

55 & 60

Les problèmes de transport sont diversifiés à l'extrême, selon l'affectation particulière du véhicule, la nature et le poids des charges, le carburant choisi, le kilométrage à prévoir. Afin de répondre à ces exigences diverses, un constructeur doit pouvoir offrir à ses utilisateurs un très large éventail de modèles. La circulation est de plus en plus intense et difficile, plus vive la concurrence entre les moyens de transport, plus impérieuse la nécessité d'amortir rapidement un véhicule. Un camion doit être toujours plus robuste, plus sûr, plus économique au kilomètre et à l'entretien. Il ne doit jamais être immobilisé. Pour atteindre ces divers objectifs, un constructeur doit disposer d'une vaste expérience fondée sur une importante production. Liée à une recherche continue et opiniâtre, elle seule peut aboutir à une amélioration constante de la qualité.

15 €

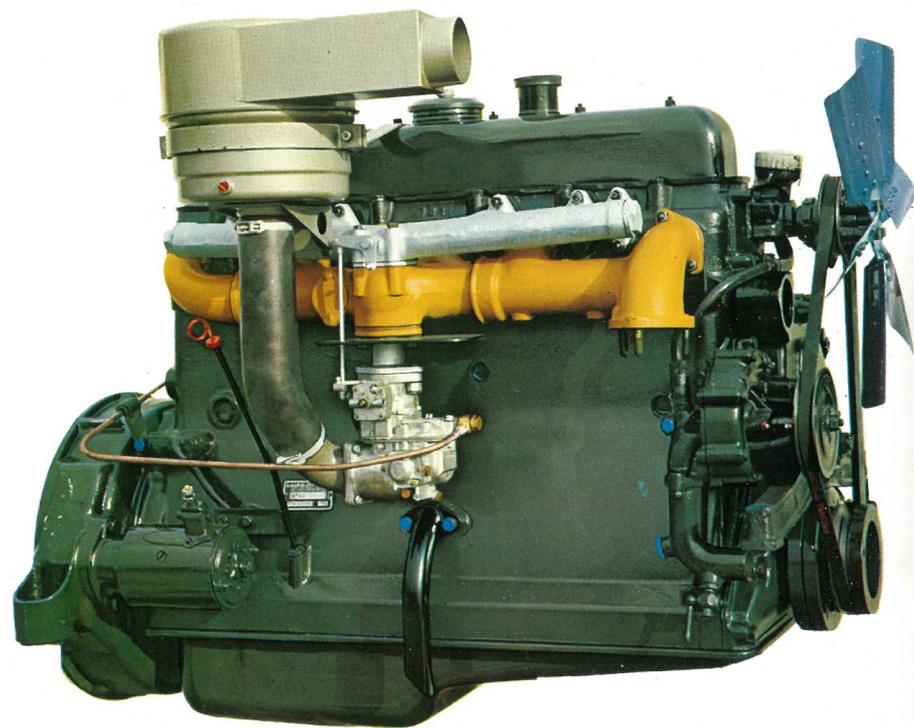
ce que
vous offre
Citroën:
choix étendu,
vaste
expérience



55 & 60

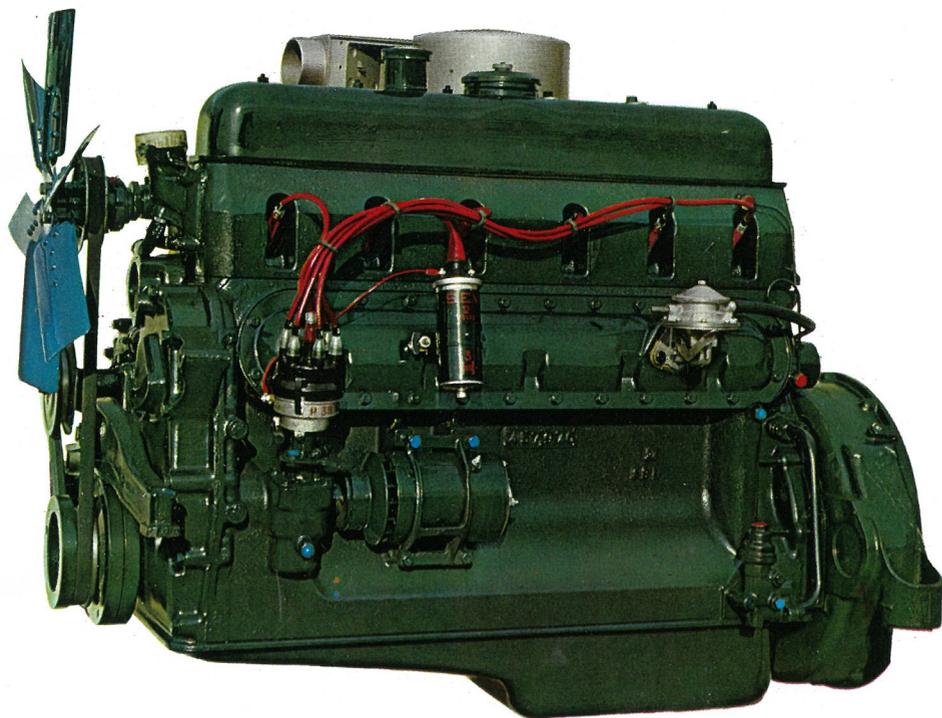
Les moteurs

Selon son kilométrage annuel et ses conditions d'exploitation, l'utilisateur a le choix entre trois moteurs : 2 moteurs à essence : 94 x 110 ou 100 x 110 - le moteur Diesel type 100. Ce sont tous des moteurs 6 cylindres. Seul un moteur 6 cylindres vous donnera souplesse d'utilisation et reprises nerveuses même à bas régimes.



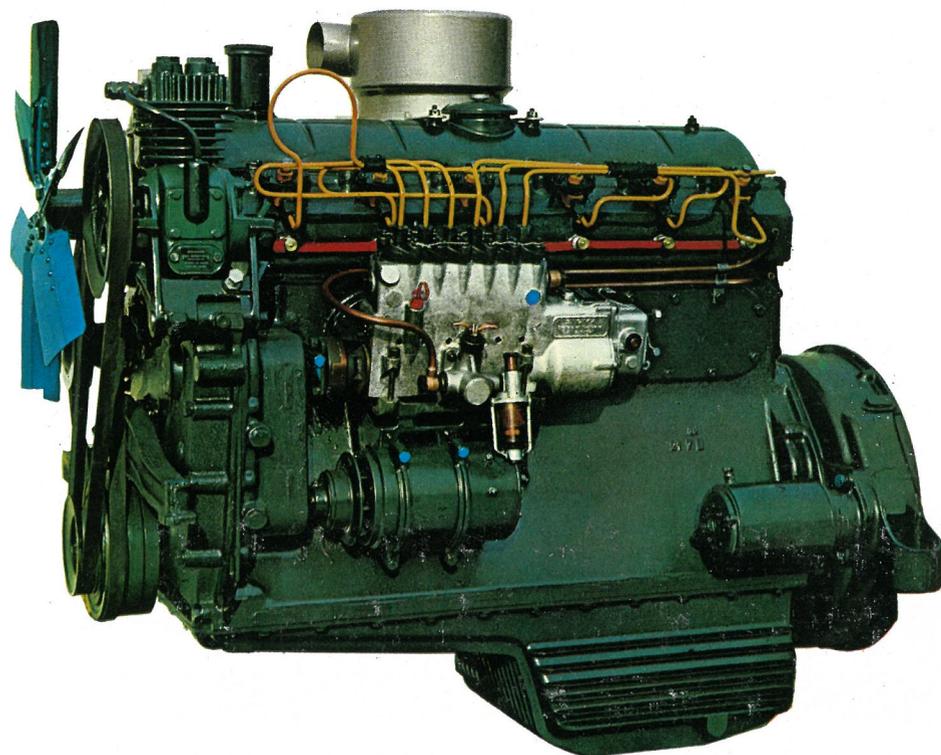
1

Moteur Essence type 94 x 110 6 cylindres 94 x 110, cylindrée : 4,580 litres. Puissance administrative : 17 ch. Puissance réelle : 80 ch à 2.500 tr/mn. Rapport volumétrique : 5,8. Soupapes en tête. Chemises amovibles. Pistons aluminium. Circulation d'eau par thermosiphon accéléré par pompe avec thermostat régulateur de température. Capacité du système de refroidissement : 23 litres environ. 2 filtres à essence. Distribution électrique : 12 volts, 2 batteries de 6 volts, 75 Ah. Réservoir de carburant : 100 litres. Ce moteur ne peut être monté que sur les châssis de poids total en charge 9300 kg.



2

Moteur Essence type 100 x 110 6 cylindres 100 x 110. Cylindrée : 5,183 litres. Puissance administrative : 20 ch. Puissance réelle : 90 ch à 2.500 tr/mn. Rapport volumétrique : 6. Soupapes en tête. Chemises amovibles. Pistons aluminium. Circulation d'eau par thermosiphon accéléré par pompe avec thermostat régulateur de température. Capacité du système de refroidissement : 23 litres environ. 2 filtres à essence. Distribution électrique : 12 volts, 2 batteries 6 volts, 75 Ah. (150 Ah pour cars). Réservoir de carburant : 150 litres (100 litres sur châssis cars). Ce moteur équipe : tous les châssis 60 de poids total en charge 9800 kg, les tracteurs, les 4 x 4, sur demande les châssis 55 de poids total en charge : 9300 kg.



3

Moteur Diesel type 100 6 cylindres 100 x 110. Cylindrée : 5,183 litres. Puissance administrative : 14 ch. Puissance réelle : 93 ch à 2 500 tr/mn. Rapport volumétrique : 18. Soupapes en tête. Chemises sèches. Chambres de turbulence COMET III. Bougies de démarrage. Pompe d'injection à régulateur mécanique toutes vitesses. Refroidissement par pompe avec thermostat régulateur de température. Capacité du système de refroidissement : 28 litres environ . Filtre à huile . 2 filtres à gas-oil . Filtre à air avec prise d'air , à l'AV du véhicule. Distribution électrique : 12 volts, 2 batteries de 6 volts, 150 Ah. Réservoir de carburant : 100 litres. Option : Démarreur unique Lavalette.

Transmission

Embrayage. Bidisques fonctionnant à sec.

Boîte de vitesses. 5 vitesses AV et marche AR. 5^e vitesse en prise directe. La boîte peut recevoir une prise de force capable de transmettre une puissance de 25 cv continu, 35 cv intermittent (rapport de démultiplication 277 tours pour 1000 tr/mn au moteur). (Sur demande, il peut être monté sur les 55 avec moteur essence 94 x 110 une boîte à 4 vitesses).

Pont AR. Pont porteur type « Banjo ». 2 couples coniques de série : 6 x 41 ou 7 x 43. Sur demande les châssis cars peuvent être équipés d'un couple 7 x 40 - vitesse maxi : 82 km/h (avec Pneus 10 x 22,5 XSC).

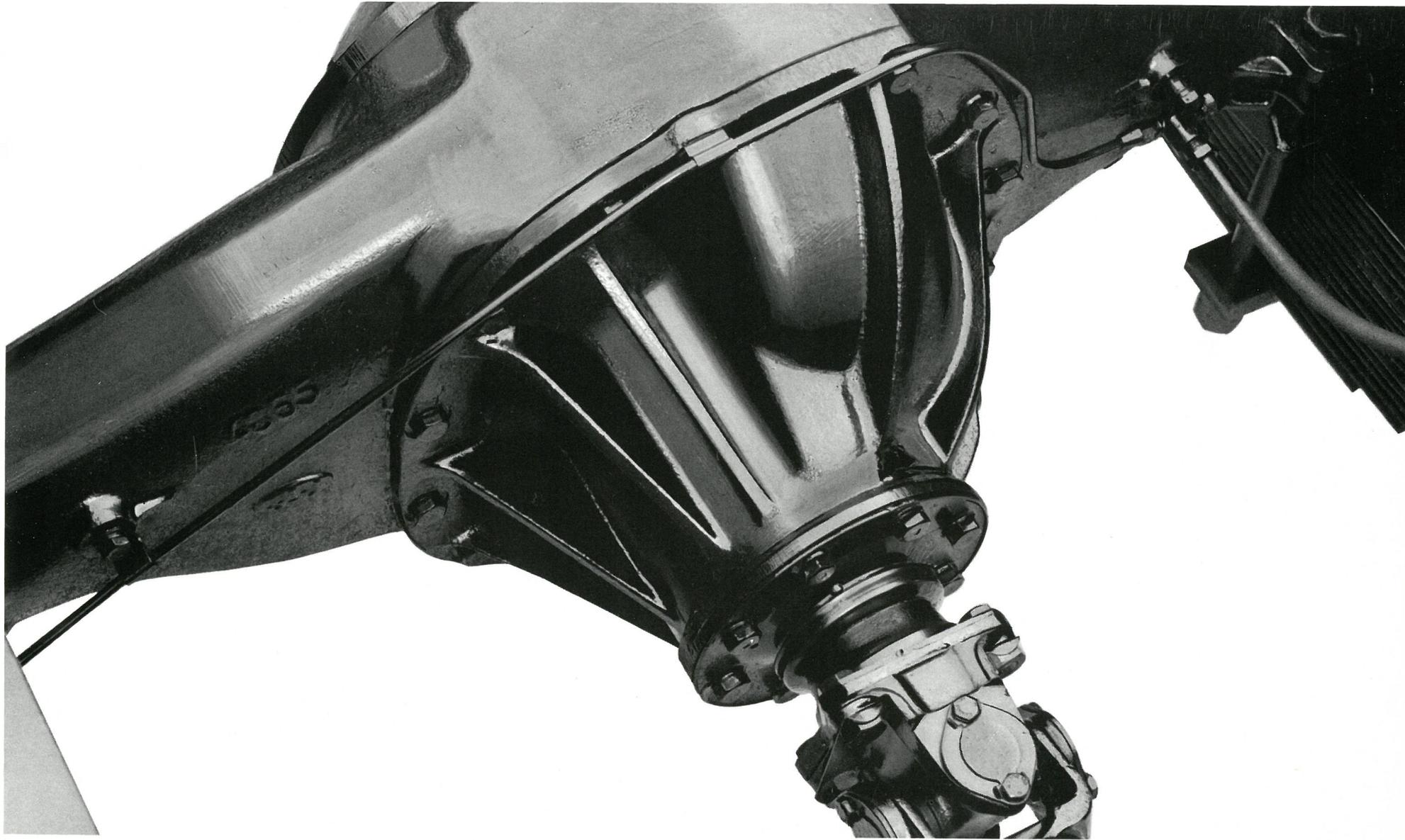
Performances. Avec pneus de série 9 x 22,5 XSC

| 1ère | 2ème | 3ème | 4ème | 5ème | AR |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|------|-------|
| Rapports de la boîte de vitesses | | | | | |
| 0,136 | 0,238 | 0,392 | 0,659 | 1 | 0,139 |
| Vitesses maximum avec couple : 6 x 41 | | | | | |
| 9 | 15,5 | 25,5 | 42,5 | 65 | 9 |
| Vitesses maximum avec couple : 7 x 43 | | | | | |
| 10 | 17 | 28 | 47 | 72 | 10 |
| Vitesses maximum avec couple : 7 x 40 | | | | | |
| 11,5 | 19 | 32 | 53 | 80 | 11,5 |

Seuls de leur catégorie, les Citroën 55 et 60 sont dotés en série et sans supplément d'une boîte à 5 vitesses. Très grande robustesse : largement calculée puisqu'elle est utilisée sur le tracteur au poids total roulant de 17,400 Kg. La première vitesse courte rend inutile l'emploi d'un réducteur. Elle est particulièrement bien adaptée aux travaux difficiles : en mauvais chantiers où le camion démarre sans patiner. L'étagement de ses rapports permet au véhicule d'être à l'aise sur la route quel qu'en soit le profil : plaine ou montagne.

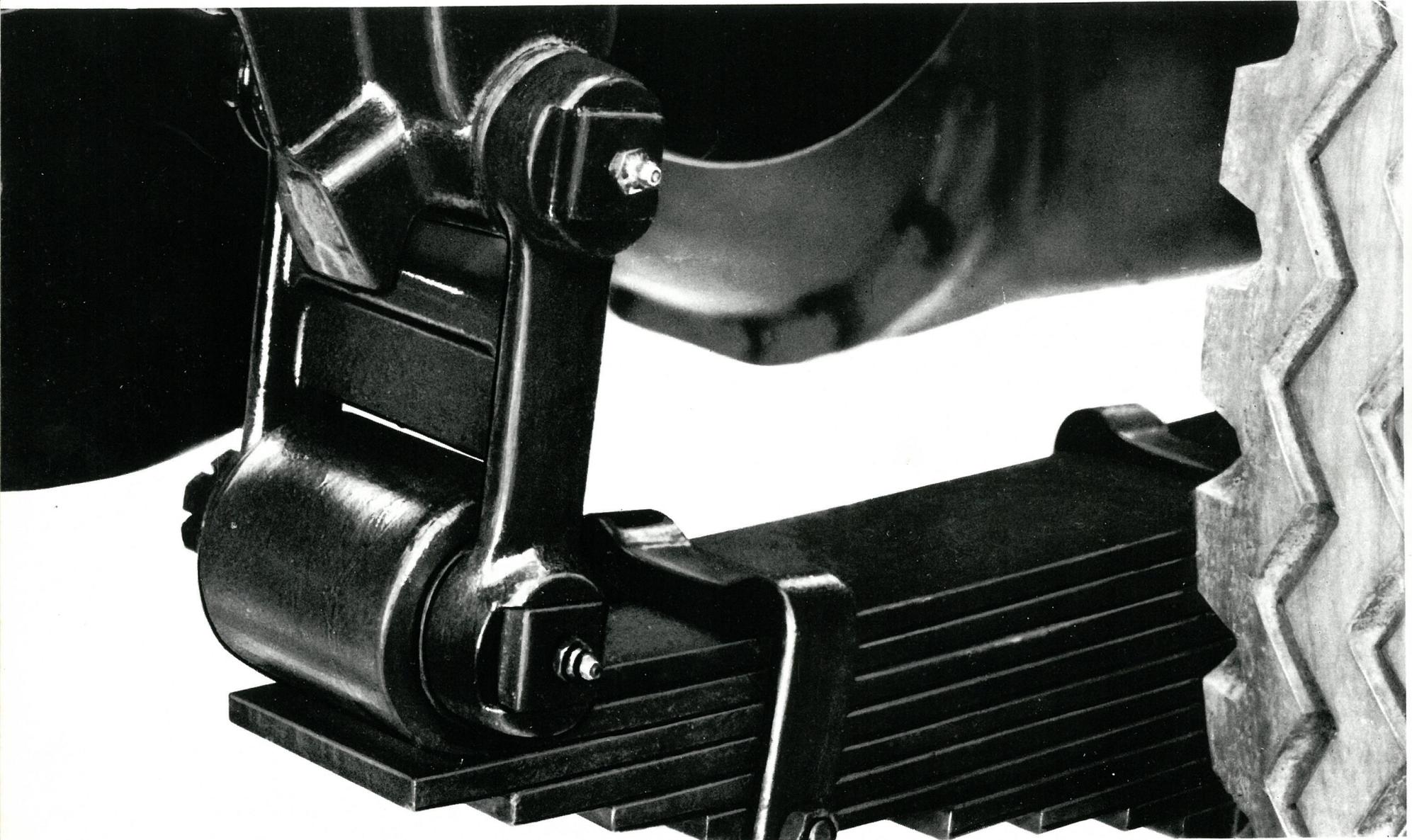
55 & 60

Pont Arrière type Banjo



55 & 60

Lames maîtresses et sous-maîtresses enveloppantes



Suspension

Ressorts semi-elliptiques avec jumelles forgées à l'AV et à l'AR. A l'AR, les lames maîtresse et sous-maîtresse sont enveloppantes. En cas de rupture d'une lame maîtresse, le véhicule n'est pas immobilisé, il peut rentrer au garage par ses propres moyens. Amortisseurs hydrauliques à l'AV. Sur les châssis cars : ressorts semi-elliptiques spéciaux et amortisseurs hydrauliques à l'AV et à l'AR.

Direction

Type Gemmer à vis globique et galet. Direction particulièrement douce et précise.

Freinage

a Frein principal au pied. Surface totale de freinage : 3,140 cm²; garnitures collées. La combinaison air + hydraulique permet un freinage puissant mais sans brutalité. Trois modèles :

1 - sur les châssis-utilitaires :

Servo-frein à dépression Westinghouse avec transmission hydraulique aux organes de freinage. Réservoir de vide de 40 litres de capacité (en option avec moteur 94 x 110). Sur moteur à essence : prise de dépression sur la tubulure d'admission. Sur le moteur Diesel, la dépression est produite par une pompe à vide.

2 - sur les châssis pour cars :

Servo-frein à air comprimé Westinghouse avec transmission hydraulique aux organes de freinage. Circuits AV et AR séparés. 2 réservoirs de 20 litres de capacité.

3 - sur les tracteurs :

Voir page 27.

b Frein de secours. Frein à disque sur la transmission, totalement indépendant du frein principal.

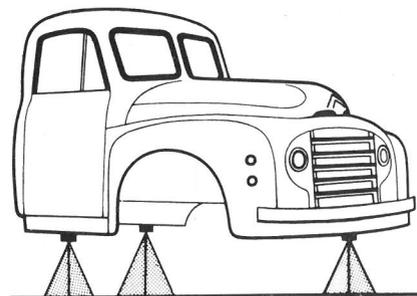
Roues et pneumatiques

Tous nos véhicules sont équipés de roues jumelées à l'AR et d'une roue de secours. Les roues et montes de série et celles en option sont les suivantes :

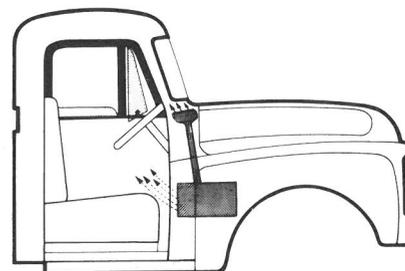
| Types de véhicules | | 9-22,5 XSC | 9-22,5 XYSC | 10-22,5 XSC | 10-22,5 XYSC | 9,00-20 NB |
|--------------------|------------------|---|----------------|----------------|-----------------|---------------|
| Camions 55 | 3,60, 4,60, 5,33 | série | option | option | option | option |
| Camions 60 | 4,60, 5,33 | série | option | option | option | option |
| Cars 55 | 4,60 | série | option | option | option | option |
| Cars 55 | 5,33 | | | série | option | option |
| Cars 60 | 4,60 5,33 | | | série | option | option |
| Tracteurs 55 | 3,60 | série | option | option | option | option |
| 4 x 4 55 | 3,60, 4,60 | Série: 9,00 x 20 XY - Options: 900 x 20 NB, 11,00 x 20 X, 11,00 x 20 XL | | | | |

Les quatre atouts de la cabine

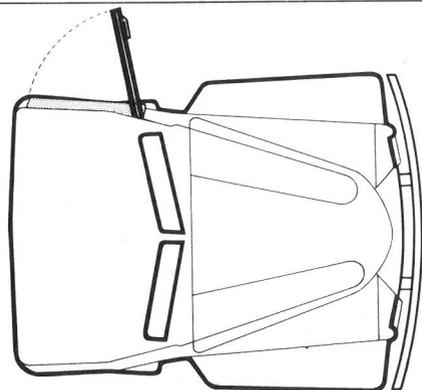
Rigide, indéformable et tout acier, judicieusement placée sur le châssis permettant une répartition parfaite des poids entre l'AV et l'AR, la cabine 55 offre à son conducteur 4 avantages essentiels.



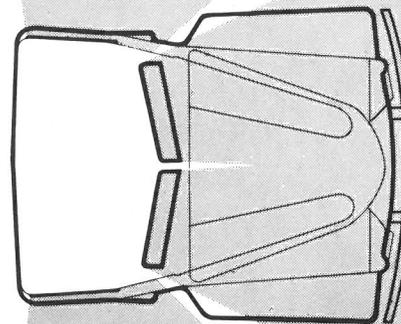
Triflex. La cabine 55 possède sa propre suspension Triflex sur 3 blocs de caoutchouc. Ainsi, le conducteur bénéficie d'un confort inhabituel sur un véhicule utilitaire, puisqu'il est porté par deux suspensions : celle du châssis et celle de la cabine. Triflex filtre la propagation de tous les bruits et vibrations vers l'intérieur de l'habitacle.



Climatisation. Elle est double : 1) Des déflecteurs assurent une climatisation parfaite en route. Les glaces sont descendantes. 2) Un très complet conditionneur d'air assure le chauffage en hiver et la pulsation d'air frais en été. Dégivrage par air chaud, désembuage par air chaud ou froid.



Sécurité. Les portes ouvrent d'AR en AV (disposition qui, en outre, facilite certaines manœuvres délicates en marche AR). **Accessibilité.** On ne se « hisse » pas dans un 55, on y entre. Le plancher de la cabine est bas, évitant au conducteur toute fatigue inutile. Une marche de larges dimensions en rend l'accès aisé.

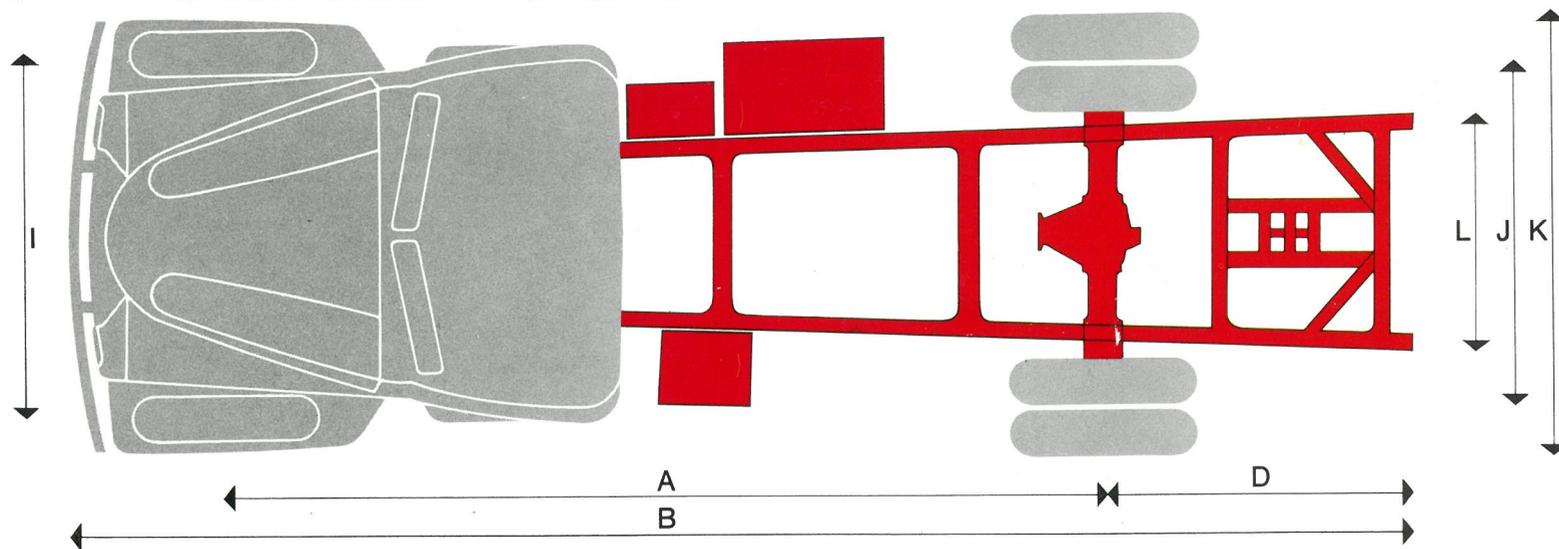
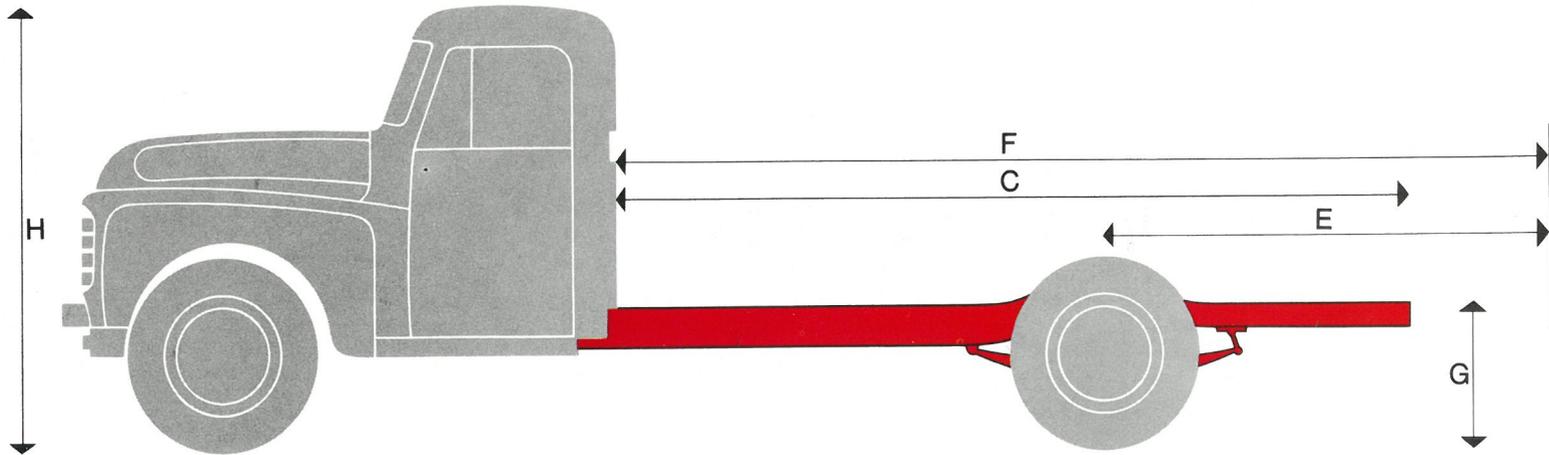


Visibilité. Pare-brise coupe-vent réduisant à un minimum les angles morts. Aucune déformation optique, les deux 1/2 pare-brise étant plats.

55 & 60

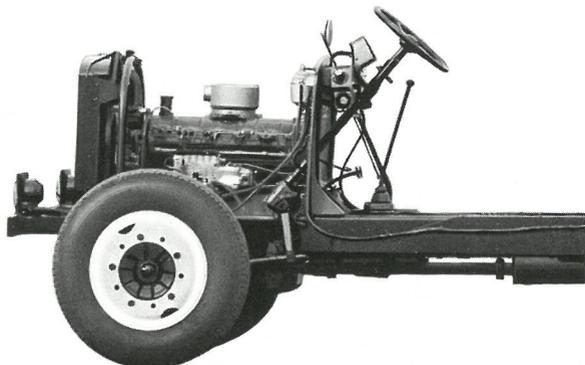


55 & 60

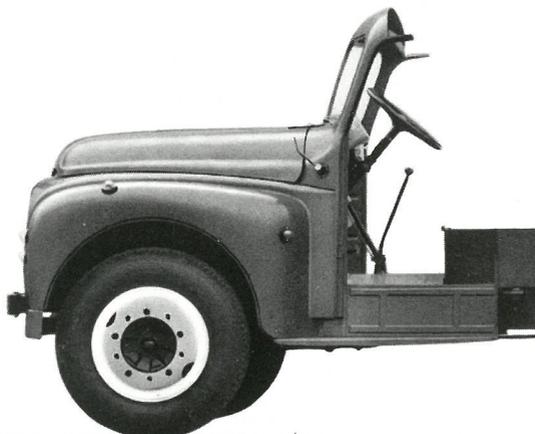


3 longueurs de châssis en série. Châssis bas et large à très haute résistance de torsion, assemblé par rivets. A l'AR les cols de cygne permettent de réaliser des plateaux et carrosseries exceptionnellement bas.

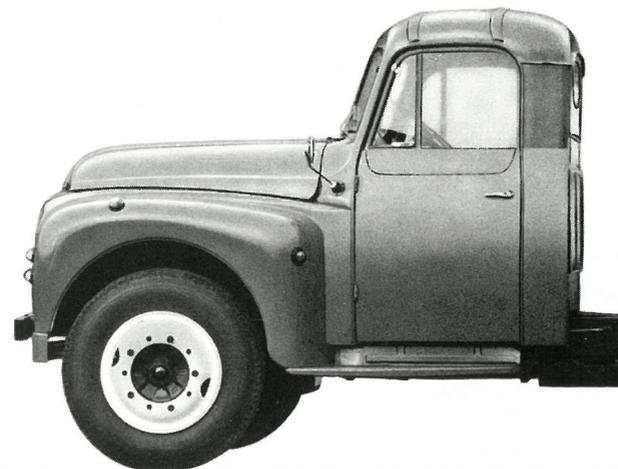
Châssis nu, livré avec tablier et planche de bord provisoires comportant les commandes de mise en marche.



Châssis habillé, livré avec amorce de cabine, marchepieds, encadrement de pare-brise, appareillage de bord complet, phares, clignoteurs, lanternes AR et stop branchés. Climatisation.

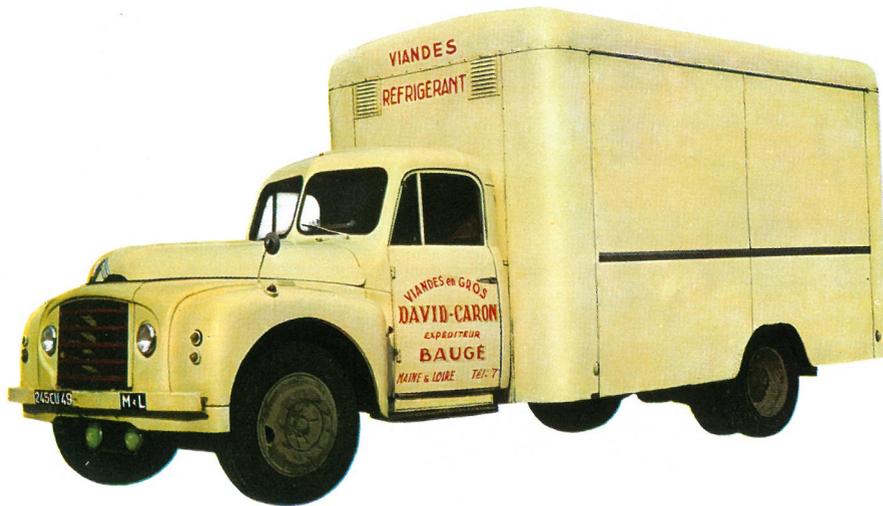


Châssis cabine, même équipement que le châssis habillé mais avec cabine complète et banquette. Climatisation.



| | 55 | | 60 | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| A Empattement | 3,600 | 4,600 | 5,330 | | | |
| B Longueur hors tout châssis cabine | 5,577 | 7,017 | 8,460 | | | |
| C Longueur du châssis derrière cabine | 2,798 | 4,238 | 5,668 | | | |
| D Porte à faux AR du châssis | 1,160 | 1,600 | 2,300 | | | |
| E Porte à faux maximum autorisé | 1,600 | 2,300 | 2,750 | | | |
| F Longueur carrossable maximum autorisée derrière cabine | 3,238 | 4,938 | 6,118 | | | |
| G Hauteur du sommet du longeron au sol à l'AR en charge | 695 | 695 | 700 | | | |
| H Hauteur hors tout à vide | 2,280 | 2,280 | 2,280 | | | |
| I Voie AV | 1,800 | 1,800 | 1,800 | | | |
| J Voie AR | 1,800 | 1,800 | 1,800 | | | |
| K Largeur hors tout du châssis nu et châssis car | 2,289 | 2,289 | 2,289 | | | |
| L Largeur longerons | 1,196 | 1,205 | 1,230 | | | |
| Poids à vide du châssis cabine en ordre de marche (avec carburant, huile, eau, roue de secours et outillage, avec pneus 9-22,5 XSC) | E 3300 | D 3420 | E 3440 | D 3560 | E 3540 | D 3660 |
| Poids total en charge | 9300 | | 9800 | | 9800 | |

Carrosseries réalisées sur châssis cabines



55 & 60

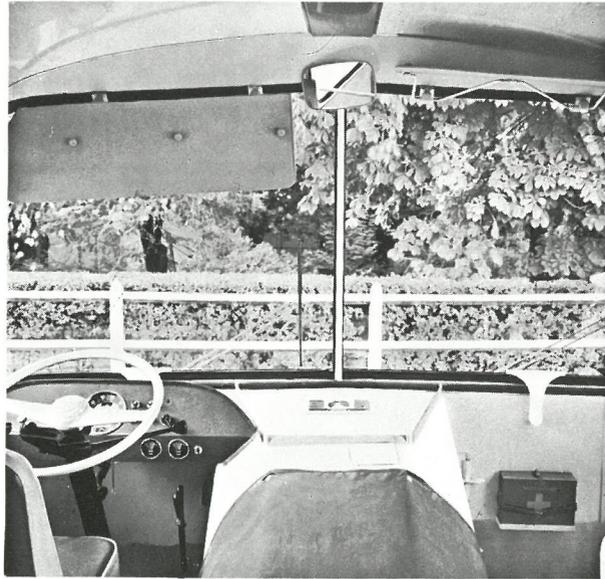


Poids total roulant camion + remorque = 17 t 400

55 & 60

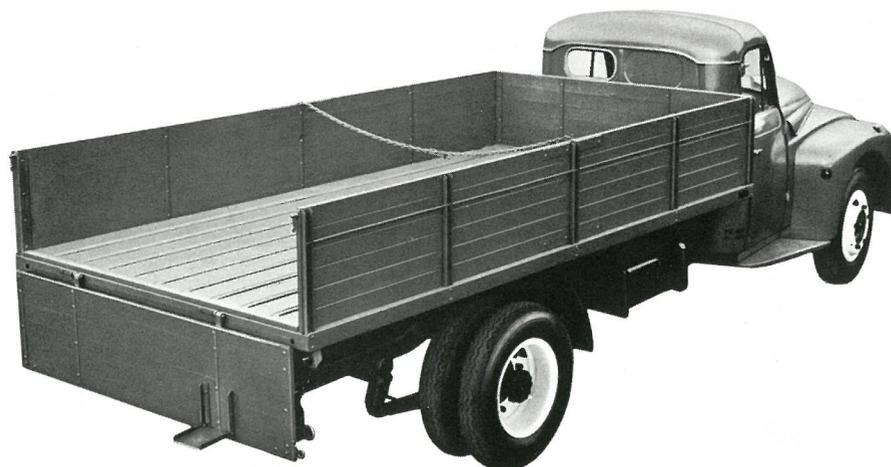


Cars à direction avancée réalisés à partir du châssis nu
Suspension classique ou suspension AR hydraulique - type DS



Réalisations spéciales sur châssis nus





Deux modèles :

Les plateaux ridelles et plateaux bâchés type 55 et 60 sont offerts en série sur les seuls châssis d'empattement 4,60 m.

Plateau ridelles

Sa surface de chargement est de 9,5 m² (4,30 m x 2,20 m). Plancher encadré de fers cornières et renforcé de bandes en acier. Ridelles amovibles boulonnées en tête des traverses. Ranchets avec fixation pour arceaux de bâche. Hayon AR rabattable avec marchepied escamotable.



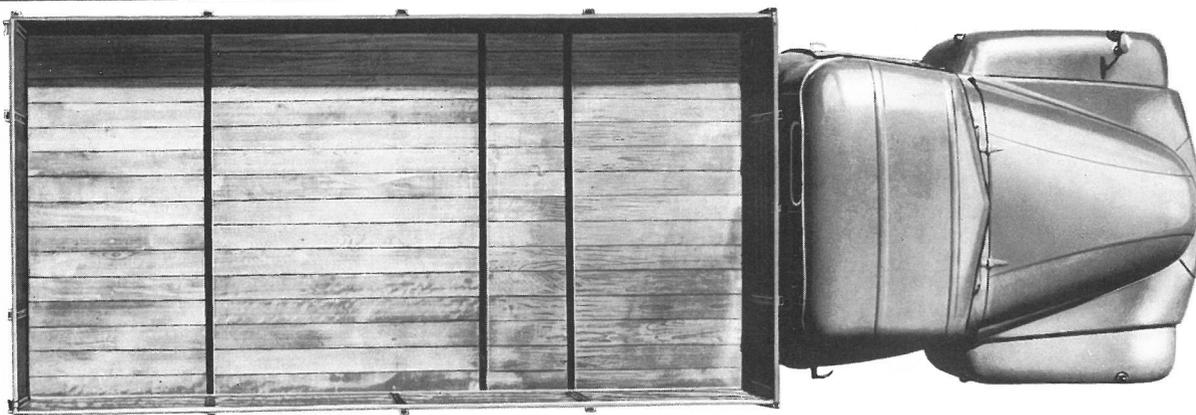
Plateau ridelles, bâché

Mêmes aménagements et particularités que pour le plateau à ridelles. Bâche amovible ; Hauteur sous bâche : 1,80 m, rideaux latéraux et arrière relevables.

Poids

| | Essence | | Diesel | |
|------------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| | Poids à vide | Poids total | Poids à vide | Poids total |
| Plateau ridelles | 4160 | 55 9300 | 4280 | 55 9300 |
| | | 60 9800 | | 60 9800 |
| Plateau bâché | 4250 | 55 9300 | 4370 | 55 9300 |
| | | 60 9800 | | 60 9800 |

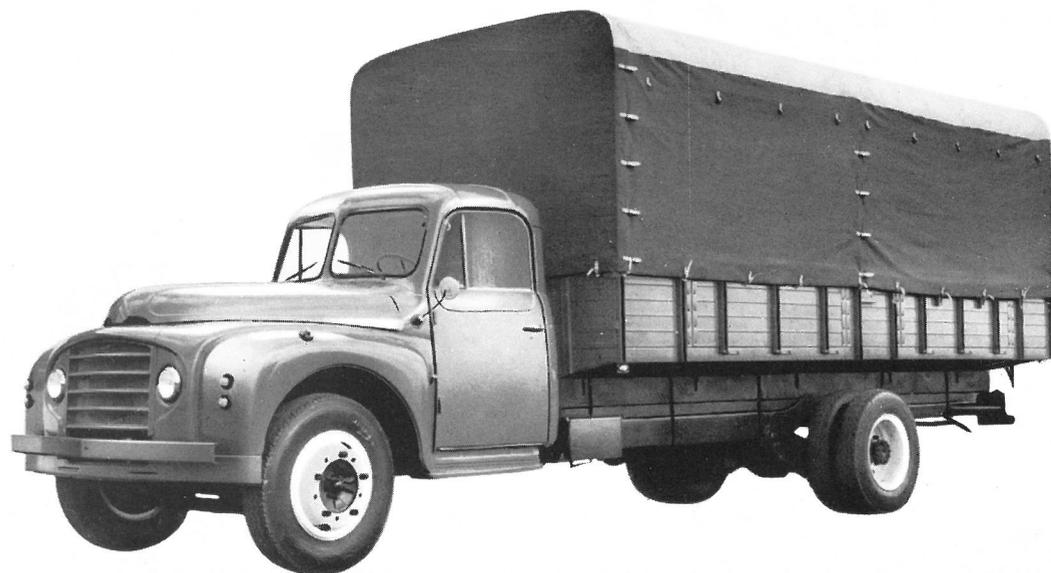
Bennes



Une exceptionnelle facilité de chargement - Le plateau n'est qu'à 1,30 m au-dessus du sol à vide. Ni trop haut, ni trop bas, il est à la hauteur exacte nécessaire par les opérations courantes de chargement et de manutention.

Aucun passage de roues sur le plancher du plateau (leur présence peut faire perdre jusqu'à 2 m² de surface de chargement).

Réalisation hors série - Grâce au châssis surbaissé, il est possible de réaliser à partir du châssis cabine des plateaux surbaissés pour transports spéciaux.



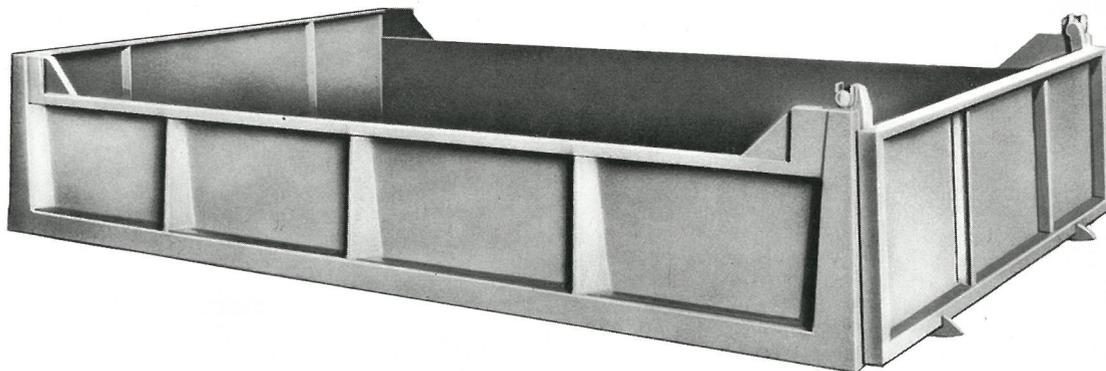
55 & 60

Bennes

Benne à ridelles fixes

Type «Entrepreneur». Caisse en tôle d'acier à angles intérieurs arrondis, assemblée par soudure, renforcée par traverses et dièdres raidisseurs. Hayon AR à ouverture, fermeture et verrouillage automatiques. Goussets-glissières pour rehausses latérales.

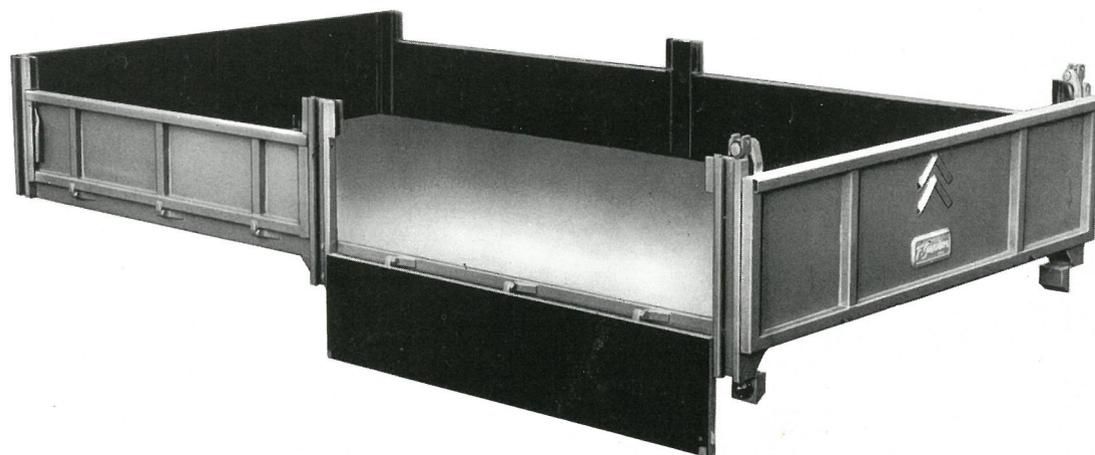
3 longueurs au choix : Bennes 3 m, sur châssis d'em-pattement 3,60 m. Bennes de 3,60 ou 4 m, sur châssis d'em-pattement 4,60 m.



Benne à ridelles rabattables

Transformable en Plateau. Type «Tous transports». Caisse en tôle d'acier renforcée par traverse et raidisseurs extérieurs. Hayon AR à ouverture, fermeture et verrouillage auto-matiques. Goussets-glissières pour rehausses latérales.

2 longueurs au choix : Benne de 3 m, sur châssis d'em-pattement 3,60 m. Benne de 4 m, sur châssis d'em-pattement 4,60 m. Ridelles latérales rabattables en 2 parties.



Spécifications communes à tous les modèles de bennes

Commandes - La commande de prise de mouvement — comme celle de la vanne de descente incorporée au compresseur — se manœuvre de la place du conducteur. La prise de mouvement sur la boîte de vitesses est reliée au compresseur par un arbre à cardans.

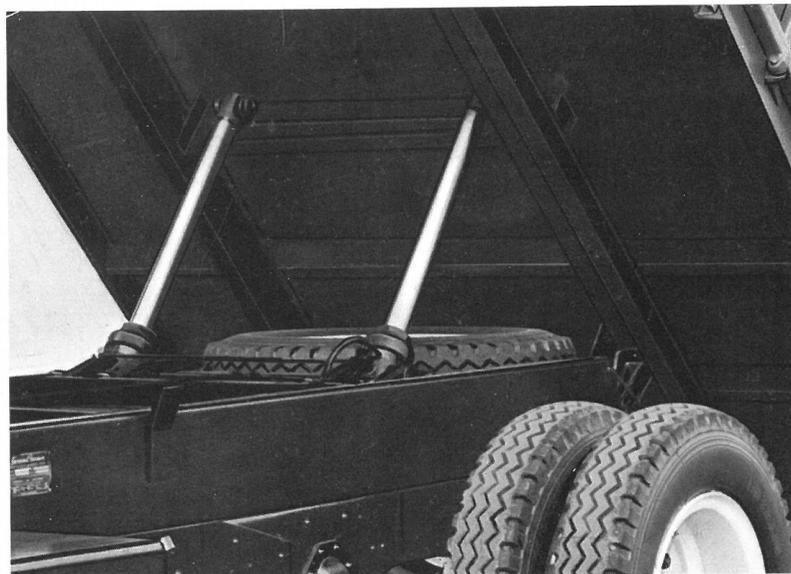
Compresseur - Le compresseur à trois cylindres est du type noyé, à grand débit. Grâce à ses clapets guidés, il fonctionne sous toutes les déclivités imposées par les conditions habituelles des travaux d'entreprise. Le réservoir d'huile (capacité : 6,3 litres) placé au dessus du compresseur est muni d'un filtre de grande surface.

Vérins - Deux vérins oscillants du type à simple effet comportant des pistons de 55 mm de diamètre et 675 mm de course (60 mm pour la benne de 4 m).

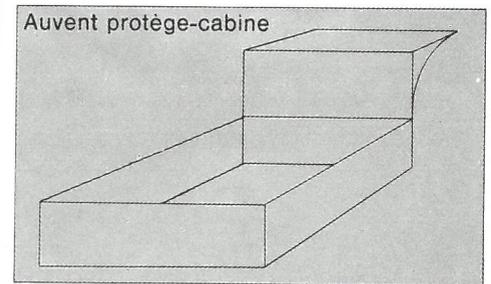
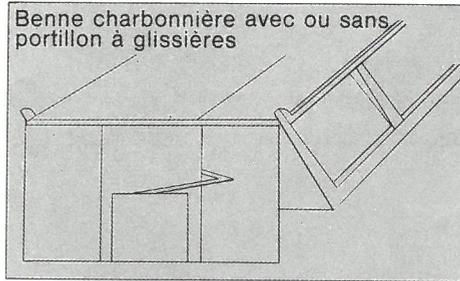
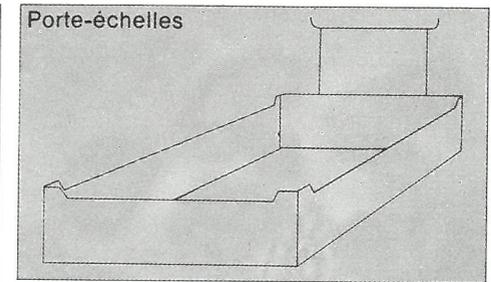
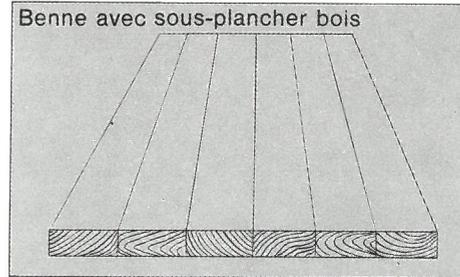
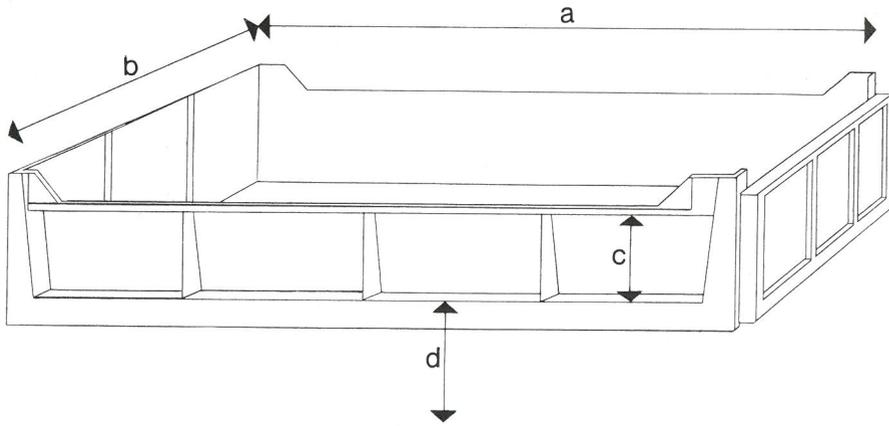
Angle de basculement : 47°.

Les têtes de vérins sont aisément amovibles : sans avoir à démonter les supports, on peut procéder rapidement au changement éventuel des garnitures.

Emplacement de la roue de secours - Sur toutes les bennes, la roue de secours est placée à l'AR, entre les longerons, sur des supports à glissières. Parfaitement accessible, elle se trouve à l'abri des chocs, sans gêner le déchargement.



55 & 60

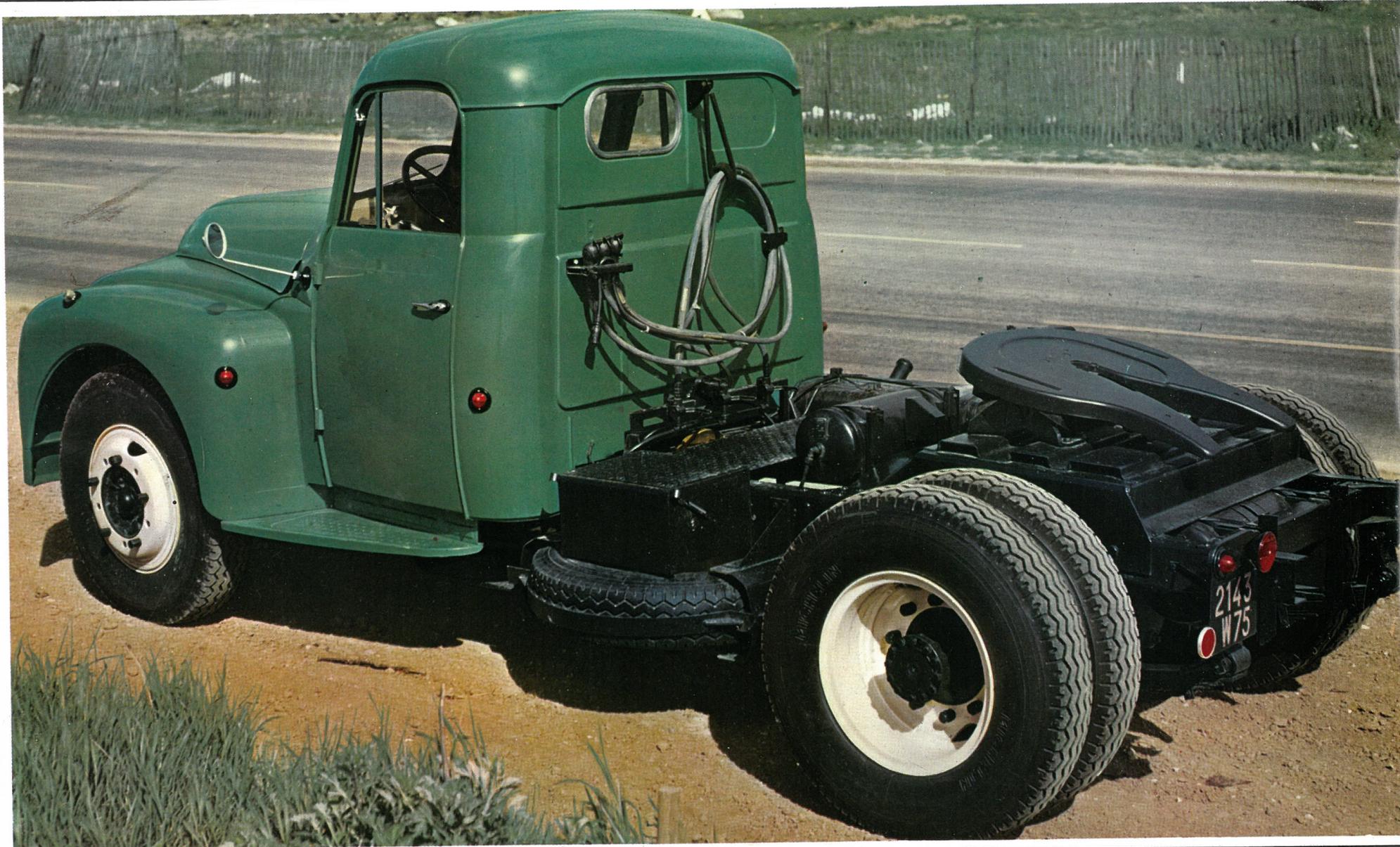


| Dimensions et Capacités | | | | | | |
|-------------------------|-------------|--------|--------|--------|--|--------------------|
| Cabine | Empattement | a | b | c | hauteur du fond de la benne au sol d en charge | Capacité |
| Normale | 3,60 m | 3,00 m | 2,15 m | 0,54 m | 1,12 m | 3,5 m ³ |
| | 4,60 m | 3,60 m | 2,15 m | 0,45 m | 1,15 m | 3,5 m ³ |
| Normale | 4,60 m | 4,00 m | 2,15 m | 0,40 m | 1,15 m | 3,5 m ³ |

55

Tracteurs

Pour l'utilisateur de semi-remorques: tracteurs T55



avec moteur essence 100 x 110, avec moteur Diesel type 100

Le tracteur est équipé d'un frein continu à air comprimé «à 3 circuits», conforme aux prescriptions du code de la Route. Le système de freinage comprend: un dispositif principal, un de secours, un d'arrêt automatique.

Freinage à 3 circuits

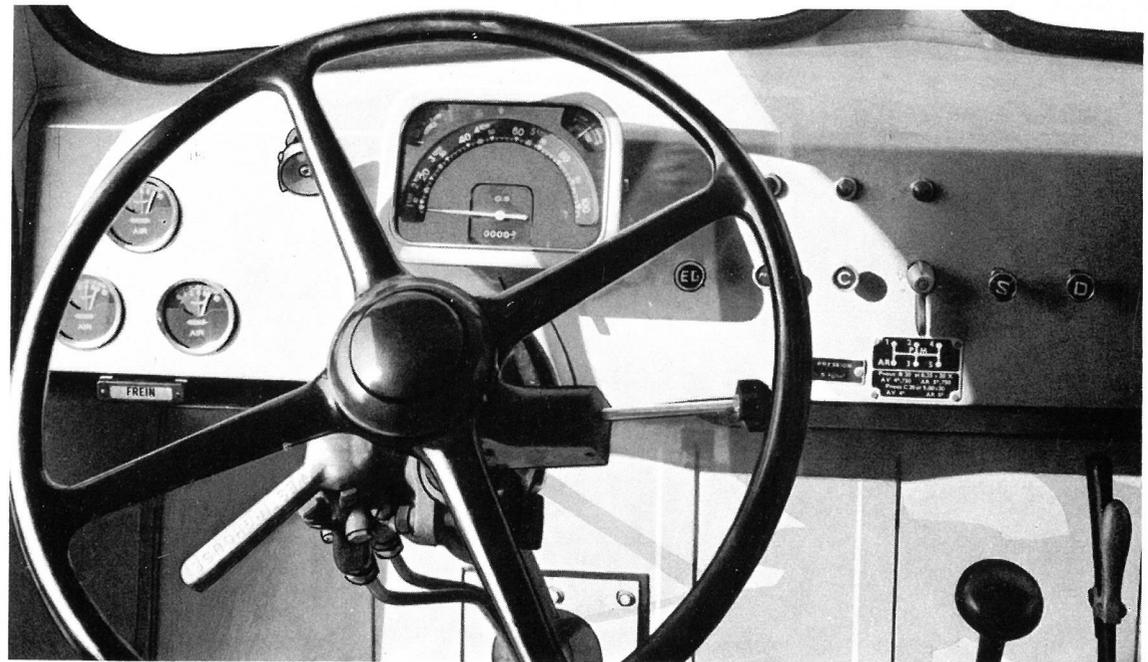
Dispositif principal - Commandé par la pédale et actionnant les freins des 3 essieux du convoi. Les deux circuits des freins AV et AR du Tracteur sont rendus indépendants l'un de l'autre par un maître cylindre double en tandem. Ils sont reliés à un premier réservoir monté sur le Tracteur. Le circuit des freins de la remorque (lui-même indépendant des précédents) est relié à un 2e réservoir monté également sur le Tracteur.

Pour assurer en toutes circonstances une bonne tenue de route de l'ensemble tracteur-remorque au moment du coup de frein, les valves de commande ont été disposées de façon telle que l'essieu de la remorque soit attaqué par le frein légèrement avant ceux du Tracteur.

Dispositif de secours - A circuit indépendant, commandé par un robinet situé sous le volant et actionnant les freins de la remorque. Ce circuit est relié à un 3e réservoir monté sur le Tracteur.

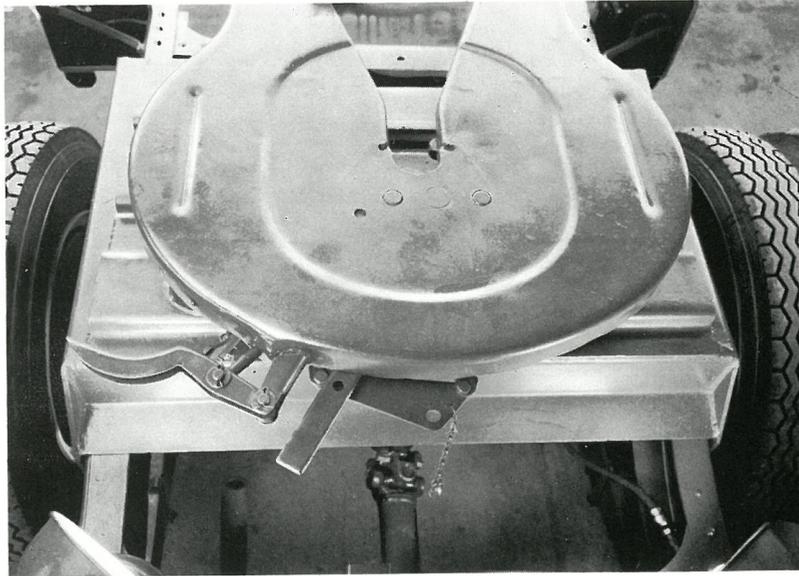
Dispositif d'arrêt automatique - Un circuit spécial avec raccord souple particulier, met en pression un 4e réservoir monté sur la remorque et muni d'une soupape à fonctionnement automatique. En cas de rupture d'attelage, ce dispositif bloque les freins de la remorque (le montage de ce 4e réservoir et de sa soupape incombe au constructeur de remorque).

Sécurité d'abord - Les dispositifs de freinage à commande asservie dont est doté le Tracteur 55 répondent aux impératifs de la sécurité. Leur fonctionnement est lui-même contrôlé par 3 manomètres et par un voyant lumineux d'alerte en cas de baisse de pression. Ils donnent ainsi la garantie d'une sécurité totale.



Boîte de vitesses et transmission

Sellette normalisée

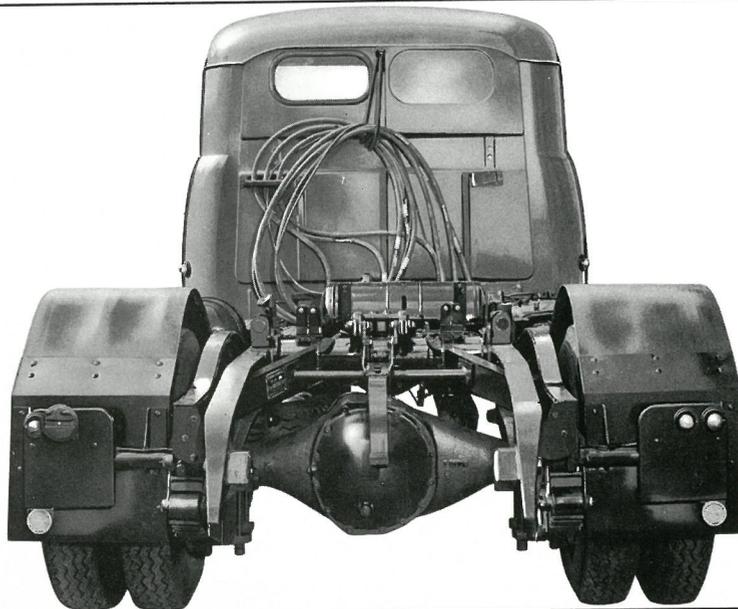


La boîte 5 vitesses de série est particulièrement adaptée au tracteur : l'étagement de ses rapports rend inutile l'emploi d'un réducteur.

Nouveau pont AR : 6x41.

Sellette d'attelage - Le tracteur est livré avec une sellette d'attelage, plateau de 34 pouces, à verrouillage de sécurité. Sur demande spéciale il peut être livré sans attelage, c'est-à-dire sans sellette ni soubassement, il peut alors recevoir un attelage automatique ou Rail Route.

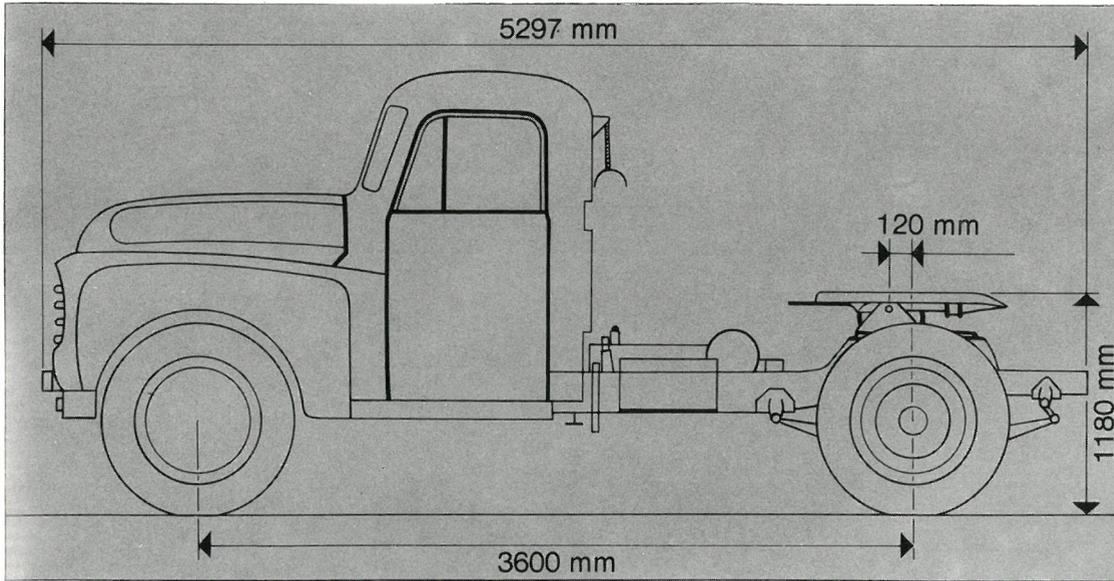
Attelage Scammel



| Poids | Moteur | |
|--|----------|----------|
| | Essence | Diesel |
| Poids total roulant (P.T.R.) | 17400 kg | 17400 kg |
| Poids du tracteur complet en ordre de marche (avec sellette, équipement de freinage, plein de carburant) | 3650 kg | 3740 kg |
| Poids total maximum de la semi-remorque chargée | 13750 kg | 13660 kg |

Le poids d'une semi-remorque carrossée en plateau ridelles bâché varie selon le constructeur, de 2800 à 3500 kg. Il reste donc une charge utile supérieure à 10 t pour ce type de semi-remorque.

55



Cotes principales

| | |
|---|---------|
| Entre axes sellette - pont AR | 120 mm |
| Distance entre panneau AR de cabine et axe de la sellette | 1518 mm |
| Hauteur sellette au-dessus du sol à vide | 1180 mm |
| en charge | 1061 mm |

Moins cher qu'un camion porteur de 10 tonnes, le tracteur 55 d'une formule plus souple et plus rentable est le meilleur marché à l'achat et à l'entretien.



attelage mixte rail/route automatique

Pneumatiques - Monte de base 9x22,5 XSC (nous consulter pour les montes spéciales).

Le tracteur 55 T est livré avec roue de secours et porte-roue de secours.

N.B. Pour les attelages spéciaux, pour les tracteurs d'empattement plus court, nous consulter.



55 & 60



Quel que soit le 55 ou le 60 choisi, l'utilisateur appréciera sa grande facilité d'entretien et de réparation. Largement distribuées, les pièces détachées Citroën sont bon marché, les échanges standard et échanges usine limitent au strict minimum les temps d'immobilisation. A la disposition de son possesseur, l'expérience de 5000 concessionnaires et agents Citroën.

Le vaste choix de solutions mécaniques qu'offre la gamme Citroën 55 et 60 permet de répondre exactement aux exigences de votre profession. Pour cela, toute l'expérience du Département Utilitaire est à votre service. Malgré la diversité des problèmes de transport il lui a déjà été donné, sans doute, de résoudre un problème analogue au vôtre. Consultez-le en précisant : l'utilisation particulière du véhicule ● le poids et l'encombrement des charges ● le kilométrage annuel ● la nature des sols : routes chantiers - centres urbains - montagnes.

La Société Anonyme André CITROËN se réserve le droit
de modifier sans préavis ses modèles ainsi que leurs caractéristiques,
équipements et accessoires.

