

LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement. Les photos sont communiquées sur simple demande indiquant leur n° de référence.

Quarterly information bulletin published by the Citroen Public Relations. Texts and photographs are copyright free. Please mention exact reference of photos.

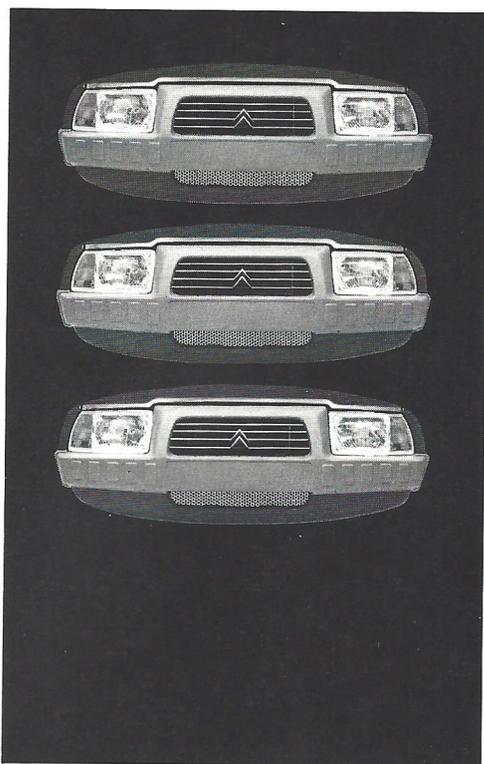
Sommaire

	Page
Editorial	3
Gamme 1980 : les GSA	4
Caractéristiques techniques 1980	14
Gamme 1980 : les 2 CV	16
Gamme 1980 : les Visa	16
Gamme 1980 : les CX	17
Gamme 1980 : les Diesel	18
Gamme 1980 : 2500 D Limousine	20
Échos	22
Chiffres de production	25
Chez l'Antiquaire : C 4 IX 1932	26
Méhari au désert	28

Contents

Editorial	3
1980 range : the GSAs	4
Technical specifications 1980	14
1980 range : the 2 CVs	16
1980 range : the Visas	16
1980 range : the CXs	17
1980 range : the Diesels	18
1980 range : 2500 D Limousine	20
Snippets	22
Production figures	25
Antiquarian's corner : C 4 IX, 1932	26
Mehari in the desert	28

Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger. Dépôt légal n° 42778. Rédaction, administration : Automobiles Citroën, Département relations Publiques, 133, quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15. Téléphone : 578.61.61 poste 0020. Télex n° 27817 Paris.



Couverture : que fait l'homme en automne ? Il soupire. Il hume dans l'ascenseur le nouveau parfum « Feuilles mortes » de sa voisine de palier. Il s'achète un béret, rentre ses géraniums et promène son chien. Il boit du thé de Chine, bourre sa pipe et ouvre son courrier. Son œil considère la couverture de ce « Double Chevron ». Qu'est-ce ? Des bouches gourmandes mais cousues, des sous-marins de Jules Verne, des soucoupes volantes en formation stratégique, un appareil électroménager d'origine helvétique, le plan aérien d'une ville assyrienne ? Non. L'homme considère, réfléchit (c'est ce qui le différencie de l'animal) et s'exclame : « Mais... c'est une auto ! » Il a gagné. La réponse était facile. L'homme la connaissait : il a ou il va acheter une Citroën Visa. Près de 190 000 personnes ont déjà fait comme lui. Les autres ont le choix parmi les modèles Citroën 1980 qui leur sont présentés page 4.

Cover photograph : how behaves a man in Autumn ? He sighs for summer past. In the lift, he inhales the new perfume of the lady next door, « fallen leaves ». He buys a beret, brings in his geraniums and takes his dog for a walk. Once home, he drinks a cup of China tea, fills his pipe and opens his mail. His inquisitive eye lights on the cover of this « Double Chevron ». What can it portray ? Greedy mouths with sealed lips and a surrealist look, submarines out of Jules Verne's imagination, flying saucers in strategic formation, a Swiss household appliance, perhaps an aerial map of an Assyrian city ? No, no, no. The man observes, ponders (this is what distinguishes him from the beasts), and exclaims : « I know ! That's a car ! » He has guessed right. But then the puzzle was easy. And the man knew the answer : he has bought, or is about to buy, a Citroën Visa. Nearly 190 000 people have already done just that. The others have a choice between the 1980 Citroën models presented in this issue, page 4.

Photo Dieleman (Citroën 32.116)

éditorial

La couverture quelque peu extra-terrestre de ce numéro nous incite, pour une fois, à remplacer l'éditorial traditionnel par un extrait de presse. En effet, le mutant J. Mac Crow vient de publier dans l'édition américaine de la revue inter-sidérale « Motor Trend » de septembre un article sur la CX Pallas 2500 Diesel qui mérite une particulière attention. D'abord parce qu'il démontre que toute fantaisie n'est pas morte dans la presse automobile. Ensuite parce que notre opinion sur le modèle dont il traite recoupe en tous points la sienne. L'article commence ainsi : « Nous sommes sûrs à présent qu'il existe des êtres supérieurs qui peuvent transmettre formes et concepts à travers les distances galactiques avec une exactitude méticuleuse. Nous ne savons pas qui sont ces êtres, mais nous sommes certains qu'ils peuvent agir sur les pensées et influencer les actions des hommes et nous leur en sommes reconnaissants. Car ils sont à l'origine de la CX Pallas 2500 D, venant d'une autre planète pour nous apporter la paix, la tranquillité et le transport transcendantal. Nous savons que ces extra-terrestres ont dû visiter notre terre ou du moins l'observer au moyen d'éléments télémicroscopiques car les plans ont été finalement transmis à Citroën, en France, à l'endroit précis de la planète où la CX Pallas pouvait être construite par les hommes... »

This issue's somewhat extraterrestrial cover prompts us, for once, to replace the traditional Editorial article by a press excerpt ; for, in the September issue of the American Edition of the intergalactic magazine « Motor Trend », mutant J. Mac Crow has just published an article of the CX Pallas 2500 Diesel worthy of particular attention. First because it demonstrates that flights of fancy are not strictly banished from the pages of the motoring press. And secondly because our opinion of the model it deals with is in every way identical to his. The article begins as follows : « We now know for sure that there are superior beings who can transmit thoughts and shapes across galactic distances with pinpoint accuracy. We know not who these aliens be, but we are sure they can implant thoughts and shape the actions of mere men, and we are grateful. For they have caused the Citroën Cx Pallas 2 500 D, and it has come from another dimension somewhere to bring us peace, quiet and transcendental transportation. We know that these aliens must have visited our Earth or examined it from afar with telemicroscopic instruments because the plans were ultimately transmitted to Citroën, in France, the only spot on the planet where the CX could have been built by men. »

LES CITROËN GSA



LA GAMME GS 1980



Septembre 1970 : les premières Citroën GS sortent de l'usine de Rennes la Janais. Elles ont un moteur 4 cylindres à plat refroidi par air, 1 015 cm³ développant 55,5 ch DIN à 6 500 tours/minute et un couple de 7,2 m/kg à 3 500 tours/minute. Deux finitions : Confort et Club.

Quelques semaines à peine après sa sortie, la GS reçoit coup sur coup deux des titres les plus enviés du monde de l'automobile : elle est élue « voiture de l'année » par un jury des 44 journalistes spécialisés représentant 12 pays, et elle obtient le prix de la meilleure forme, le « Style Auto Award » décerné par un jury de spécialistes internationaux du « design » automobile.

Évolution des modèles

En janvier 1971 la GS dispose en option de la transmission semi-automatique « Cmatic » (convertisseur de couple).

En juillet une version break s'ajoute à la berline.

En août 1972 apparaît le moteur 1 220 cm³ développant 60 ch DIN à 5 750 tours/minute. Couple 8,9 m/kg à 3 250 tours/minute. La GS a désormais deux atouts dans son jeu.

La production des GS passe de 158 675 en 1971 à 195 138 en 1972, puis 223 067 en 1973.

En janvier 1974, nouvelle gamme : GS Spécial 1015 cm³ et GS 1220 Club, l'une et l'autre à option convertisseur de couple possible.

Août 1974 : trois nouveaux modèles s'ajoutent à la gamme, qui se compose désormais de : GS Spécial, GS X, GS Club, GS Pallas, GS X2, ce modèle, le plus nerveux, dispose de 65 ch DIN à 5 750 tours/minute et d'un couple de 9,3 m/kg DIN à 3 500 tours/minute.

In September 1970, the first Citroën GSs rolled off the line at the Rennes la Janais works. They had a 1015-cc, air-cooled flat-four engine developing 55.5 HP DIN at 6500 rpm and a torque of 52 lb. ft at 3500 rpm. Two finishes: Comfort and Club.

A few short weeks after its introduction, the GS was given, one after the other, two of the most covered distinctions in the motoring world: it was voted "car of the year" by a jury of 44 specialized journalists representing 12 countries, and it received the "Style Auto Award" from a jury of international specialists in motor-car design.

Model development

By January 1971, the GS could offer optional "Cmatic" semi-automatic transmission (torque converter).

In July, an Estate version joined the saloon.

In August 1972 came the 1220-cc engine developing 60 HP DIN at 5750 rpm. Torque 64.4 lb. ft at 3250 rpm. The GS henceforward had two trumps cards up it sleeve.

GS production rose from 158,675 in 1971 to 195,138 in 1972, then to 223,067 in 1973.

In January 1974 came a new range: GS Spécial 1015-cc and GS 1220 Club, both with optional torque converter drive.

In August 1974, the range was extended by three further models, and now comprised: GS Spécial, GS X, GS Club, GS Pallas and GS X2; this last model, the liveliest, boasted 65 HP DIN at 5750 rpm and a torque of 67.3 lb. ft at 3500 rpm.

En juillet 1976 : la façade arrière est remodelée. Nouvelle grille de calandre. Tableau de bord à cadrans ronds.

In July 1976, the rear of the car was redesigned. A new cowling grill and round-dialled instruments were also fitted.



1976 : la production, quelque peu tassée du fait de la conjoncture en 1974 et 75, retrouve et dépasse le rythme de 1973 : 231 927. Puis 248 118 en 1977.

1976: production, which had marked time in 1974 and 75 owing to the situation, recovered and overtook the 1973 rhythm, reaching 231,927, then 248,118 in 1977.

En juillet de cette année-là, le moteur 1015 des GSpécial, GS X et break Spécial est remplacé par un moteur de 1129 cm³ développant 56 ch DIN à 5 750 tours/minute. Couple 8,1 m/kg DIN à 3 500 tours/minute.

In July that year, the 1015-cc engine of the GSpécial, GS X and Estate Spécial was replaced by a 1129-cc engine developing 56 HP DIN at 5750 rpm. Torque 58.6 lb. ft at 3500 rpm.

1978 : hors-série, la GS « Basalte » 1220 cm³ noire et rouge, tirage limité à 1 800 exemplaires, s'enlève en quelques jours. Sortie d'une GS X3 à moteur 1299 cm³ qui remplace la X2. 65 ch DIN à 5 500 tours/minute, couple 10 m/kg DIN à 3 500 tours/minutes. Production annuelle des GS : 259 787, soit une cadence moyenne de 1 129 GS par jour, dont 60 % sont exportées.

1978: a special model, the red and black, 1220-cc GS "Basalt", sold out the 1800 vehicles made in a few days. A GS X3 with a 1299-cc engine, replacing the X2, was introduced: 65 HP DIN at 5500 rpm, torque 72.3 lb. ft at 3500 rpm. GS production that year: 259,787, for a daily average of 1129 GSs, 60 % being exported.

De 1970 à 1978, 1 718 166 GS ont été produites, dont 809 099 immatriculées en France et 876 709 exportées : 170 556 pour l'Espagne, 132 930 et 131 059 pour la République Fédérale Allemande et l'Italie, presque à égalité ; 84 180 la Grande-Bretagne, 72 958 les Pays-Bas, 61 995 le Benelux. Viennent ensuite la Suisse, l'Autriche, la Suède, le Portugal, le Danemark...

Between 1970 and 1978, 1,718,166 GSs were produced; 809,099 of them registered in France, 876,709 exported: 170,556 to Spain, 132,930 and 131,059 respectively to Western Germany and Italy, running neck-and-neck; 84,180 to the British Isles, 72,958 to the Netherlands, 61,995 to the Benelux countries. Followed by Switzerland, Austria, Sweden, Portugal, Denmark...

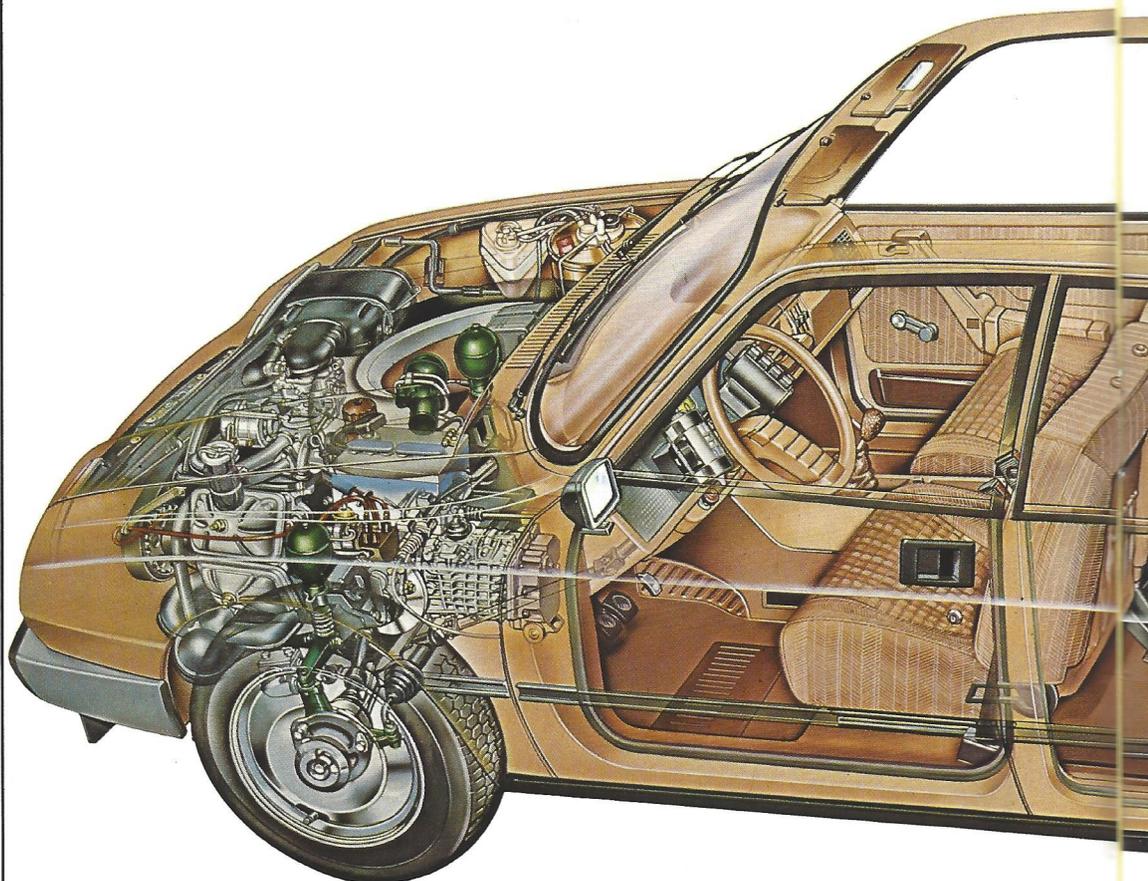
Avec l'objectif de maintenir ces cadences, Citroën, en septembre 1979, rénove complètement la gamme : à la GSpécial 1130 cm³ conservée comme modèle de base (en berline et en break) s'ajoutent désormais les GSA : nouvelle carrosserie à 5 portes, nouvel aménagement intérieur, moteur 1300 cm³ de la X3, avec différentes combinaisons de boîtes de vitesses à 4 ou 5 rapports, ou convertisseur.

With a view to maintaining this rhythm, Citroën in September 1979 completely renovated the range: in addition to the GSpécial 1130-cc retained as basic model (in saloon and estate versions), there are now available the GSAs: new five-door body, new inside trim, the X3s 1300-cc





Photo Guyot (Citroën 18.414)



Dessin Editechnic (Citroën 18.382)



Photo Guyot (Citroën 18.415)



Les trois versions Club, Pallas, X3 de berline et la version Break Club des nouvelles GSA remplacent les mêmes versions antérieures de GS.

Nouvelle carrosserie

La principale modification de l'aspect extérieur des berlines tient essentiellement à la création d'une 5^e porte avec modification du pavillon et des ailes arrière (élargies de 40 mm). Elle comporte une lunette arrière agrandie vers le bas. Nouveaux feux de recul et feux de brouillard à l'arrière.

Cette 5^e porte permet d'utiliser au mieux le volume disponible de l'habitacle (1400 dm³, banquette arrière rabattue) et en facilite l'accès.

Berlines et breaks ont de nouveaux pare-chocs avant et arrière plus importants et plus enveloppants, en matière spéciale moulée à résistance différentielle aux chocs et absorbeurs d'énergie cinétique.

Nouvelle calandre, nouveaux enjoliveurs de roues, nouvelles baguettes de protection latérale, nouvelles poignées extérieures de portes noires.

Rétroviseur extérieur noir, à commande mécanique à distance sur GSA Pallas et X3, ou à commande manuelle sur Club.

engine, with various combinations of 4- or 5-speed gearboxes or a 3-speed torque converter.

The Club, Pallas and X3 saloon versions and the Club Estate version of the new GSAs replace the corresponding earlier versions of the GS.

New body

The chief modification in the exterior appearance of the saloons essentially lies in the fitting of a 5th door, with a change in the roof and the rear wings (widened by just over 1 1/2"). The rear window stretches farther down. New reversing lights and fog lights are fitted at the rear.

The fifth door allows optimal use of the available space in the compartment (49 cu. ft with the rear-seat back down) and makes for easier access.

Both the saloons and the estates have new front and rear bumpers of a more enveloping design, made of a special moulded substance with differential resistance to shocks and able to absorb kinetic energy.

A new front cowling, new wheel-hub caps, new side-protecting moulding, new, black outside door handles are also featured.



Nouveau tableau de bord

Les aménagements intérieurs sont complètement nouveaux. Ils comportent des volumes de rangement plus nombreux et une nouvelle planche de bord avec regroupement des commandes principales et des interrupteurs sur deux supports « satellites » symétriques par rapport à l'axe du volant et plaçant ces commandes sous les doigts du conducteur lorsque celui-ci tient son volant.

Il comporte aussi un nouveau compteur de vitesse avec totalisateur à 6 chiffres, compte-tours sur Pallas et X3, nouvel éclairage de la clé de contact et éclairage du bas de porte avant droit, clé de contact repliable, nouvelle jauge à essence tubulaire avec voyant d'indication de mini au tableau de bord, starter avec témoin lumineux de fonctionnement, montre à quartz (Club) ou digitale (Pallas et X3), un essuie-glace avec position intermittente, amélioration très sensible du dégivrage, du désembuage, de l'aération et du chauffage, y compris pour les places arrière.

Nouveaux panneaux de portes, nouveaux accoudoirs. La lunette arrière est chauffante de série.

Les sièges sont d'un nouveau dessin, enveloppant, moins mous. La banquette arrière rabattable en série, ce qui est parti-

Black external rear-view mirror mechanically controlled from inside the car in GSA Pallas and X3 models, hand-adjusted on the Club models.

New instrument panel

The inside facilities are entirely new. They include more numerous spaces for tidying away odds and ends and a new instrument panel in which the main controls and the switches are grouped on two drum-shaped "satellites" symmetrically placed on either side of the steering wheel axis, thus bringing all these controls under the fingertips of the driver when he has his hands on the wheel.

It also includes a new, 6-figure odometer, a rev-counter on Pallas and X3 models, new ignition-key lighting and lamp on lower passenger-door, folding ignition key, new tubular petrol gauge with minimum indicator on dashboard, choke with pilot light operation indicator, quartz clock (Club) or digital clock (Pallas and X3), windscreen wiper with intermittent position, notable improvement of de-icing, demisting, ventilating and heating systems, back seats included. A heating rear window is standard.



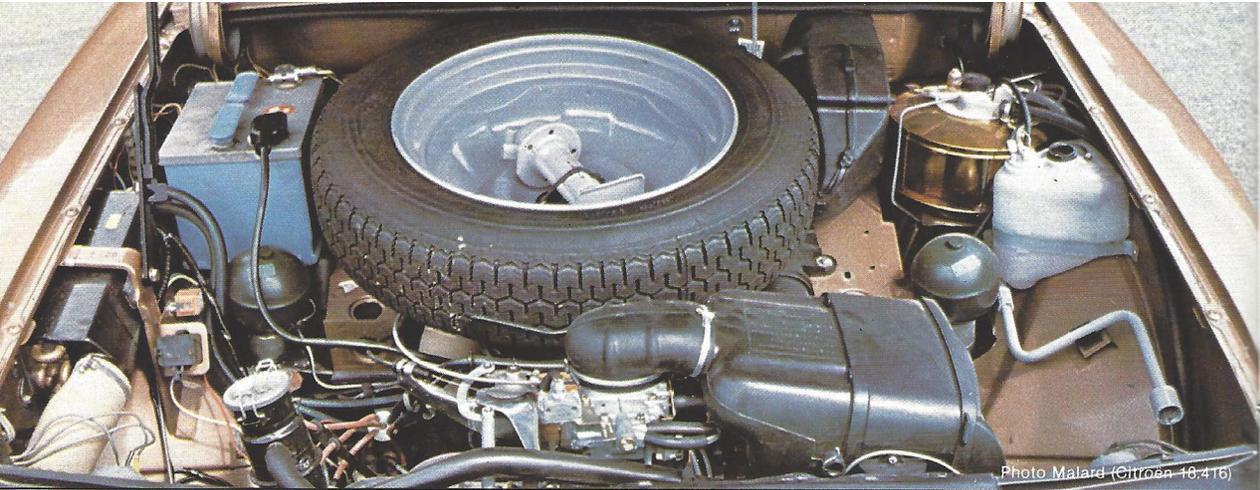


Photo Malard (Citroën 18.416)



Photo Dray (Citroën 18.412)



Photo Malard (Citroën 18.416)

culièrement pratique avec la 5^e porte arrière.

La radio est placée sur la console centrale (équipement en option) du compartiment avant.

Sur les berlines Club, Pallas et X3, la tablette arrière est amovible en série.

Nouveau garnissage de pavillon moulé (avec nouveaux pare-soleil) en remplacement du pavillon tendu. Nouveau plafonnier central grand modèle (sauf si option toit ouvrant). Nouvelles poignées de maintien pour les places arrière sur Pallas et X3 (sauf si option toit ouvrant).

Moteur et boîtes

Berlines et breaks GSA sont dotés du moteur Citroën 1299 cm³ qui équipait jusqu'ici la seule X3. Il développe 65 ch DIN à 5 500 tr/mn avec un couple de 10 m/kg DIN à 3 500 tr/mn.

Les berlines GSA Club et Pallas sont équipées de boîte de vitesses à 4 rapports ou d'un convertisseur (3 rapports) avec possibilité d'une option boîte 5 vitesses pour la GSA Pallas.

La GSA X3 dispose en série d'une boîte spéciale à 5 vitesses dont les rapports sont plus courts que ceux de la boîte en option sur la Pallas et Club.

Rénovation - adaptation

La création des GSA répond à l'évolution des souhaits de la clientèle qui se caractérisent par :

- Une motorisation mieux adaptée (la moyenne des demandes pour une voiture de milieu de gamme se porte vers une cylindrée de 1300 cm³) procurant un agrément de conduite supplémentaire qui vient s'ajouter aux qualités routières bien connues de la GS.

The seats are of a new design, more closely enveloping the passenger and firmer. The rear seat and its back are of the fold-down type (standard), a particularly useful feature with the 5th door. The central bracket of the forward compartment has space for a radio set (optional).

On Club, Pallas and X3 saloons, the rear shelf is removable (standard).

New moulded trim for roof (with new sun shields) instead of stretched fabric. New large-size ceiling light (except with optional sliding roof). New grab handle for rear passengers on Pallas and X3 (except with optional sliding roof).

Engine and gearboxes

GSA saloons and estates are fitted with the Citroën 1299-cc engine previously powering the X3 alone. It develops 65 HP DIN at 5500 rpm, with a torque of 72.3 lb. ft at 3500 rpm.

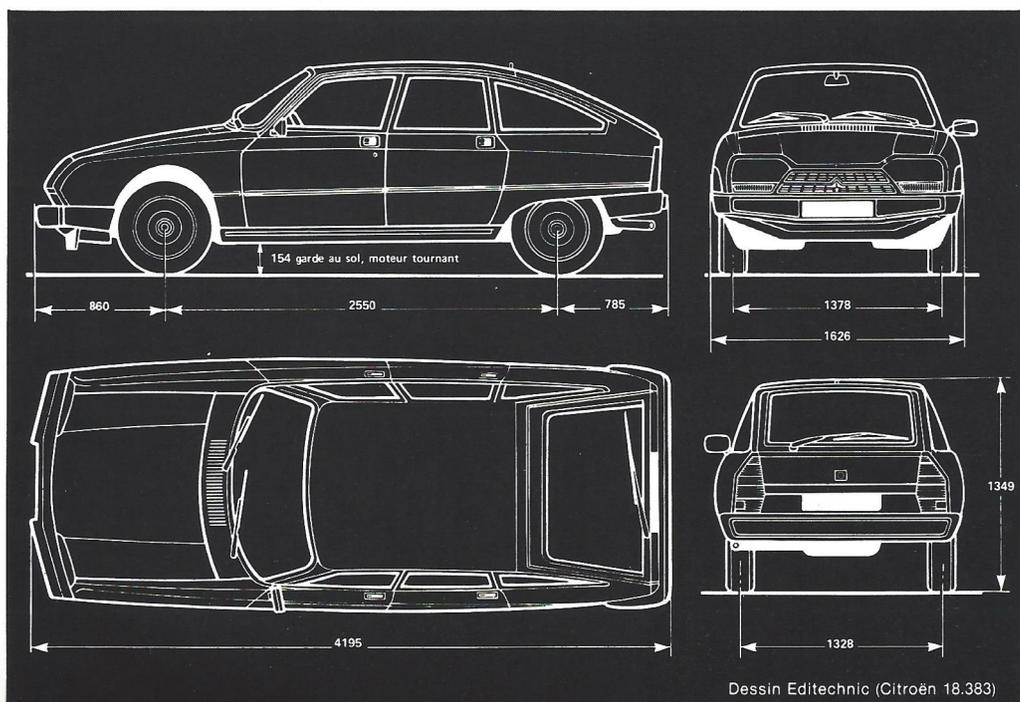
GSA Club and Pallas saloons are fitted with a 4-speed gearbox or with a converter (3 speeds); a 5-speed gearbox is optional on the GSA Pallas.

The GSA X3 has a special 5-speed gearbox as standard; its ratios are more closely spaced than on the optional Pallas and Club gearbox.

Renovation - Adaptation

The GSAs were introduced to answer the trend of customer desires, whose characteristics are:

- Better adapted engine power (the ave-



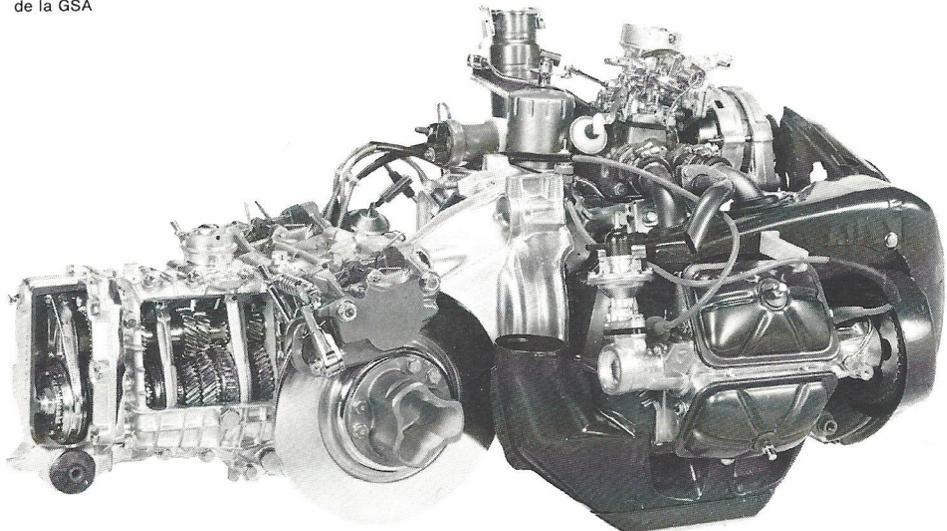


Photo Guyot (Citroën 13.380)

• La 5^e porte, qui est souvent un élément déterminant dans le choix d'un véhicule, surtout quand celui-ci correspond à une mono-motorisation, ce qui est le cas des véhicules de milieu de gamme (utilisation bivalente).

• Une boîte 5 vitesses (option ou série selon les modèles). Accouplée au moteur 1300 cm³, elle procure un silence de fonctionnement accru et économise le carburant : 6,5 litres à 90 km/h aux 100 km, et 8,4 litres à 120 km/h aux 100 km pour la GSA X3 (contre 6,8 litres et 9,7 litres pour l'ancienne GS X3 boîte 4 vitesses).

Voir en pages 14 et 15 comment se situent les GSA dans la gamme Citroën et leurs principales caractéristiques techniques.

Nul doute que grâce aux GSA, la production totale des GS (depuis l'origine) n'atteigne et ne dépasse très bientôt les 2 millions d'exemplaires (Prévisions au 31 décembre 1979 : 1 967 657 véhicules).

GSpécial, berline et break

La GSpécial, qui a représenté durant le dernier trimestre 1979 environ 22 % de la production totale de GS tous types, bénéficie dans ses versions berline, break et « entreprise » des modifications suivantes : feux de brouillard et feux de recul incorporés de série dans les blocs optiques arrière, nouveau lave-glace arrière sur break et « entreprise » (nouveau bocal avec pompe rotative et relais), nouveaux essuie-glace avant de type GSA, clignotants avant orange avec encadrement noir, lunette arrière chauffante de série, nouveaux garnissage des sièges en tissu et des panneaux de portes assortis, nouveau plafonnier, clé de contact repliable de sécurité comme celle des GSA.

rage requirements for a middle-of-range car lie in the 1300-cc bracket) for greater driving pleasure, added to the well-known road qualities of the GS.

• *The 5th door, which is often a determinant factor in the choice of a vehicle, more especially where single-car households are concerned, as is often the case in middle-of-range cars (dual purpose car).*

• *A 5-speed gearbox (optional or standard, according to models). In combination with the 1300-cc engine, it makes for more silent running and saves fuel: 43.5 mpg at 56 mph, 33.6 mpg at 74.6 mph for the GSA X3 (as against 41.5 and 29.1 mpg for the old 4-speed gearboxed GS X3).*

See pages 14 and 15 for the way the GSAs fit into the Citroën range and for their chief technical specifications.

There can be no doubt that, thanks to the GSAs, total GS production (since its inception) should very soon reach the 2 million mark – and surpass it (forecast for 31 December 1979: 1,967,657 vehicles).

GSpecial saloon and estate

The GS Special, which during the last quarter of 1979 represents about 22 % of GS Production (all types) has, in its saloon, estate and "entreprise" (utility) versions, benefited by the following modifications: fog lights and reversing lights standard in the rear optical units, new rear window washer on estate and utility models (new tank with rotary pump and relay), new GSA-type wind screen wipers, forward blinker lamps, orange black rim, new fabric upholstery for seats and matching door panels, new ceiling light, and folding safety ignition key like that of the GSAs.



Photo Dray (Citroën 18.410)



Photo Malard (Citroën 18.417)

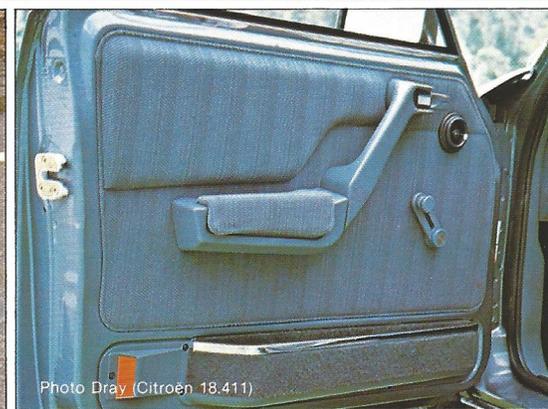


Photo Dray (Citroën 18.411)



Photo Malard (Citroën 18.419)



Photo Dray (Citroën 18.419)

caractéristiques techniques berlines citroën année modèle 1980

	2 CV 6 Spécial - Club	DYANE 6	MEHARI 4 x 2 (4 places)	MEHARI 4 x 4 (4 places)	LNA	VISA Spécial - Club	VISA Super	GS Spécial	
MOTEUR									
Type	A06/635	AM2	A06/635		V06/630		109/5	G11/631	
Nombre de cylindres	2 à plat	2 à plat	2 à plat		2 à plat		4 en ligne	4 à plat	
Puissance fiscale (CV)	3	3	3		4		5	6	
Alésage - Course (mm)	74 - 70	74 - 70	74 - 70		77 - 70		72 - 69	74 - 65,6	
Cylindrée (cm ³)	602	602	602		652		1124	1129	
Rapport volumétrique	8,5/1	9/1	8,5/1		9/1		9,2/1	9/1	
Puissance ISO (kW - tr/mn)	21 - 5750	23 - 5750	21 - 5750		26 - 5500		41 - 6250	40 - 5750	
Puissance DIN (ch - tr/mn)	29 - 5750	32 - 5750	29 - 5750		36 - 5500		57 - 6250	56 - 5750	
Couple ISO (m.daN - tr/mn)	3,8 - 3500	4,0 - 4000	3,8 - 3500		5,1 - 3500		7,9 - 3000	7,8 - 3500	
Couple DIN (m kg - tr/mn)	4,0 - 3500	4,2 - 4000	4,0 - 3500		5,3 - 3500		8,2 - 3000	8,1 - 3500	
Vilebrequin Nbre de paliers	2	2	2		3		5	3	
Ordre d'allumage et d'injection							1 - 3 - 4 - 2	1 - 4 - 3 - 2	
Bougies	AC	42 F	42 F		42 LTS		42 LTS	42 XLS	
Bosch	W 225 T1	W 225 T1	W 225 T1					W 200 T 30	
Champion	L 85	L 82	L 85		BN 6Y		BN 9Y	N7Y	
Eyquem	755	755	755		800 LJS			755 LS	
Magneti - Marelli	CW7 N	CW8 N	CW7 N					CW 78 LP	
Marchal	35	34 S	35		SCGT 34.5 H		SCGT 34.5 H	GT 34, 2H	
Carburateur	Solex	26/35 CSIC	26/35 CSIC		26/35 CSIC		32 PBISA - 7	28 CIC	
Weber								30 DGS 14/250	
TRANSMISSION									
				Normale	Réduite				
1ère	5,2027	5,7486	6,0600	6,0600	16,000	4,5454	3,8819	3,8182	
2ème	2,6561	2,9348	3,1250	3,1250	8,167	2,5000	2,2967	2,2941	
3ème	1,7857	1,9231	1,9231	1,9231	5,086	1,6428	1,5000	1,5000	
4ème	1,3158	1,3500	1,4210	1,4210		1,1467	1,0422	1,0313	
5ème									
M. AR	5,2027	5,7486	6,0600	6,0600	16,000	4,1841	3,5688	4,1818	
Couple réducteur	8 x 33	8 x 31	8 x 31	8 x 31	8 x 33		Renvoi 16/57	8 x 33	
1ère	5,17	4,83	4,78	4,78	1,78	5,34	7,46	7,20	
2ème	10,12	9,49	9,37	9,37	3,49	9,72	12,62	11,98	
1000 tr/mn	15,06	14,48	15,05	15,05	5,60	14,79	19,29	18,33	
3ème	20,44	20,63	20,37	20,37		21,18	27,80	26,66	
4ème									
5ème									
M. AR	5,17	4,83	4,78	4,78	1,78	5,81	8,12	6,57	
ROUES (pouces)									
	4J - 15	4J - 15	4J - 15	4J - 15		400 B 13	400 B 13	41/2 B 13	41/2 J - 15
PNEUMATIQUES									
AV	125 - 15 X	125 - 15 X	135 - 15 X	135 - 15 XM + S8		135 SR - 13 XZX	135 SR - 13 XZX	145 SR - 13 XZX	145 SR - 15XZX
AR	125 - 15 X	125 - 15 X	135 - 15 X	135 - 15 XM + S8		135 SR - 13 XZX	135 SR - 13 XZX	145 SR - 13 XZX	145 SR - 15XZX
Pression (bars) AV - AR	1,4 - 1,8	1,4 - 1,8	1,4 - 1,8	1,7 - 1,7		1,6 - 1,9	1,7 - 2,0	1,7 - 1,9	1,8 - 1,9
DIRECTION									
Rapport de Démultiplication	1/17	1/17	1/17	1/17		1/18,4	1/19,3	1/18,4	1/19
Tours volant de butée à butée	3,25	3,25	3,25	3,25		3,33	3,33	3,33	3,80
Diamètre du volant (mm)	390	390	390	390		380	380	380	380
φ Braquage : trottoirs-murs (m)	10,80 - 11,20	10,60 - 11,10	10,60 - 11,00	10,80 - 11,20		8,90 - 9,40	9,30 - 9,85	9,46 - 9,90	9,66 - 10,40
Angle de braquage roue intérieure	34° à 35°	34° à 35°	34° à 35°	34° à 35°		44°	44°	42°	40° à 45°30
FREINAGE									
Disque (D) Tambour (T) AV - AR	T - T	D - T	D - T	D - D		D - T	D - T	D - T	D - D
Diamètre (mm) AV - AR	200 - 180 [®]	244 - 180	244 - 180	244 - 234		244,5 - 180	244,5 - 180	244,5 - 180	270 - 178
Surface des garnitures (cm ²) AV - AR	196 - 224	84 - 224	84 - 224	84 - 72		154 - 158	154 - 158	154 - 158	146 - 72
ELECTRICITÉ									
Batterie (Volt - Ampère/heure)	12 - 125/25	12 - 125/25	12 - 125/25	12 - 125/25		12 - 180/36	12 - 175/35	12 - 175/35	12 - 200/40
Alternateur (Watt)	390	390	390	390		460	460	460	490
DIMENSIONS									
Longueur - Largeur	3,83 - 1,48	3,87 - 1,50	3,52 - 1,53	3,72 - 1,53		3,40 - 1,52	3,69 - 1,51	3,69 - 1,53	4,12 - 1,61
Hauteur - Empattement	1,60 - 2,40	1,54 - 2,40	1,63 - 2,37	1,64 - 2,36		1,38 - 2,23	1,41 - 2,43	1,415 - 2,42	1,35 - 2,55
Voie : AV - AR	1,26 - 1,26	1,26 - 1,26	1,26 - 1,26	1,26 - 1,26		1,29 - 1,24	1,29 - 1,24	1,29 - 1,24	1,38 - 1,33
Largeur aux épaules : AV - AR	1,06 - 1,07	1,07 - 1,08	1,31 - 1,40	1,31 - 1,40		1,27 - 1,17	1,21 - 1,26	1,21 - 1,26	1,28 - 1,24
Entrée de porte AR : haut, larg, utiles									
Surface vitrée (dm ²)	146	152	155	155		201	226	226	257
Volume du coffre (dm ³)	220	343	2010 (maxi)		170	280	280	409	
POIDS (kg)									
Ordre de marche - Total en charge	560 - 895	600 - 930	555 - 935	720 - 1120		710 - 1035	735 - 1065	800 - 1210	925 - 1335
Répartition : AV - AR	328 - 232	365 - 235	350 - 205	425 - 295		426 - 284	435 - 300	485 - 315	585 - 340
Remorquable : sans frein - avec frein	270 - 400	270 - 400	270 - 400	270 - 400		350 - 500	370 - 500	400 - 750	460 - 800
Maxi : sur flèche - sur galerie	35 - 30	35 - 30	35	35		40 - 50	40 - 50	45 - 60	50 - 60
CAPACITES (litres)									
Réservoir d'essence	25	25	25	25		40	40	40	43
Huile moteur	2,3	2,3	2,3	2,3		3,0	3,0	4,5	4,0
Huile boîte de vitesses - pont	0,9	0,9	0,9	1,3-pont AR 0,5		1,4	1,4	1,4	1,4
Huile système hydraulique	0,5	0,5	0,25	0,30		0,36	0,22	0,29	4,2
Refroidissement moteur	air	air	air	air		air	air	7,5	air
PERFORMANCES (km/h)									
CONSOUMATIONS (litres)									
Conducteur seul	0 - 400 m	22"7	22"	23"6	24"9	21"5	21"9	19"9	20"7
	0 - 1000 m	44"5	42"7	46"4	48"6	41"1	41"8	37"6	38"5
	0 - 100 km/h					23"8	26"2	16"6	17"5
Mi-charge	Vitesse maximum	110	120	100	99	126	124	144	149
	Consommation à 90 km/h	6,0	5,7	7,5		5,7	5,8	6,2	6,4
	Consommation à 120 km/h							8,4	8,4
Consommation urbaine	6,9	7,2	6,9		7,2	7,7	8,4	8,7	

① L'équipement Super augmente le P.O.D.M. de 15 kg (8 kg sur l'Avant - 7 kg sur l'Arrière)

② La finition Pallas augmente le P.O.D.M. de 15 kg (5 kg sur l'Avant - 10 kg sur l'Arrière)

③ Le Convertisseur (C matic) augmente le P.O.D.M. sur l'Avant de 12 kg

caractéristiques techniques berlines citroën année modèle 1980

GSA Club - Pallas		GSA Club - Pallas C matic		GSA X3		CX 2500 Diesel Limousine		CX 2500 Diesel Confort - Super Pallas		CX Reflex - Athena		CX 2400 Pallas		CX 2400 GTI		CX 2400 Injection Pallas C matic		CX Prestige					
G 13/625 4 à plat				M 25/629 4 en ligne				M 25/629 4 en ligne				829 - A5 4 en ligne				M 23/623 4 en ligne				M 23/622 4 en ligne			
7	8	7		10	10	10	10	10	10	10	10	13	13	13	13	13	13	13	13				
79,4 - 65,6				93 - 92				93 - 92				88 - 82				93,5 - 85,5				93,5 - 85,5			
1299				2500				2500				1995				2347				2347			
8,7/1				22,25/1				22,25/1				9,2/1				8,75/1				8,75/1			
47 - 5500				54 - 4250				54 - 4250				76,5 - 5500				83 - 5500				92 - 4800			
65 - 5500				75 - 4250				75 - 4250				106 - 5500				115 - 5500				128 - 4800			
9,6 - 3500				14,7 - 2000				14,7 - 2000				16,3 - 3250				17,6 - 2750				19,3 - 3600			
10,0 - 3500				15,3 - 2000				15,3 - 2000				16,9 - 3250				18,3 - 2750				20,1 - 3600			
3				5				5				5				5				5			
1-4-3-2				1-3-4-2				1-3-4-2				1-3-4-2				1-3-4-2				1-3-4-2			
41,4 XLS												42 LTS				43 FS				42 FS			
W 200 T 30				Injecteurs				Injecteurs				BN 9Y				W 175 T 35				W 225 T 35			
NTY				Roto-Diesel				Roto-Diesel				755 LJS				L 87 Y				L 87 Y			
800 LS												CW 6N				CW 7N				705 S			
GT 34, 2H				Pompe				Pompe				SCGT 34,5 H				35/36				CW 7N			
28 CIC				Roto-Diesel				Roto-Diesel				34 DMTR 46/250				34 DMTR 35/250				35/1B			
30 DGS 13/250																				Injection Electronique L Jetronic			
Méca 4	Méca 5 longue	C matic	Méca 5 courte	Méca 4	Méca 5	Méca 4	Méca 5	Méca 4	Méca 5	Méca 4	Méca 5	C matic	Méca 5	C matic	Méca 5	C matic	Méca 5	C matic					
3,8182	3,8182	2,7333	3,8182	3,166	3,166	3,166	3,166	3,166	3,166	3,166	3,166	1,944	3,166	2,176	3,166	2,176	3,166	2,176					
2,2941	2,2941	1,7085	2,2941	1,833	1,833	1,833	1,833	1,833	1,833	1,833	1,833	1,133	1,833	1,133	1,833	1,133	1,833	1,133					
1,5000	1,5000	1,0313	1,5000	1,250	1,133	1,250	1,133	1,250	1,133	1,250	0,800	1,250	1,250	0,750	1,250	0,750	1,250	0,750					
1,0313	1,1333	0,9118	1,1333	0,939	0,800	0,939	0,800	0,939	0,800	0,939	0,800	0,939	0,939	0,939	0,939	0,939	0,939	0,939					
4,1818	4,1818	2,5000	4,1818	0,733	3,153	0,733	3,153	0,733	3,153	0,733	3,153	2,389	0,733	2,389	0,733	2,389	0,733	2,389					
8 x 33				13 x 59				13 x 59				13x62				13 x 62				14x61			
7,20	7,20	10,06	6,79	8,22	8,22	8,22	8,22	8,22	8,22	8,22	8,22	7,8	8,5	12,7	7,8	11,4	8,5	11,4					
11,98	11,98	16,09	11,30	14,20	14,20	14,20	14,20	14,20	14,20	14,20	14,20	13,5	14,8	21,8	13,5	21,8	14,8	21,8					
18,33	18,33	26,66	17,28	20,83	22,98	20,83	22,98	20,83	22,98	20,83	21,8	21,7	31,0	19,8	33,0	21,7	33,0	21,7					
26,66	24,26		22,87	27,72	32,55	27,72	32,55	27,72	32,55	27,72	31,0	28,9		26,5		28,9		28,9					
	30,15		28,43	35,51		35,51		35,51		35,51		37,0		33,8		37,0		37,0					
6,57	6,57	11,00	6,20	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25	10,4	7,8	10,4	7,8	10,4	7,8	10,4					
4 1/2 J - 15				4 1/2 J - 15				5 1/2 J - 14				6J-14				5 1/2 J - 14							
145 SR - 15 XZX		145SR-15XZX		145SR-15XZX		185 SR - 14 XZX		Dir. Méc. ou Diravi		Direction Mécanique		Diravi		185 HR - 14 XVS		185 HR - 14 XVS		185 HR - 14 XVS					
145 SR - 15 XZX		145SR-15XZX		145SR-15XZX		185 SR - 14 XZX		185 SR - 14 XZX		185 SR - 14 XZX		175 HR - 14 XVS		175 HR - 14 XVS		175 HR - 14 XVS		185 HR - 14 XVS					
1,8 - 1,9		1,8-1,9		1,8-1,9		2,3 - 2,3		2,1 - 2,1		1,9 - 2,1		1,9 - 2,1		2,1 - 2,2		2,2 - 2,2		2,2 - 2,2					
				Diravi				Mécanique (Confort - Reflex)				Assistée à rappel asservi (Super - Pallas - Athena - GTI - Prestige)											
1/19		1/19		1/19		1/13,5		1/24,5		1/13,5		2,5		1/13,5		2,5		1/13,5					
3,80		3,80		3,80		2,5		4,5		2,5		3,80		2,5		3,80		2,5					
380		380		380		380		410		380		380		380		380		380					
9,66 - 10,40		9,66-10,40		9,66-10,40		11,80-12,70		10,90-11,80		10,90 - 11,80		10,90 - 11,80		11,80 - 12,70		11,80 - 12,70		11,80 - 12,70					
40° à 45°30		40° à 45°30		40° à 45°30		43°30'±0		43°30'±0		43°30'±0		43°30'±0		43°30'±0		43°30'±0		43°30'±0					
D - D		D - D		D - D		D - D		D - D		D - D		D - D		D - D		D - D		D - D					
270 - 178		270 - 178		270 - 178		260 - 235		260 - 224		260 - 224		260 - 224		260 - 224		260 - 224		260 - 224					
146 - 72		146 - 72		146 - 72		220 - 145		220 - 74		220 - 74		220 - 74		220 - 74		220 - 74		220 - 74					
12 - 200/40		12 - 200/40		12 - 225/45		12 - 440/88		12 - 440/88		12 - 225/45		12 - 275/55		12 - 300/60		12 - 350/70		12 - 350/70					
490		490		490		1120		1008		1008		1008		1120		1120		1120					
4,195 - 1,63		4,195 - 1,63		4,195 - 1,63		4,916 - 1,734		4,67 - 1,75		4,67 - 1,75		4,67 - 1,75		4,67 - 1,75		4,92 - 1,75		4,92 - 1,75					
1,35 - 2,55		1,35 - 2,55		1,35 - 2,55		1,375 - 3,095		1,36 - 2,85		1,36 - 2,845		1,36 - 2,845		1,36 - 2,845		1,375 - 3,095		1,375 - 3,095					
1,38 - 1,33		1,38 - 1,33		1,38 - 1,33		1,474 - 1,36		1,47 - 1,36		1,474 - 1,36		1,474 - 1,36		1,474 - 1,36		1,474 - 1,36		1,474 - 1,36					
1,28 - 1,24		1,28 - 1,24		1,28 - 1,24		1,36 - 1,35		1,28 - 1,37		1,28 - 1,37		1,28 - 1,37		1,28 - 1,37		1,28 - 1,37		1,28 - 1,37					
0,91 - 0,86		0,91 - 0,86		0,91 - 0,86		328		293		293		293		293		308		308					
260		260		260		458		458		458		458		458		458		458					
435		435		435		458		458		458		458		458		458		458					
955 - 1355		965 - 1365		955 - 1355		1400 - 1885		1300 - 1800		1230 - 1710		1318 - 1790 ③		1375 - 1850 ③		1475 - 1925 ③		1475 - 1925 ③					
605 - 350		615 - 350		605 - 350		950 - 450		910 - 420		815 - 415		878 - 440		935 - 440		995 - 480		995 - 480					
475 - 1000		475 - 1000		475 - 1000		735 - 1300 ④		665 - 1300 ④		615 - 1300 ④		650 - 1300 ④		685 - 1300 ④		735 - 1300 ④		735 - 1300 ④					
50 - 60		50 - 60		50 - 60		100 - 80		100 - 80		100 - 80		100 - 80		100 - 80		100 - 80		100 - 80					
43		43		43		68		68		68		68		68		68		68					
4,0		4,0		4,0		4,65		4,65		4,65		4,65		4,65		4,65		4,65					
1,4		1,6		1,6		1,75		1,6		1,75		1,6		1,75		1,75		1,75					
4,2		4,2		4,2		4,25		4,25		4,25		4,25		4,25		4,25		4,25					
air		air		air		12,3		12,3		9,6		12,3		12,3		12,3		12,3					
Méca 4	Méca 5 longue	C matic	Méca 5 courte	Méca 4	Méca 5	Méca 4	Méca 5	Méca 4	Méca 5	Méca 4	Méca 5	C matic	Méca 5	C matic	Méca 5	C matic	Méca 5	C matic					
19"1	19"1	21"0	19"0	20"6	20"7	20"4	17"9	17"8	17"5	17"9	17"9	19"0	17"1	18"6	17"6	19"1	17"6	19"1					
35"8	36"0	38"9	36"6	38"0	38"5	37"7	33"5	33"2	32"7	33"5	32"9	34"7	31"9	34"0	32"7	34"9	31"9	34"9					
14"0	14"2	15"0	14"0	17"3	17"8	17"1	12"1	11"7	11"0	12"1	11"5	13"4	10"5	12"5	11"1	13"5	10"5	12"5					
158	160	150	158	154	147	156	176	176	181	176	181	180	177	189	180	190	180	190					
6,7	6,9	7,8	6,5	6,1	6,5	6,1	7,9	7,1	8,3	7,1	9,1	8,1	8,1	9,0	7,6	9,0	8,1	9,0					
9,0	8,9	9,7	8,4	8,4	8,7	8,1	9,7	9,0	10,5	9,4	11,5	10,1	10,1	11,7	9,7	11,7	10,1	11,7					
9,4	9,4	11,2	11,2	8,9	8,2	8,9	12,0	12,1	14,5	15,2	14,9	15,2	14,0	14,0	14,6	14,0	14,6	14,0					

④ Ou 1500 kg dans la limite du poids total roulant (P.T.R.)

⑤ Sur Pallas à compter du 21/9/79 - Sur Club à compter du 15/11/79

BAS DE GAMME 1980

Nouveau réservoir de 25 litres LNA : compteur et carburateur 2 CV arrêt du moteur 435 cm³

La 2 CV Spécial à moteur 435 cm³ est remplacée par une 2 CV 6 Spécial, de même finition mais à moteur 602 cm³ développant 29 ch DIN à 5750 tr/mn. Il n'y a donc plus de moteur 435 cm³ dans la gamme basse.

La 2 CV Confort est remplacée par une 2 CV Club à sièges avant séparés à garnissage en tissu jersey à rayures de série. Les 2 CV ont une calandre de couleur grise et leur tableau de bord comporte un voyant de pression d'huile moteur.

Dyane et 2 CV voient leur autonomie augmentée par l'adoption d'un réservoir d'essence en plastique de 25 litres (au lieu de 20 pour l'ancien réservoir en métal).

La LNA (moteur 652 cm³ à allumage électronique intégral) est dotée d'un nouveau compteur kilométrique comportant un compteur journalier. Nouveau carburateur avec trois aérations de cuve. Nouveaux feux avant bicolores. Suppression de la LN à moteur 602 cm³.

The 2 CV Special with a 435-cc engine is replaced by a 2 CV 6 Special, with the same trim but powered by a 602-cc engine developing 29 HP DIN at 5750 rpm. The lower range thus no longer comprises a 435-cc engine.

The 2 CV Comfort is being replaced by a 2 CV Club with separate front seats upholstered in striped jersey as a standard feature. The 2 CVs have a grey-coloured bonnet grill and the dashboard is fitted with an oil-pressure pilot light.

The range of the Dyanes and 2 CVs has been increased by the adoption of a larger, 5 1/2-gal. plastic petrol tank (as against the old metal tank's 4 1/2).

The LNA (652-cc with integral electronic ignition) is fitted with a new speedometer including 6-figure odometer and a trip mileage indicator. New carburettor with three air inlets in float chamber. New two-colour front lights. 602-cc engined LN discontinued.

VISA CHANGE DE LUNETTE

Les Visa 1980 changent non pas de lunette mais d'entourage de lunette arrière ; celle-ci aura un encadrement d'aspect noir.

Les pare-chocs avant et arrière sont plus clairs, de même que les nouvelles baguettes latérales de protection de la Visa Super, striées dans leur longueur.

La planche de bord comporte des rainures horizontales du côté passager, au lieu des nids d'abeilles antérieurs. Compteur kilométrique journalier. Nouvelle présentation du bloc chauffage-cendrier. Poignée de maintien pour passager avant (sauf si option toit ouvrant).

Nouveau carburateur sur les Visa Spécial et Club (moteur 652 cm³ à allumage électronique intégral).

The change in the 1980 Visas does not affect the rear window itself, but its trim, which will be black.

Front and rear bumpers are lighter-coloured, and likewise the protective side trims of the Visa Super, which are grooved longitudinally.

The instrument panel is horizontally grooved on the passenger side, in replacement of the earlier honeycomb design. Trip mileage indicator. New heating-ashtray unit design. Grab handle for forward passenger (except with sunshine roof option).

New carburettor on Visa Special and Club (integral electronic ignition 652-cc engine).

Visa club 1979 (photo Citroën 32.88)



Visa club 1980 (photo Citroën 32.123)



CX2000 ET 2400



Photo Desmoulin (Citroën 24.233)

• Reflex • Athéna • Pallas • GTI • Prestige

Toutes les CX reçoivent un certain nombre de modifications, de détails certes mais qui doivent encore améliorer la présentation ou le fonctionnement des modèles du haut de la gamme Citroën :

Nouvelle jauge électrique du niveau d'huile moteur au tableau de bord (sauf finitions Confort et Reflex).

Feux arrière de brouillard en série.

Nouvel alternateur avec régulateur intégré, ce qui entraîne le remplacement du voltmètre du tableau de bord par un témoin lumineux.

Tirette de starter avec témoin lumineux de fonctionnement incorporé au bouton.

Nouveau rétroviseur aérodynamique (à commande mécanique sur Super, Athéna, Pallas et GTI ; à commande manuelle sur Confort et Reflex).

Feux avant clignotants orange.

Nouveau support de plaque d'immatriculation avant en plastique avec butoirs intégrés.

Nouveau garnissage de coffre arrière en feutre aiguilleté avec protection des passages de roues amovibles.

De plus, et ceci est loin d'être un détail, la direction assistée à rappel asservi est désormais montée de série sur tous les modèles sauf Confort et Reflex (où elle reste une option).

En option : dispositif de condamnation électrique simultanée des portes avec témoin lumineux de fonctionnement sur berlines tous types, sauf Confort et Reflex.

La CX Prestige reçoit une commande d'embrayage assistée à haute pression, un nouvel encadrement de pare-brise en inox et un nouveau garnissage de coffre arrière.

All CXs are to receive modifications which, while relatively minor, will further improve the appearance or the operation of Citroën's top-of-the-range models :

New electric engine-oil-level gauge on fascia (except for Comfort and Reflex versions).

Rear fog lamps standard.

New alternator with integral regulator, the dashboard voltmeter being replaced by a warning light.

Choke pull-button with inbuilt "on" warning light.

New streamlined rear-view mirror (mechanically controlled on Super, Athéna, Pallas and GTI; manual on Comfort and Reflex).

Orange forward blinker lights.

New plastic front number-plate bracket with integral buffers.

New year rear-boot upholstery of tagged felt with removable wheel-housing protectors.

Moreover, and this is much more than a mere detail, the assisted servo-return steering is henceforward fitted on all standard models except Comfort and Reflex (on which it is optional).

The gear-lever is chromium-plated on the CX Pallas, GTI and Prestige.

Optional : simultaneous electric door-locking device with operating indicator light on all saloon types except Comfort and Reflex.

The CX Prestige is fitted with a high-pressure assisted-clutch control, a new stainless-steel windscreen rim and new moquette upholstery in the boot.

GAMME DIESEL : 7 GRANDES ROUTIERES

Aux berline, break et familiale CX2500 Diesel,
dans les finitions Confort, Super, et Pallas,
soit six modèles, s'ajoute
une luxueuse CX Diesel
super-longue
(voir page suivante).

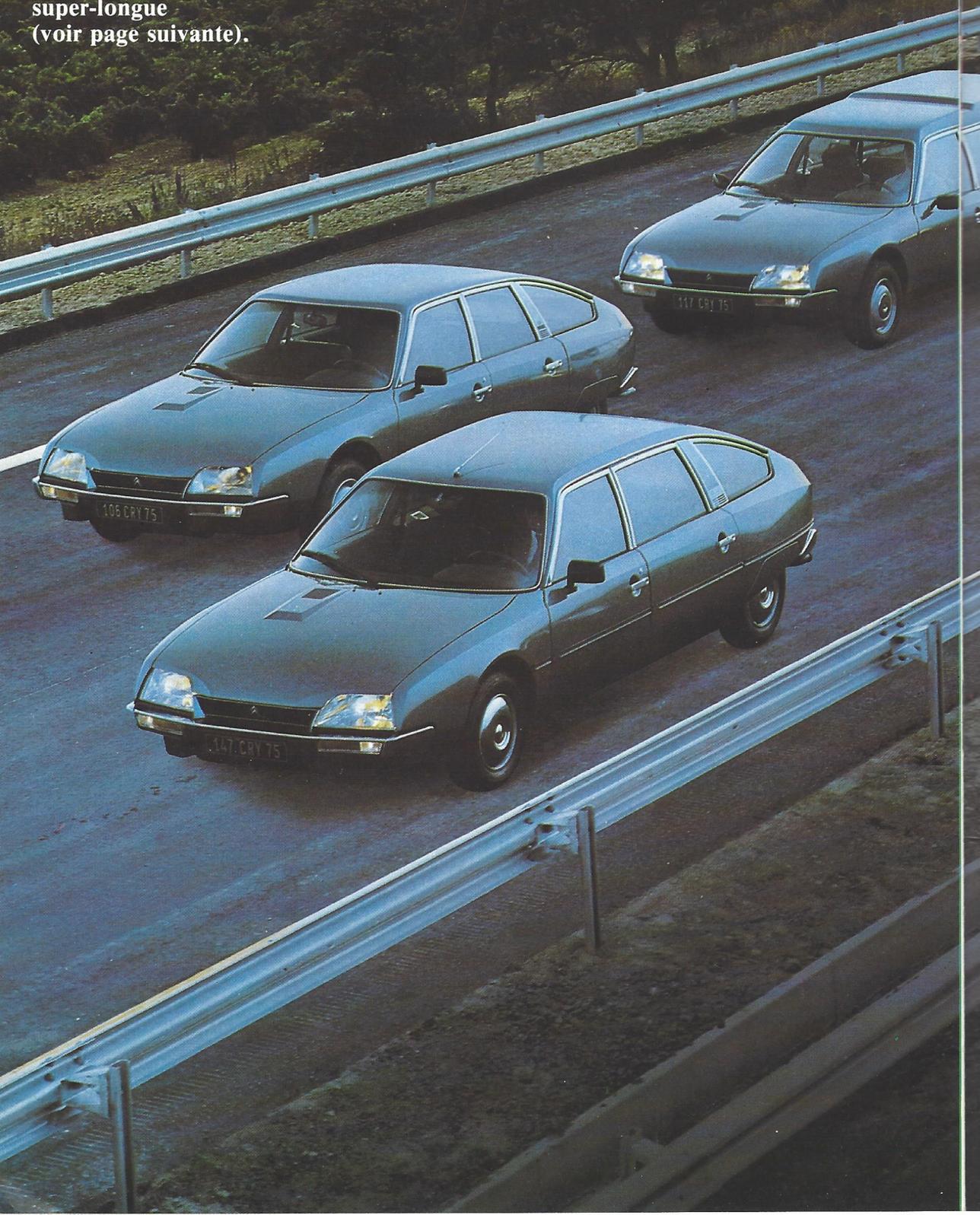
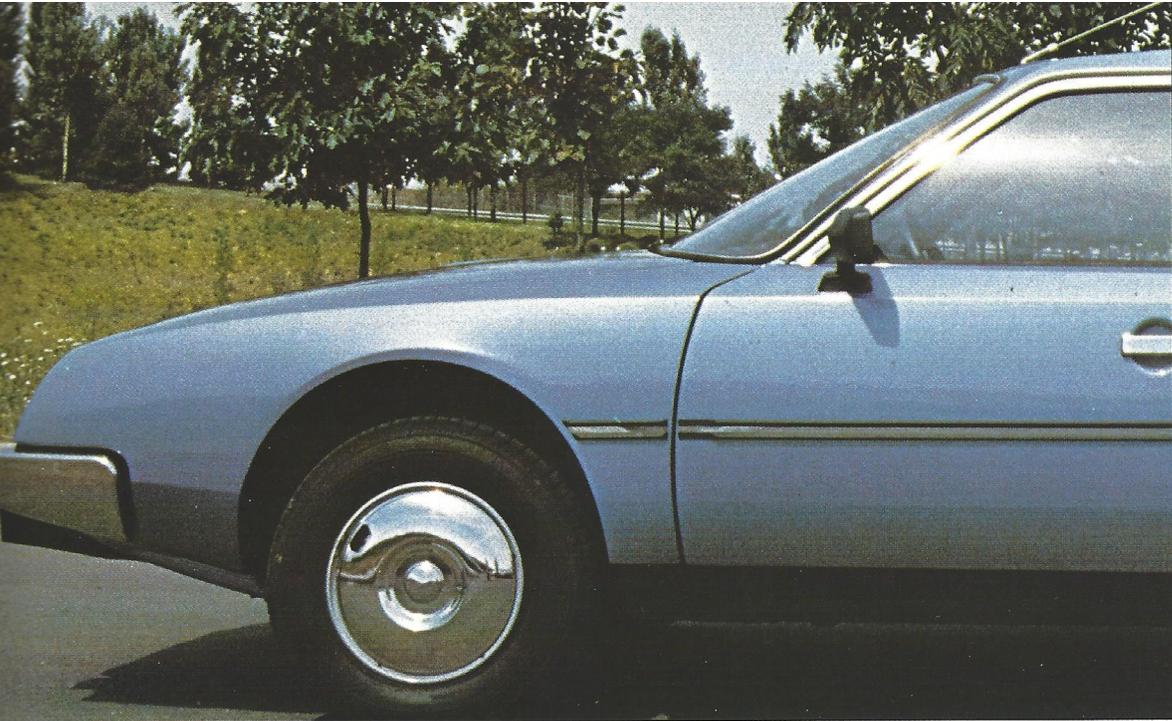




Photo Trutman
(Citroën 24.232)



CX2500 DIESEL LIMOUSINE

Qualifiée par les américains de voiture du futur (voir notre éditorial page 3), classée « non seulement la plus rapide mais aussi une des plus économique... » par l'Auto-Journal (juillet 1979) ; elle mérite, dit le magazine britannique Autocar (juillet 1979) « un qualificatif rarement appliqué aux Diesel : enchantresse ». C'est la Citroën 2500 CX Diesel. Ou plutôt les car il s'agit de toute une gamme de grandes routières économiques à laquelle s'est ajoutée en novembre un modèle super-long : la limousine.

Diesel de prestige

Ce nouvel atout de la gamme Citroën Diesel possède la caisse de la CX Prestige ; la CX 2500 limousine est donc plus longue de 25 cm que les autres berlines CX.

Son habitabilité offre une plus grande hauteur sous le pavillon à l'arrière et 25 cm de plus pour les jambes des passagers (distance entre le dossier avant et le bord de l'assise arrière : 67 cm).

Comme sur la Prestige l'accès est particulièrement aisé à l'arrière : 89 cm en hauteur et 90 cm en largeur d'ouverture de porte.

La finition correspond à celle des modèles Super, avec cependant quelques aménagements spécifiques, tels que lève-glaces électriques sur les portes arrière, panneaux de portières spéciaux à point sellier, dragonnes sur les pieds milieu, baguettes

Termed a car of the future by the Americans (see editorial, page 3) ; classified as « not merely the fastest, but also the most economical... » by the Auto-Journal (July 1979) ; and, as says the British periodical Autocar (July 1979) : « it merits a word you don't often hear applied to diesels : delightful ». Such is the Citroën 2500 CX Diesel - or rather « such are » and « Diesels », for there is a whole range of these economical road cars, to which a super-long model has been added since November : the limousine.

This nex trump card in the Citroën Diesel « hand » has the body of the CX Prestige ; the CX 2500 limousine is thus 10 inches longer than the other CX saloons.

Its inside dimensions offer greater headroom at the rear, and an extra 10 inches of space for passengers' legs (the distance between the backs of the front seats and the front of the rear seat is nearly 2 ft 3 ins).

Like the Prestige, it is particularly easy of access : the door frame measures 2 ft 11 ins from top to bottom, and 2 ft 11 1/2 ins across.

Trim corresponds to that the Super models, but with a few special features ; such as electric window controls on the rear doors, special saddler-stitched door panels, tassels on the central pillars, side



Photo Malard (Citroën 26.67)

de protection latérales comme sur la CX Athena, enjoliveurs de roues comme sur la Pallas...

Mêmes performances

Cette nouvelle venue, équipée en série de la boîte 5 vitesses (en option sur les autres CX Diesel) et de la direction à rappel asservi, conserve, malgré 70 kg de plus en ordre de marche, des performances à 2/10^e de seconde près identiques (20 sec. 6 au 400 m départ arrêté) et des consommations semblables (6,1 litres à 90 km/h, 8,4 litres à 120 km/h, 8,9 litres en ville) aux CX 2500 5 vitesses normales. Elle va sans doute accroître encore le succès des CX Diesel qui représentent actuellement 44 % de la production totale des CX.

protection trim as on the CX Athena, and Pallas-type hub trims.

Same performances

This newcomer, fitted with the five-speed gearbox as standard (optional on the other CX Diesels) and the servo-return steering, despite its 150-odd pounds extra weight, retains performance figures equal to within 2/10 second (400 m in 20.6 sec. from a standing start), and consumption figures (46.3 mpg at 55.9 mph, 33.6 mpg at 74.6 mph, 31.7 mpg in town) similar to the normal 5-speed CX Diesels. It bids fair to increase yet further the popularity of the CX Diesels, which currently represent 44 % of total CX production.

UN CROISEUR DE LA ROUTE

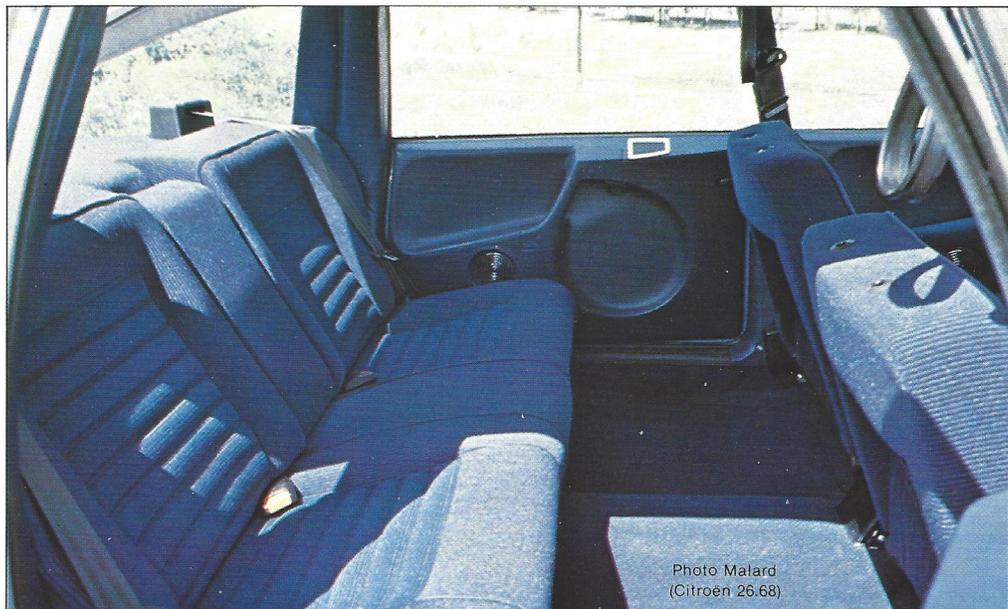


Photo Malard (Citroën 26.68)

échos

MEHARI MEDECINE



Photo Guyot (Citroën 3 E 13).

PARIS (France). Citroën a mis huit méhari 4 x 4 et leurs conducteurs à la disposition des médecins assurant la couverture sanitaire du Rallye « Oasis » : du 1^{er} au 23 janvier, autos, motos et camions sur 10 000 km de pistes impossibles de Paris à Dakar. Dans chaque Méhari : un équipement léger d'intervention de secours et une civière.

MEDICAL MEHARI

PARIS (France). Citroën has placed eight Méhari 4 x 4s at the disposal of the doctors in charge of medical assistance in the "Oasis" Rally, to be run from 1st to 23 January between Paris and Dakar by motor cars, motor cycles and lorries on more than 6,000 miles of impossible tracks. In each Méhari: light surgical equipment and a stretcher.

2CV — JEANS



Photo Globus Press (Citroën 30.230).

FRANCFORT (Allemagne Fédérale). Suzanne Hundt, 18 ans, apprentie-assistante de dentiste, s'est vue remet-

tre cet été le titre de « Jeans Mädchen » (la jeune fille en jeans) et une 2 CV, prix d'un concours organisé parmi 5 000 candidates par le magazine « Mädchen », la maison Wrangler et Citroën-Allemagne. Ci-dessus, quelques-unes des finalistes du concours qui comportait de nombreuses épreuves.

2 CV — JEANS

FRANKFURT (W. Germany). Suzanne Hundt, 18, learner dentist's assistant, was named this summer "Jeans Mädchen" (jeans-girl) and awarded a 2 CV as prize for a contest organized among 5 000 candidates by the magazine "Mädchen", Wrangler jeans and Citroën-Germany. Above, a few finalists in the competition, which comprised a multitude of tests.

VISA POUR L'ARGENTINE



Photo Guyot (Citroën 32.124).

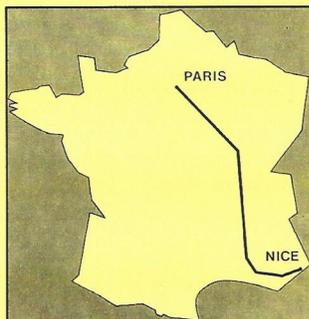
BUENOS AIRES (Argentine). Visa Club et Dyane vont venir s'ajouter aux GS et CX déjà importées par la Société « Automobiles Citroën SA » en Argentine, tandis que « Citroën Argentine SA » cessera progressivement son activité d'assemblage de 2 CV et d'AMI 8 à Buenos Aires d'ici au 1^{er} mars 1980.

VISA FOR ARGENTINA

BUENOS AIRES (Argentine). The Visa Club and Dyane are to be added to the GSs and CXs already imported into Argentina by the

Company "Automobiles Citroën SA", while "Citroën Argentina SA" will gradually cease its assembling activities in Buenos-Aires, concerning 2 CVs and AMI 8s, by March 1st 1980.

LE RECORD TRANQUILLE



Document Citroën 30.232.

NICE (France). Sans histoire et sans effort deux CX 2500 Diesel 5 vitesses, pour les besoins d'une annonce publicitaire, ont effectué, fin septembre, le parcours Paris-Nice sous contrôle d'huisiers avec un seul plein de gasoil. Les 933 km ont été parcourus à 111,5 km/h de moyenne avec 59,30 litres (soit une consommation de 6,35 litres de gasoil aux 100 km) par la première CX, et à 112,4 km/h avec 62,10 litres (soit une consommation de 6,65 litres aux 100 km) pour la seconde.

PROBLEM-FREE RECORD

NICE (France). In September 1979, without effort, under the supervision of sworn stewards, two 5-speed CX 2500 Diesels covered the road from Paris to Nice with a single fill of Diesel fuel, to provide a copy platform for an advertisement. The 580-mile run was done at 69.3 mph average speed on 13.04 gallons (for a consumption of 44.48 miles per gallon of Diesel fuel) in the case of the first CX, and 69.86 on 13.65 gallons (for a consumption of 42.49 mpg) as regards the second.

ASSISTANCE A L'ENFANCE

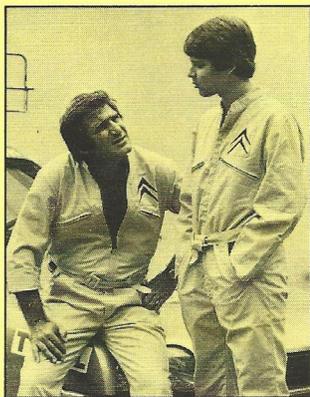


Photo Guyot (Citroën 30.237).

PARIS (France). Nouvelle distinction pour le film de Claude Caillet « Assistance » (vie des mécaniciens du service Compétitions Citroën pendant un rallye) primé par le jury du Salon de l'Enfance dans la catégorie « Jeunesse, Sports et Loisirs ».

ASSISTANCE TO YOUTH

PARIS (France). Claude Caillet's film "Assistance" (the life of the mechanics of Citroën's "Competitions Department" during a rally) has earned a new award, this time from the Jury of the "Salon de l'Enfance", in the "Youth, Sports and Leisure" category.

MEDAILLE POUR VISA

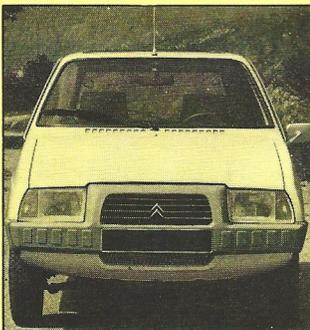


Photo Guyot (Citroën 32.124).

LEIPZIG (Allemagne de l'Est). Les organisateurs de la Foire internationale de Leipzig (2 au 9 septembre) ont attribué leur médaille

d'or à la Citroën Visa, considérée comme le modèle exemplaire de ce que doit être la voiture populaire contemporaine.

MEDAILLE FOR VISA

LEIPZIG (Eastern Germany). The organizers of the Leipzig International Fair (2 to 9 September) awarded their Gold Metal to the Citroën Visa, deemed the embodiment of all that a contemporary popular car should be.

CATAPHORESE

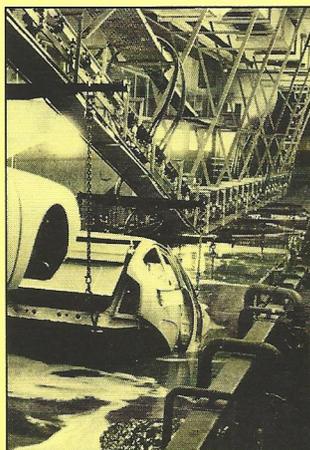


Photo Mounicq (Citroën 9 D 108).

PARIS (France). Afin d'obtenir une meilleure protection anti-corrosion, l'électrophorèse est remplacée depuis septembre dans l'usine d'Aulnay par la cataphorèse (inversion des polarités électriques dans la cuve : cathode pour la voiture, anode pour le bain), procédé récent qui utilise des résines plus résistantes et procure une protection plus efficace.

CATAPHORESIS

PARIS (France). To ensure better anti-corrosion protection, electrophoresis has, since September, been replaced at the Aulnay-sous-Bois works by cataphoresis (inversion of the electric polarities in the tank: cathode for the car, anode for the bath), an up-to-date process using resins of greater resistance and affording more effective protection.

LE MONSTRE DE BEAUBOURG

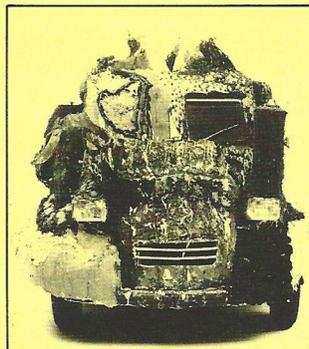


Photo Guyot-Legros (Citroën 30.226).

PARIS (France). Si jadis les fées transformaient citrouilles en carrosses, on peut aujourd'hui faire l'inverse : cet être monstrueux qui semble surgi d'un marécage crétacique est une 2 CV. Sur une idée et sous la direction de Dorothee Felz, elle fut livrée pendant plusieurs heures à 15 artistes en herbe des ateliers d'enfants du Centre Georges Pompidou qui disposaient de 300 kg de sucre de pâtisseries, de toutes les couleurs plus celles du rêve. Résultat : un cochon sympathique sourit sur la malle arrière, le toit est une montagne avec aigle et cascade, des prairies avec vaches et élans, le capot est océanique avec vagues et bateau. Ici ou là : palmier, phare, chouca... Un seul inconvénient : cette pièce de musée ne peut sortir sous la pluie. « La beauté se lèche et ne se mange pas », c'est un proverbe du Périgord.

THE BEAUBOURG MONSTER

PARIS (France). In olden days, fairies could transmute pumpkins into gilded coaches: the converse is now feasible. This monstrous entity, which seems issued out of some marsh of the Cretaceous, is in fact a 2 CV. Under the supervision of Dorothee Felz and following an idea of hers, it was for several hours left in the hands of 15 budding artists in the children's workshops at the Georges Pompidou Centre. They had available

over 600 lbs of pastry icing, of every colour including that of dreams. Result: a bonhomous, smiling pig on the boot, a mountain roof with eagle and waterfall, pastures with cows and elks, an oceanic bonnet with a wave-tossed boat. Dotted here and there: a palm tree, a lighthouse, a jackdaw... Only one drawback: this Museum-piece is unsuitable for an outing in the rain.

STARS DU PASSE



Photo Guyot (Citroën 6.175).

PARIS (France). Type A, coupé « docteur », Caddy, 5 CV, B 12 sont quelques unes des vedettes du film « Généalogie » réalisé par Claude Caillet et les Relations Publiques Citroën sur la musique de l'ouverture de la « Pie voleuse » de Rossini. Ce film en couleurs rend, pendant dix trop courtes minutes, hommage à quelques prestigieuses ancêtres des Citroën actuelles. Il se termine, comme un défilé de couture, par un modèle de mariage : la 7 A de 1934 célébrant les noces de Citroën et de la traction avant.

STARS OF YESTERYEAR

PARIS (France). Type A, "Doctor" coupé, Caddy, 5 CV, B 12 are some of the stars of the film "Généalogie" produced by Claude Caillet and Citroën Public Relations on the musical background of Rossini's "Thieving Magpie" over-

ture. This colour film, in ten all-too-brief minutes, pays tribute to a few of the most precious of present-day Citroën's ancestors. Like a fashion show, it ends on a wedding model: the 7 A of 1934 celebrating the indissoluble union of Citroën and front-wheel drive.

AUX ARTS ET METIERS



Photo Guyot (Citroën 30.224).

PARIS (France). Sous le patronage de Mme Alice Saunier-Seité, ministre des Universités et de M. Joël le Theule, ministre des Transports, l'exposition Automoto-cycle français s'est tenue au Conservatoire national des Arts et Métiers du 30 octobre au 4 novembre. Du prototype de Coupé DS à moteur SM qu'avait Waldegaard à la Ronde hivernale de Chamonix 1972 (ci-dessus) à une maquette de l'allumage électronique de la Visa Club, en passant par la CX 2400 GTI victorieuse au Tour du Sénégal 1977, un moteur de CX 2500 Diesel, un train avant de CX GTI et de nombreuses photos de la Croisière Jaune, Citroën était particulièrement bien représenté à cette manifestation consacrée à la recherche, la technique et les performances dans l'industrie française des transports individuels.

AT THE "ARTS ET METIERS"

PARIS (France). Under the patronage of Mme Alice Saunier-Seité, Minister for the Universities, and of Mr

Joël le Theule, Transport Minister, the French Car, Motor-Cycle and Cycle exhibition was held at the Conservatoire National des Arts et Métiers (French National Arts and Crafts Conservatory) from 30 October to 4 November. From Waldegaard's SM-engined DS coupé prototype at the 1972 Chamonix "Winter Roundabout" (above) to a model of the Visa Club's electronic ignition, taking in on the way the CX 2400 GTI which won the 1977 Tour du Senegal, a CX 2500 Diesel engine, the front axle of the GTI CX and numerous photographs of the Croisière, Citroën was particularly well represented in this show devoted to research, technology and performance in the French individual-transport industry.

VISA SUR 12



Photo Guyot (Citroën 32.124).

VIENNE (Autriche). La Citroën Visa a été désignée le 6 septembre 1979 comme l'une des 12 voitures les mieux adaptées à la société actuelle par un jury de spécialistes de l'automobile réuni sous l'égide de l'ARBÖ, l'un des deux plus importants Clubs automobiles d'Autriche.

VISA IN TOP DOZEN

VIENNA (Austria). On 6 September 1979, the Citroën Visa was named as one of the 12 cars best suited to present-day society by a jury of motor-car specialists selected by the ARBÖ, one of the two most influential motoring clubs in Austria.

LA DYANE DU PRÄSIDENT



Photo Holubovsky (Citroën 30.221).

COLOGNE (Allemagne Fédérale). Une modeste Dyane immatriculée à ses initiales (WS 90) est la voiture qu'a choisie le président de l'Allemagne Fédérale, M. Walter Scheel, pour sa retraite lorsqu'il a cédé cet été son poste à M. Carstens. C'est tout seul au volant de sa Dyane que M. Scheel s'est rendu dans sa villa de Marienburg.

PRÄSIDENT'S DYANE

COLOGNE (Western Germany). A modest Dyane registered with his initials (WS 90) was the car chosen by the West German President, Mr Walter Scheel, for his retirement when, this summer, he relinquished his post to Mr Carsten. Mr Scheel drove all the way to

his home town of Marienburg alone, at the wheel of his own Dyane.

FAF EN GUINEE



Photo Citroën 33.1.

BISSAU (Guinée-Bissau). Le 24 septembre 1979 une usine de production des véhicules FAF a été inaugurée en présence de M. Cabral, président de la république, et de M. Lombard, président du Directoire Citroën. Cadences prévues : 500 véhicules par an. L'avantage de la formule FAF (facile à fabriquer) permet d'améliorer la balance des comptes d'un pays, par fabrication locale des châssis et des carrosseries (50 % du véhicule) sans nécessiter de gros investissements et en créant une première unité technique nationale.

GUINEA - FAFS

BISSAU (Guinea-Bissau). On 24 September 1979, a production unit for FAF vehicles was inaugurated in the presence of Mr Cabral, President of the Guinean Republic, and of Mr Lom-

bard, chairman of the Citroën Directorate. Planned production rate: 500 vehicles a year. The advantage of the FAF formula makes it possible to improve the country's balance of payments by locally producing chassis and bodies (50 % of the vehicle), which does not call for major investments, while nevertheless setting up a first national car-technology unit.

VISA AU PORTUGAL



Photo Guyot (Citroën 32.124).

LISBONNE (Portugal). Quelque mille Visa Club 652 cm³ ont déjà été produites dans l'usine Citroën de Mangualde, Portugal où ce modèle est monté et commercialisé depuis octobre.

VISA FOR PORTUGAL

LISBON (Portugal). Some thousand 652-cc engined Visas have already been produced in the Citroën works at Mangualde in Portugal, where this model has been assembled since October.

PRODUCTION 1979 AUTOMOBILES CITROEN

9 MOIS	1979	1978	Var. 79/78	1977
	- petites collections + petites collections			
Production VP	509 522 535 035	489 629 512 010	+ 4 + 4,5	480 662 514 337
Production VU	34 934 73 835	44 228 75 242	- 21 - 1,87	47 561 62 409
TOTAL PRODUCTION	544 456 608 870	533 857 587 252	+ 2 + 3,7	528 223 576 746
Exportation VP	272 485 297 998	262 797 285 178	+ 3,7 + 4,5	251 478 285 153
Exportation VU	11 710 28 486	11 224 25 989	+ 4,3 + 9,6	9 573 24 421
TOTAL EXPORTATION	284 195 326 484	274 021 311 167	+ 3,7 + 4,9	261 051 309 574



CHEZ L'ANTIQUAIRE

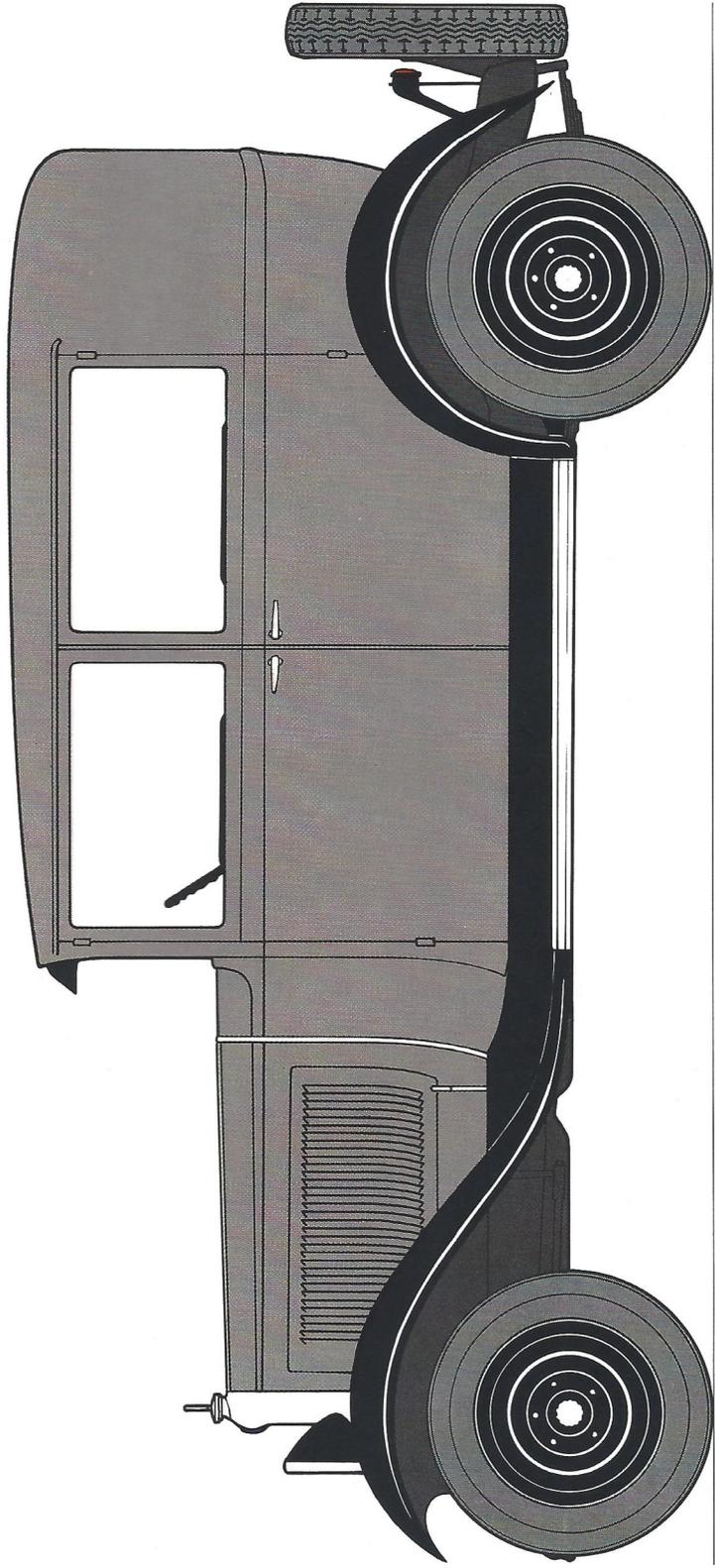
Citroën C4 IX berline, 1932

André Citroën ayant réuni quelques-uns de ses agents les plus importants, comme il en avait coutume, ceux-ci avaient insisté sur la nécessité de disposer d'une voiture susceptible de concurrencer par son prix les petites 6 et 8 CV de certaines marques rivales. C'est ainsi qu'apparut en 1932 une version dépouillée de la C4, la C4 IX. Livrable uniquement carrossée en berline, sans malle et sans moteur flottant. Bien qu'offrant les mêmes avantages que n'importe quelle Citroën, elle ne connut qu'un succès très relatif, la clientèle préférant, pour un faible écart de prix, une version plus puissante et moins dépouillée : la C4 G.

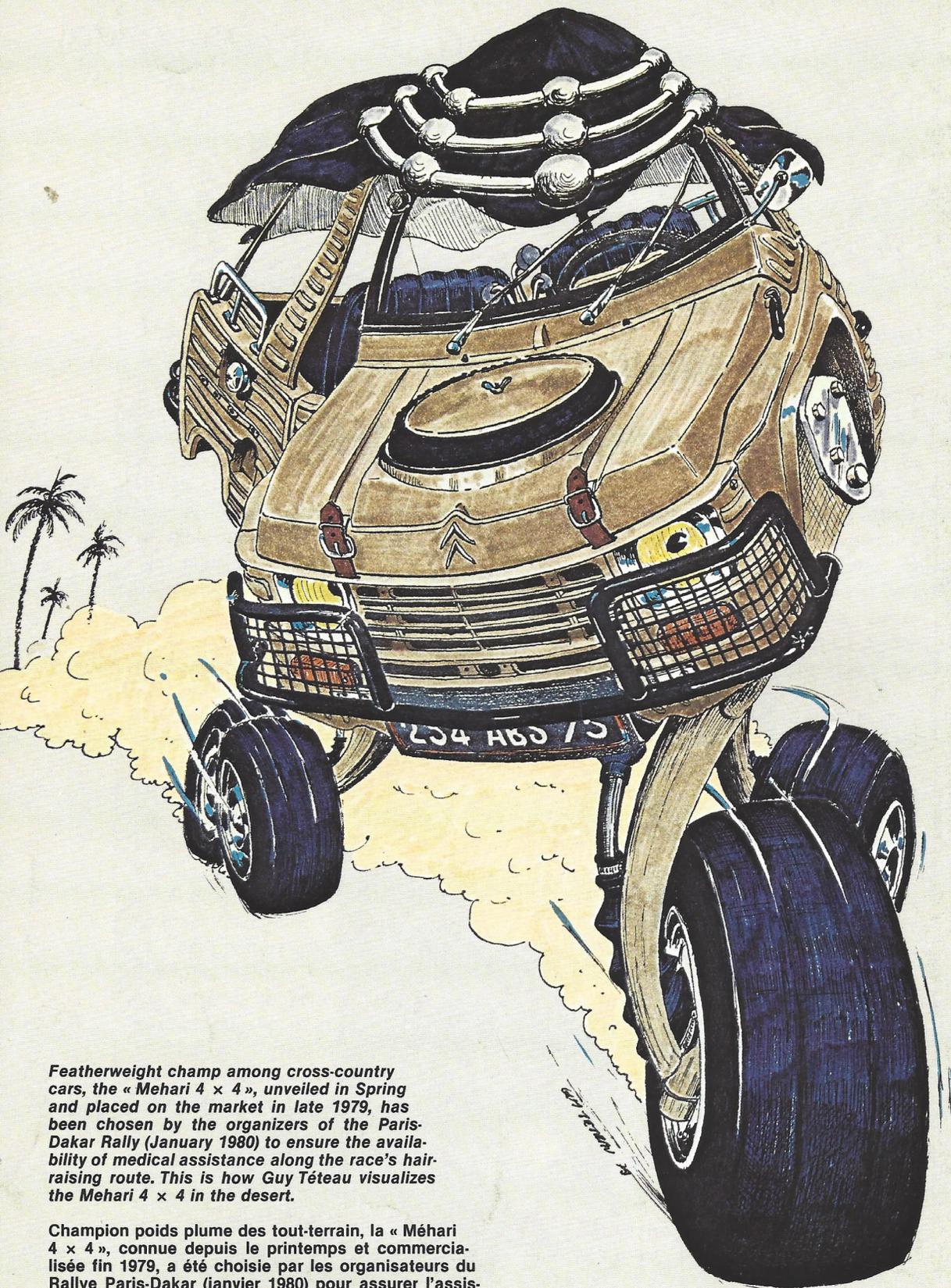
FICHE TECHNIQUE : berline C4 IX. **MOTEUR** : 4 cylindres en ligne monobloc. Alésage 72 mm. Course 100 mm. Cylindrée 1 628 cm³. Puissance fiscale 9 CV. Puissance réelle 30 CV à 2 700 tr/mn. Vilebrequin à 3 paliers. Soupapes latérales. Graissage sous pression par pompe à engrenages. Circulation d'eau par pompe. Ventilateur. Allumage par batterie, bobine et allumeur. Avance automatique. Carburateur Solex 30 BFHD. Réservoir d'essence 38 l avec réserve 5 l. **TRANSMISSION** : embrayage à disque unique fonctionnant à sec. Pont arrière du type banjo. Arbre longitudinal avec joints souples. Boîte de vitesses à 3 rapports avant et 1 marche arrière. Levier à rotule au centre du plancher. **FREINS** : à tambours sur les 4 roues du type autoserreur. **DIRECTION** : à vis et roue dentée réglable. **SUSPENSION** : 4 ressorts semi-elliptiques et 4 amortisseurs à friction. **PNEUS** : Michelin Confort 13 x 45. **DIMENSIONS** : voies avant et arrière 1,34 m. Empattement 2,78 m. Poids à vide 1 185 kg. **PERFORMANCES** : vitesse maximale 90 kilomètres/heure.

André Citroën having, as was his wont, called a meeting of his chief agents, they has stressed the need for a car able to compete price-wise with the small 6 CV and 8 CV cars of some rival marques. This was how, in 1932, there came on the market an austerity version of the C4, the C4 IX - with only the saloon body available, minus boot and « floating-power » engine mounting. Although offering the same advantages as any Citroën ; it only met with very moderate success, customers preferring a more powerful, less austere model, priced only a little higher, the C4 G.

TECHNICAL DATA : C4 IX saloon. **ENGINE** : 4 in-line cylinders, block-cast. Bore 2.953", stroke 3.937", swept volume 99.35 cu. ins. French Treasury rating 9 CV. Effective horsepower 30 HP at 2700 rpm. 3-bearing crankshaft. Side valves. Gear-pump pressure lubrication. Pump-circulated cooling water. Fan. Battery, coil and distributor ignition. Automatic spark advance. Solex 30 BFHD carburetter. 8 1/2 gal. petrol tank with 1 gal. reserve. **TRANSMISSION** : single-plate dry clutch. Banjo-type rear axle. Longitudinal prop shaft with flexible joints. Gearbox with 3 forward speeds + reverse. Ball change lever in centre of floor. **BRAKING** : 4-wheel self-tightening drum brakes. **STEERING** : adjustable worm and wheel. **SUSPENSION** : 4 semi-elliptic springs with 4 frictions shock absorbers. **TYRES** : Michelin Confort 13 x 45. **DIMENSIONS** : wheelbase 9' 1 1/2", track front and rear 4' 4 3/4". Weight empty : 2607 lbs. **PERFORMANCE FIGURES** : max. speed 56 mph.



Citroën. C.4 T.2 berline, 1932



Featherweight champ among cross-country cars, the « Mehari 4 x 4 », unveiled in Spring and placed on the market in late 1979, has been chosen by the organizers of the Paris-Dakar Rally (January 1980) to ensure the availability of medical assistance along the race's hair-raising route. This is how Guy Têteau visualizes the Mehari 4 x 4 in the desert.

Champion poids plume des tout-terrain, la « Mehari 4 x 4 », connue depuis le printemps et commercialisée fin 1979, a été choisie par les organisateurs du Rallye Paris-Dakar (janvier 1980) pour assurer l'assistance médicale de leur redoutable épreuve. Voici comment Guy Têteau imagine la Mehari 4 x 4 dans le désert.

Der « Mehari 4 x 4 », Erster unter den Federgewichten der Geländewagen, ist seit dem Frühling bekannt und ist Ende 1979 erhältlich. Dieser Wagen wurde von den Veranstaltern des Rallye Paris-Dakar (Januar 1980) ausgewählt, um den medizinischen Beistand auf dieser gefährlichen Fahrt zu übernehmen. So stellt sich Guy Têteau den Mehari 4 x 4 in der Wüste vor.