ISSN 0398-7523.

61

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 Citroën Public Relations. Texts and photographs are copyright free. Please mention exact reference of photos.

Sommaire

Editorial 3
La transmission homocinétique 4
Karin la « proto » 6
Charleston la « rétro » 10
Le break « Evasion » 12
La CX « Camping car » 14
Chiffres de production 15
La CX « Penthouse » 16
Caractéristiques techniques 1981 18
La Visa « Rallye » 20
Rallyes : Maroc 1980 22
Rallyes : Mille pistes 28
Rallyes : Quercy 32
Chez l'antiquaire : la pré-2 CV 1939 ... 33

Contents

Editorial 3
Constant-speed drive 4
Charleston, the retro car 10
The "Evasion estate" 12
The CX "Camping car" 14
Production figures 15
CX "Penthouse" 16
Technical specifications 18
The Visa "Rally" 20
Rally: Morocco 22
Rally: the Thousand tracks 28
Rally: Quercy 32
Antiquarian corner:
The 1939 "Pre 2 CV" 33

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.

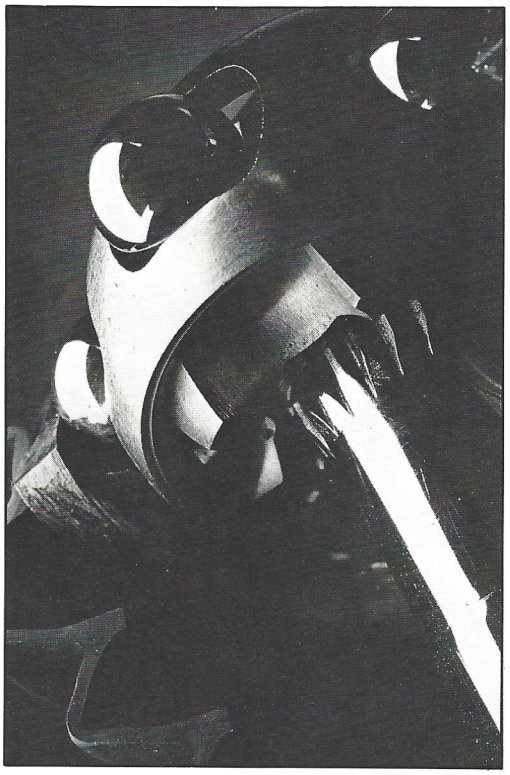


Photo de couverture : ceci est la photo d'identité d'un des nombreux rejetons issus des amours heureuses de Citroën et d'un médecin italien de la Renaissance aux étranges habitudes (il passait ses loisirs à résoudre des équations du troisième degré), Gerolamo Cardano. C'est un joint de cardan. Elément essentiel de la transmission homocinétique des traction-avant, il permet de transmettre l'effort moteur aux roues directrices, même quand celles-ci pivotent. Sans ces joints, il n'y aurait pas de traction avant. Autant et même plus que le double chevron, ils mériteraient, en tous cas depuis 1934, d'être pris comme symbole de Citroën, qui n'a cessé de les perfectionner. Tous les détails en page 4.

Cover photograph: this is the passport photograph of one of the many offspring born of the happy love-affaire between Citroën and a physician of the Italian Renaissance – and of odd habits (his leisure was spent solving equations of the third degree) – one Gerolamo Cardano. It is a universal, or cardan, joint. An essential component of the homokinetic transmission of front-wheel drive cars, it allows power transmission to the wheels which direct the car, even when they are slewed over. Did such joints not existe, nor would front-wheel drive. As much as the double chevron – more so, in fact – they deserve, at least since 1934, to symbolize Citroën, where they have been unremittingly perfected. Read all about it on page 4.

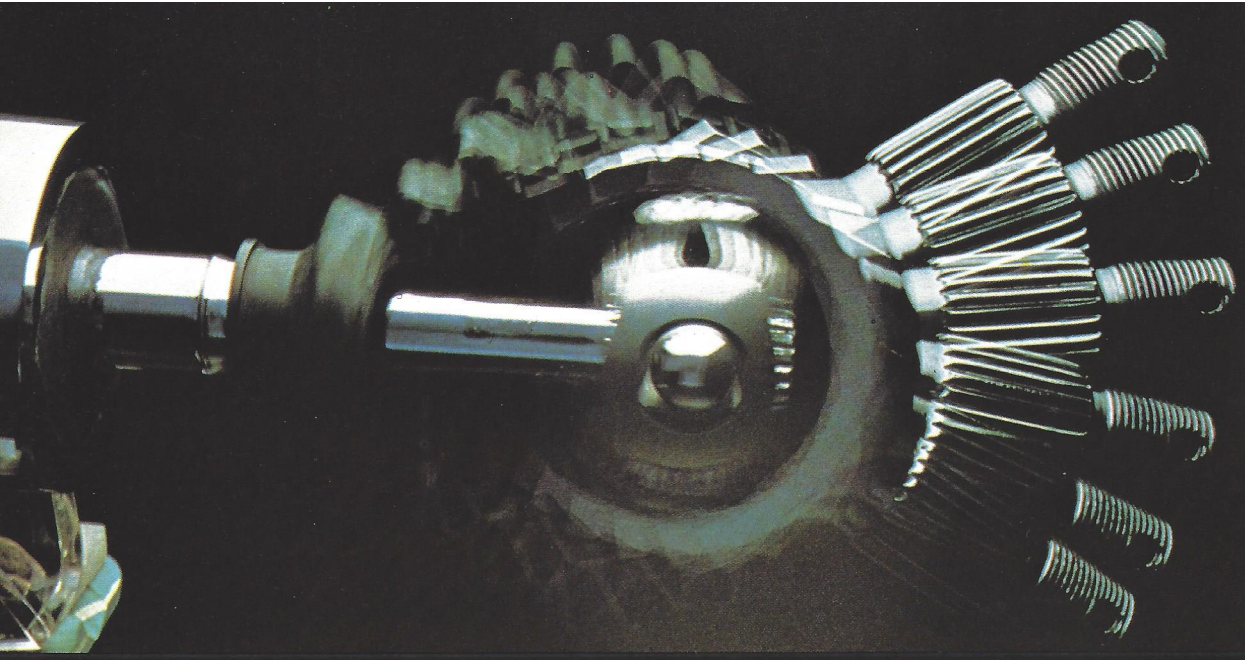
Photo Gauthier Fleuri - Promobur (Citroën 30.292)

N° 61 (Automne 1980)

éditorial

Ce n'est pas une des moindres difficultés de l'industrie automobile que de devoir opérer à la fois dans la grande et la petite série. Le prêt à porter à condition qu'il soit sur mesure. Le menu à condition qu'il soit à la carte. Mais le succès est sans doute au bout de cette démarche paradoxale. Il est au prix du dépassement de cette apparente contradiction dans les règles de la production et du marketing contemporains. (Dans la plupart des pays européens l'organisation de la vie sociale pousse à la multimotorisation. La croissance de celle-ci conditionne d'ailleurs la croissance des marchés). Ce souci de diversifications à partir du modèle de base, cette recherche des déclinaisons d'une gamme, ne sont pas étrangers à Citroën. Il l'a prouvé par d'éclatants spécimens au dernier Salon de l'auto de Paris. Ce numéro du double chevron en fournit pour sa part plusieurs exemples. Page 6 : un exercice de style sur le thème de la voiture de demain. Page 10 : la voiture d'hier pour rajeunir la voiture d'aujourd'hui, c'est la 2 CV Charleston. Page 12 : un super break CX pour une « évasion » réussie. Page 14 : une CX camping-car qui n'est dépassée que, page 16, par la CX Penthouse à six roues. Page 20 : une autre voiture spéciale, à partir de la Visa : la Super-rallye qui a roulé en 1980 au Portugal. Même en page 34 une voiture pas comme les autres : le proto 2 CV 1938.

Not among the least of the difficulties facing the automotive industry is having to operate simultaneously in mass production and in limited series. Ready-to-wear - OK, providing it is made to measure. The menu of the day - OK, providing it is "à la carte". But success very likely stems from this paradoxical approach. It comes at the price of overcoming this apparent contradiction in the rules of contemporary production and marketing. (In most European countries, the organization of social life in trending to multimotorization. The increase in this field, in turn, conditions market growth). Such attention to diversification from the basic model, such a quest for the "declensions" of a range, are no strangers to Citroën. As was proved by brilliant specimens at the latest Paris Motor Show. This number of Double Chevron, for its part, shows several examples. Page 6: a styling exercise, on the theme of "tomorrow's car". Page 10: yesterday's car to rejuvenate today's – the 2 CV "Charleston". Page 12: a super CX Estate "for successful escapism". Page 14: a CX camping car which, comfortwise, is only beaten (on page 16) by the 6-wheeler penthouse. Page 20: another special car based on the Visa: the super-rally which ran in 1980 in Portugal. On page 34, the 1938 2 CV prototype.



En 1934 Citroën anticipe de trente ans au moins sur l'évolution de l'automobile et lance les premières « traction avant » construites en grande série.

Cette technique nouvelle qui rend motrices les roues avant déjà directrices n'eut pas été possible sans transmission homocinétique.

Une transmission homocinétique permet de transmettre sans à-coup ni vibration un mouvement uniforme et régulier quelles que soient les positions prises dans l'espace par la pièce qui doit recevoir le mouvement ; en l'occurence les roues directrices auxquelles est transmis l'effort du moteur.

Qui maîtrise la technologie de la transmission homocinétique tient la clé de la Traction avant.

Depuis 1934 Citroën a conçu, usiné et utilisé sur ses propres modèles des dizaines de millions de joints homocinétiques toujours adaptés à la vitesse, aux performances et à la charge des véhicules et résistant aux chocs et aux irrégularités de la route, aux freinages brusques et aux accélérations.

Des études successives ont conduit Citroën à mettre au point un système de transmission composé (voir dessin ci-dessous) d'un joint coulissant tripode côté boîte de vites-

In 1934, whith a good thirty years' advance over the rest of the automotive industry, Citroën innovated with the very first front-wheel drive cars to be mass-produced.

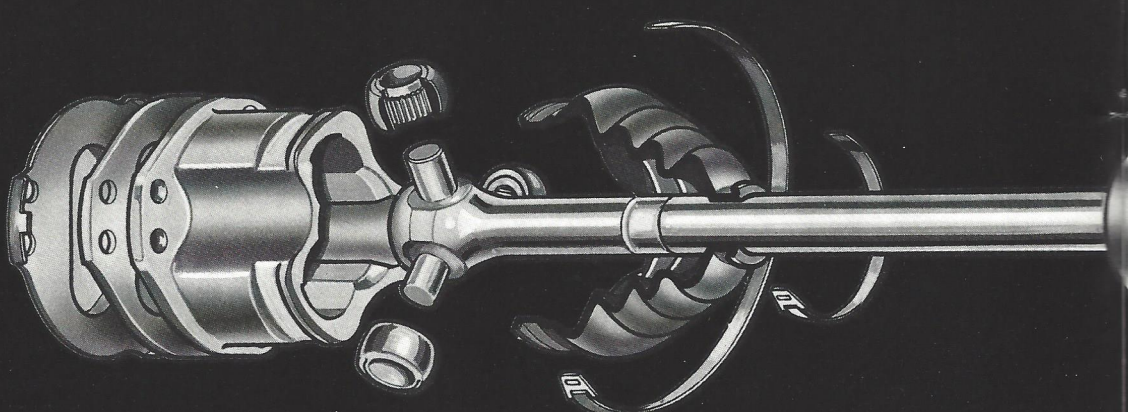
This new technique, which put power drive onto the wheels already used for directing the car, would never have been possible without homokinetic transmission.

Homokinetic transmission makes it possible – without any jerks or vibrations – to transmit a regular, smooth motion irrespective of the positions taken up in space by the part receiving the engine's power as modulated by the gearbox.

Whoever can master homokinetic transmission technology is also master of the Front-Wheel Drive car.

Since 1934 Citroën has, for its own models, designed, machined and used dozens of millions of homokinetic joints always suitable for the speed, performance and load of the vehicles concerned and able to resist the shocks due to road irregularities, sudden braking and secondary accelerations.

Successive campaigns of research have led Citroën to perfect a composite transmission system using a sliding splined tripod joint



TRANSMISSION HOMOCINETIQUE

ses et d'un joint à billes type R'zeppa côté roue, liés l'un à l'autre par un arbre.

Le joint tripode conçu et mis au point par Citroën est d'un fonctionnement, d'une fabrication et d'un montage simples. Il est extrêmement fiable.

Le joint à billes de type R'zeppa fabriqué par Citroën est assez compact pour être logé à l'intérieur de la roue sans limiter l'angle de braquage de celle-ci.

Constamment éprouvée, adaptée, simplifiée, améliorée, la transmission homocinétique Citroën atteint aujourd'hui à une robustesse et à une sécurité de fabrication telles que le taux de refus par l'après-vente est inférieur à trois pièces sur dix mille.

Citroën accède ainsi à un « leadership » que personne ne songe sérieusement à lui contester, fondé comme il l'est sur des recherches menées pendant un demi-siècle.

Un premier contrat signé en juin 1978 avec Chrysler Corporation, déjà partiellement exécuté, pour la fourniture de 800 000 transmission a été porté à 1 200 000 pour 1982. Citroën livre des joints homocinétiques à Seat et à Ford en Espagne. Même les japonais : NSK, le premier fabricant de roulements dans le monde, a acquis la licence des joints Citroën et l'a notamment re-cédée à Mitsubishi. Choisi pour concevoir et piloter la construction d'une usine de joints en RDA, Citroën a pu fournir du travail à de nombreuses entreprises françaises. Le futur véhicule utilitaire léger Fiat-Peugeot-Citroën sera équipé de transmissions fabriquées par Citroën, de même que la voiture qui doit être faite en Roumanie.

C'est là occuper un excellent créneau technologique car le joint homocinétique est tout désigné comme produit d'exportation, c'est une pièce relativement compacte et à forte valeur ajoutée.

on the gearbox side and a R'zeppa ball-type joint on the wheel side, the two being connected by an intermediate shaft.

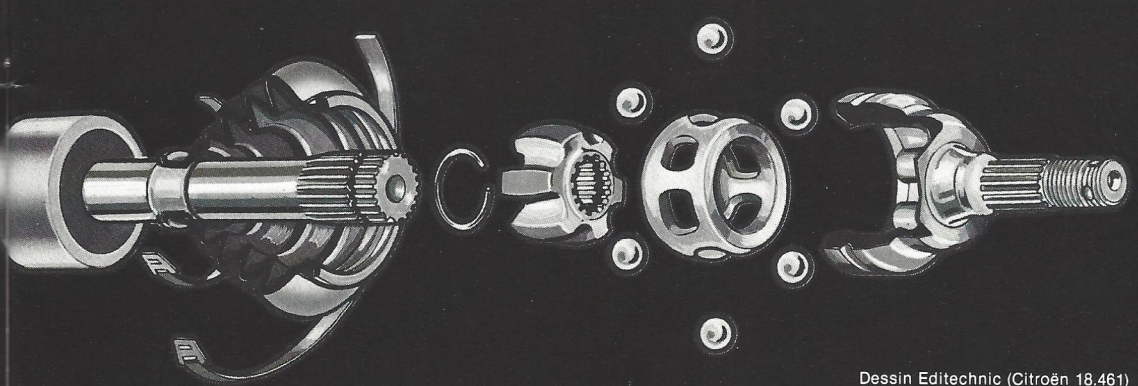
The tripod joint designed and perfected by Citroën is simple in its operation, its manufacture and its assembly. It is highly reliable.

The R'zeppa ball joint as manufactured by Citroën is compact enough to be housed inside the wheel without limiting its slewing angle.

Again and again tested, adapted, simplified and improved, the Citroën homokinetic drive has reached a pitch of sturdiness and manufacturing safety such that the after-sales service department refusal rate is now less than 3 pfer ten thousand.

Citroën sees the triumph of its technical options and thus reaches a position of leadership, which no-one seriously attempted to challenge since it is based on the study and research of half a century.

A first contract, signed in June 1978 with the Chrysler Corporation and already partly carried out, for the supply of 800,000 transmission systems, has been raised to 1,200,000 for 1982. Citroën delivers homokinetic joints to Seat and to Ford in Spain. Even the Japanese chose Citroën : world leader in learing-making NSK has bought the licence and sold it to Mitsubishi among others. Chosen to design and direct the construction of a "joints" factory in Eastern Germany, Citroën has been in a position to provide work for numerous French firms. The Fiat-Peugeot-Citroën utility van will be fitted with Citroën-built transmissions, as will the car to be built in Rumania. This is an excellent technological area to be up in, for homokinetic joints are a natural export product, being relatively compact parts with high added value.

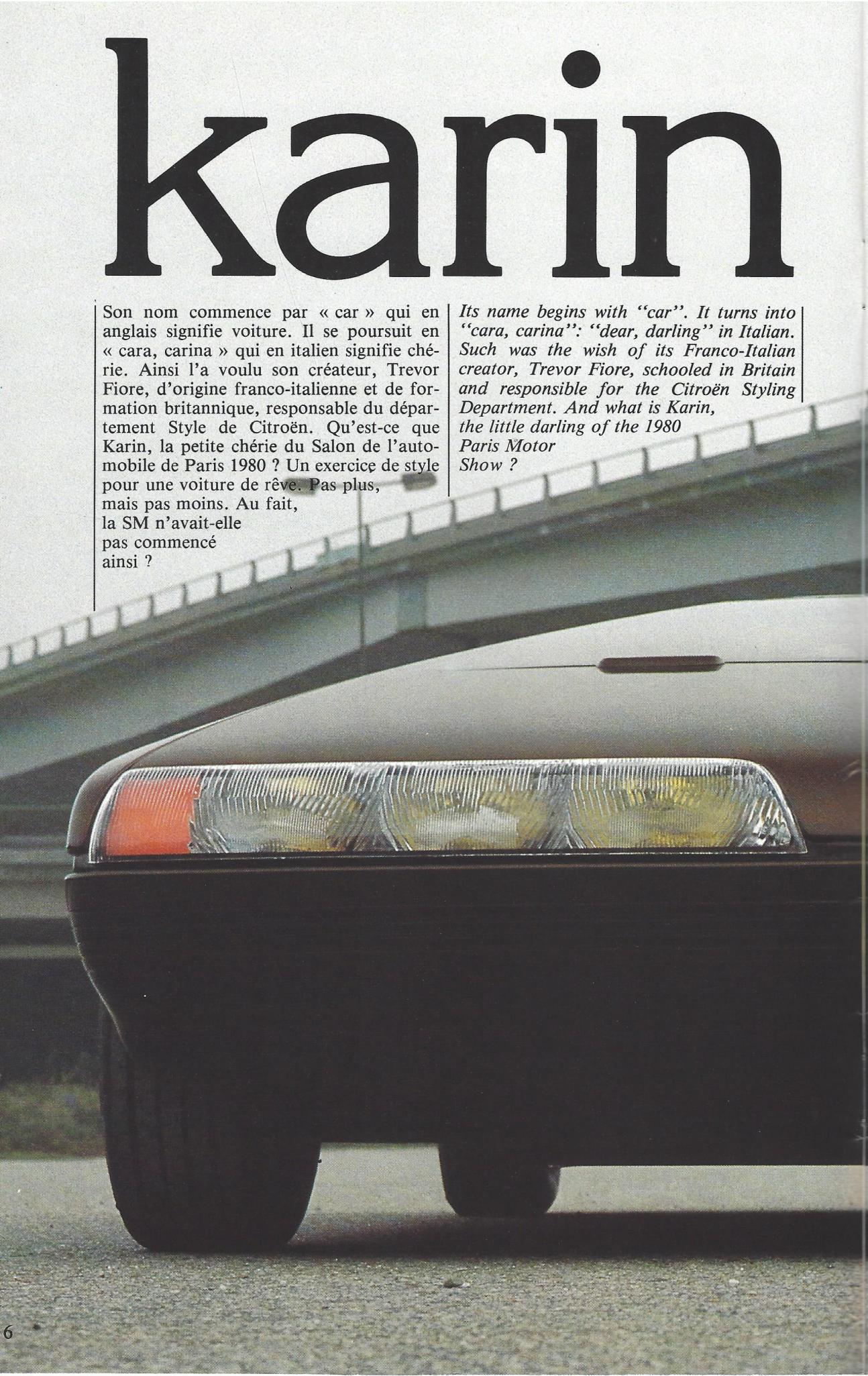


Dessin Editechnic (Citroën 18.461)

karin

Son nom commence par « car » qui en anglais signifie voiture. Il se poursuit en « cara, carina » qui en italien signifie chérie. Ainsi l'a voulu son créateur, Trevor Fiore, d'origine franco-italienne et de formation britannique, responsable du département Style de Citroën. Qu'est-ce que Karin, la petite chérie du Salon de l'automobile de Paris 1980 ? Un exercice de style pour une voiture de rêve. Pas plus, mais pas moins. Au fait, la SM n'avait-elle pas commencé ainsi ?

Its name begins with "car". It turns into "cara, carina": "dear, darling" in Italian. Such was the wish of its Franco-Italian creator, Trevor Fiore, schooled in Britain and responsible for the Citroën Styling Department. And what is Karin, the little darling of the 1980 Paris Motor Show ?



un exercice de style

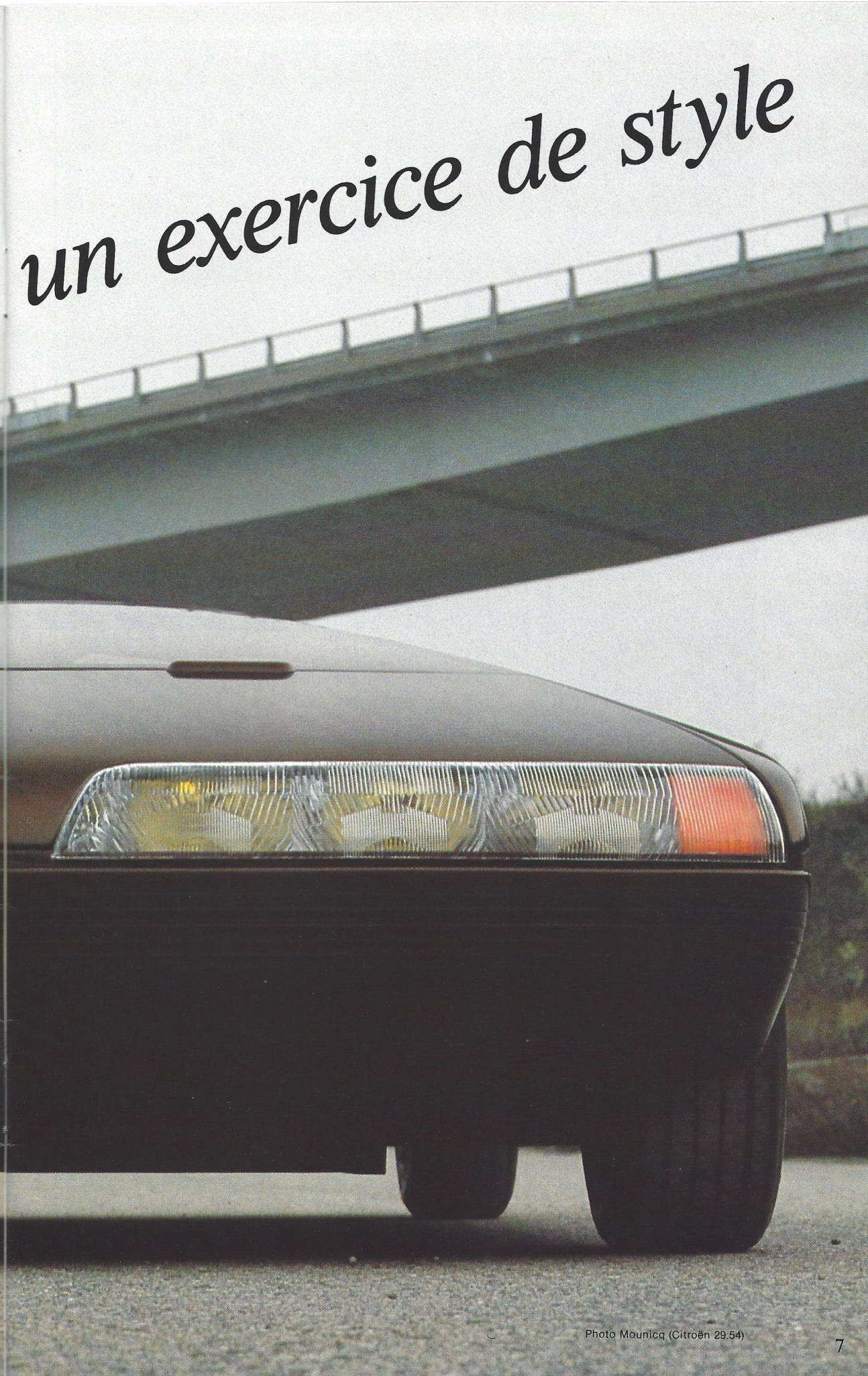


Photo Mounicq (Citroën 29.54)

karin

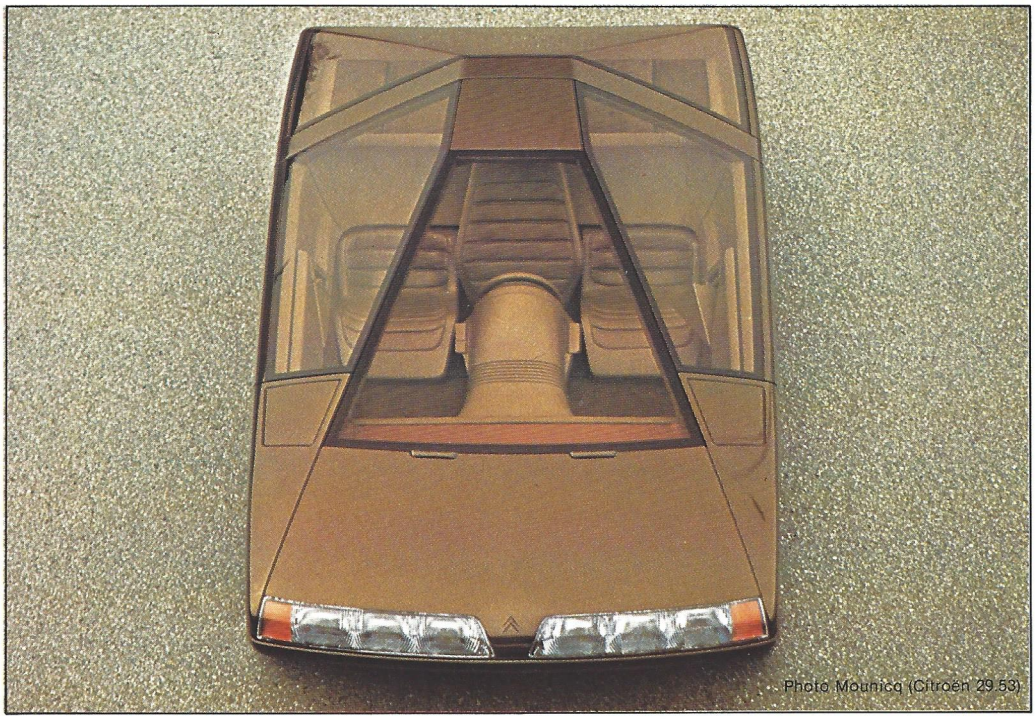


Photo Mounicq (Citroën 29.53)

Les voitures fabriquées en série par un constructeur sont le produit de recherches, d'essais multiples, dont certains tout à fait libres. En règle générale, le public n'a pas connaissance de ces « exercices de style » dont beaucoup restent sans lendemain.

Citroën, à l'occasion du Salon de l'auto 1980 à Paris, a voulu faire exception à cette règle en présentant au public Karin, proposition pour un véhicule de l'avenir.

Karin, par hypothèse de travail, devait se situer en « milieu de gamme ». C'est un coupé à deux portes « papillon » (les portes se relèvent), aux formes très profilées, au centre de gravité placé très bas. 3,70 m de long, 1,075 m de haut, 1,90 m de large. Moteur 4 cylindres, traction avant, suspension hydropneumatique.

L'intérieur est spacieux, d'un agencement non conformiste. Il comporte trois places décalées, le poste de conduite est au centre. Il y subsiste un volant mais on sent que celui-ci ne demande qu'à évoluer vers le manche à balai type avion. La direction est assistée et à rappel asservi, peu démultipliée. Le tableau de bord très fonctionnel place toutes les commandes sous les doigts du conducteur selon le principe qui a commencé à se concrétiser sur les CX. Il comprend un ordinateur de bord électronique dont l'écran renseigne à tout moment sur la route et l'état du véhicule.

On dit quelquefois que la forme des automobiles risque de s'orienter vers une certaine monotonie sous l'effet de contraintes et de réglementations de plus en plus draconiennes. C'est aussi pour démontrer le contraire que le département Style de Citroën s'est livré à cet exercice, afin d'étudier, à partir par exemple de recherches aérodynamiques, comment on pourrait créer une ligne nouvelle.

Cars mass-produced by a manufacturer are the product of much research, many tests, some of them completely unrestrained. As a general rule, the public does not get wind of these "styling exercices", most of which never get off the drawing board.

For the 1980 Paris Motor Show, Citroën decided to make an exception to this rule by holding a public presentation of Karin, a styling exercise and a proposition for a vehicle of the future.

Karin, as hypothetically specified, was to be in the "middle range". It is a two-door "butterfly" coupé (the doors opening upwards), with a very streamlined profile and a very low centre of gravity. Length 12' 1 1/2", height 3'6 1/4", width 6'2 3/4". 4-cylinder engine, front-wheel drive, hydropneumatic suspension.

The inside is roomy and non-conformist in design. It has three offset seats, with the driving seat central. It still has a steering wheel, but you feel that it might evolve into a joystick any moment. Steering is assisted, with servo return, and only slightly geared down. The highly functional facia has every control at the driver's fingertips, in accordance with the principle that came into being with the CX. It includes an inboard computer whose screen at all times shows the state of the road and that of the vehicle.

It is occasionally said that the shape of motor cars runs some risk of becoming monotonous, under the effect of ever-tighter controls and regulations. Proving the contrary motivated Citroën's Styling Department to undertake this "styling exercise", with as starting point, for instance, aerodynamic research in order to determine how some silhouette might be created which would be new.

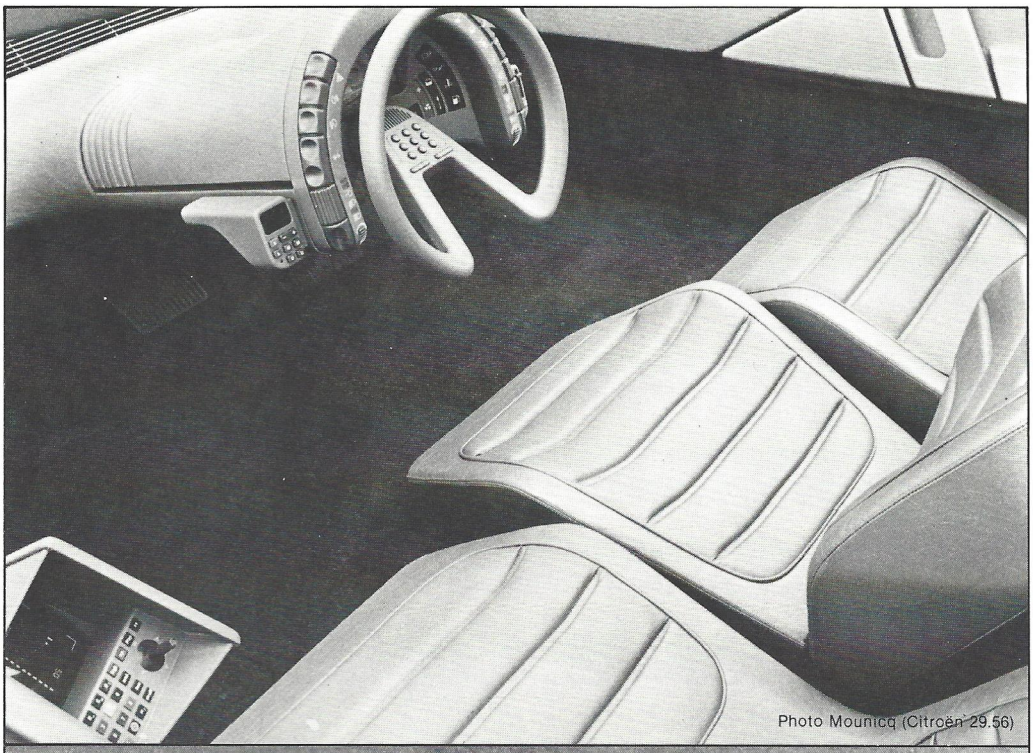


Photo Mounicq (Citroën 29.56)

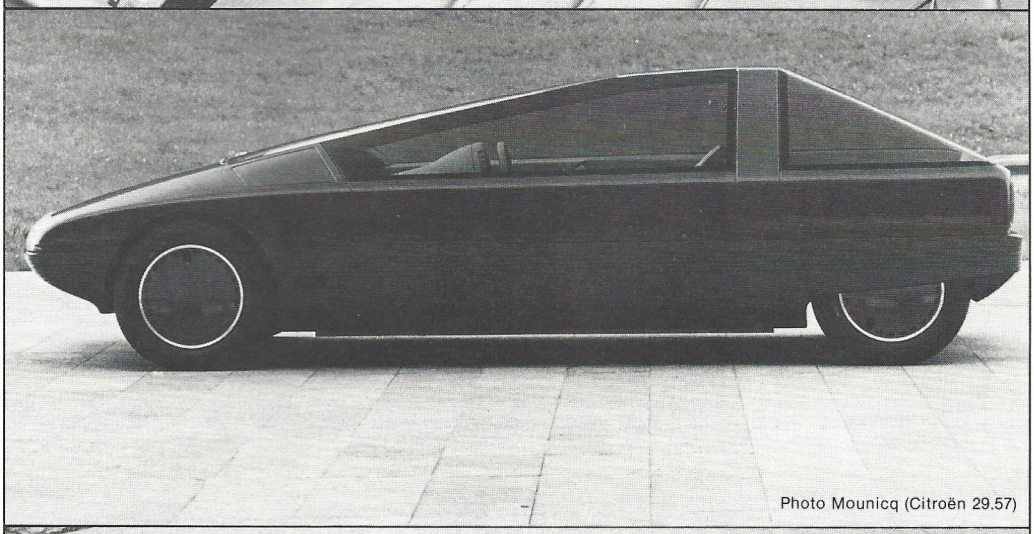


Photo Mounicq (Citroën 29.57)

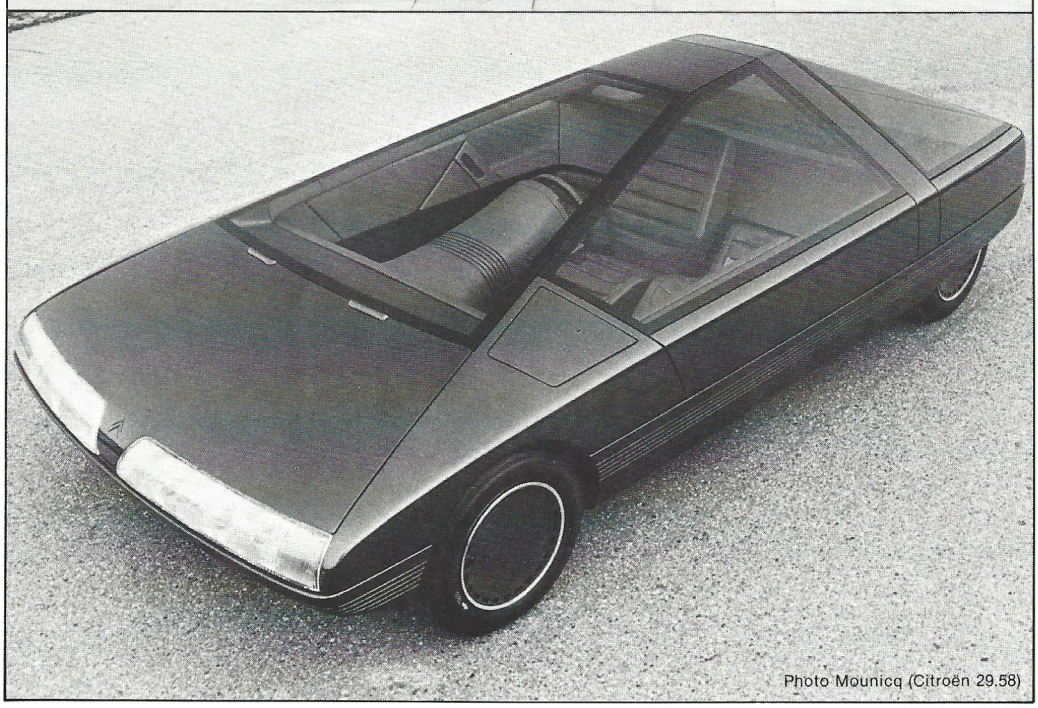
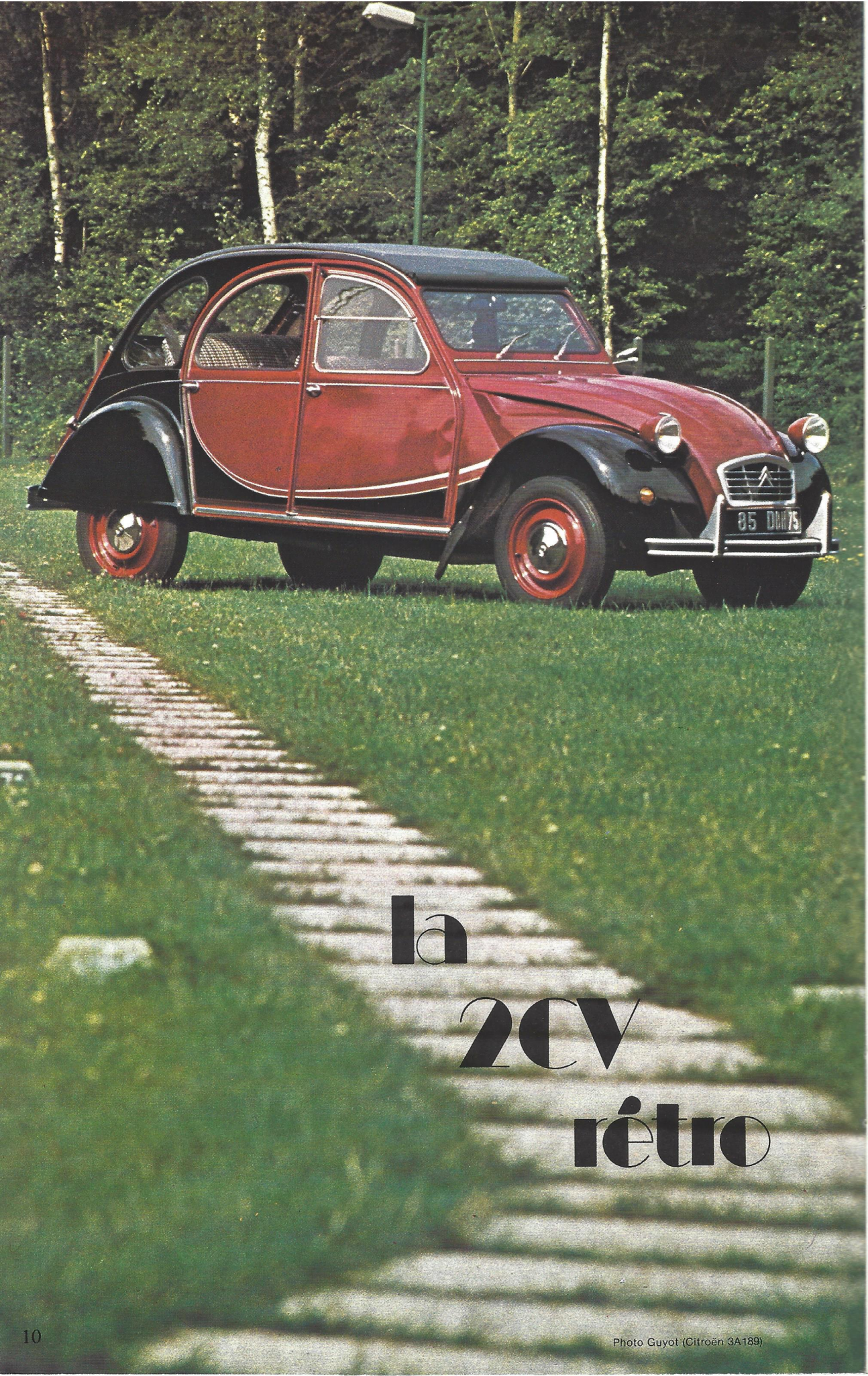


Photo Mounicq (Citroën 29.58)



la 2CV rétro

Photo Guyot (Citroën 3A189)

ELLE A LA JEUNESSE DES ANNEES FOLLES

Citroën est sans doute le seul constructeur au monde qui n'ait pas craint de vieillir délibérément un de ses modèles : la 2 CV qui eut 32 ans aux châtaignes, se vit pour cet anniversaire accorder encore vingt ans de plus avec sa version spéciale « Charleston » et sortit de cette aventure plus jeune que jamais !

Produite à tirage limité à 8 000 exemplaires, la 2 CV « Charleston » a une carrosserie bicolore (le rouge et le noir) soulignée de gris. Son graphisme dans le style du « Bauhaus » rappelle par son arabesque latérale la découpe des portières des prototypes qui furent préparés par la marque en 1939. Capote anthracite.

Phares ronds évidemment et non incorporés, à cuvelage rouge. Calandre chromée, pare-chocs gris et noirs. Les roues sont rouges à enjoliveur de Dyane 6. Sièges avant et banquette arrière en jersey pieds de coq noir et blanc.

Charleston est une 2 CV 6 Club à moteur 602 cm³ développant 29 Ch et consommant 5,4 litres aux 100 kilomètres et à 90 kilomètres/heure.

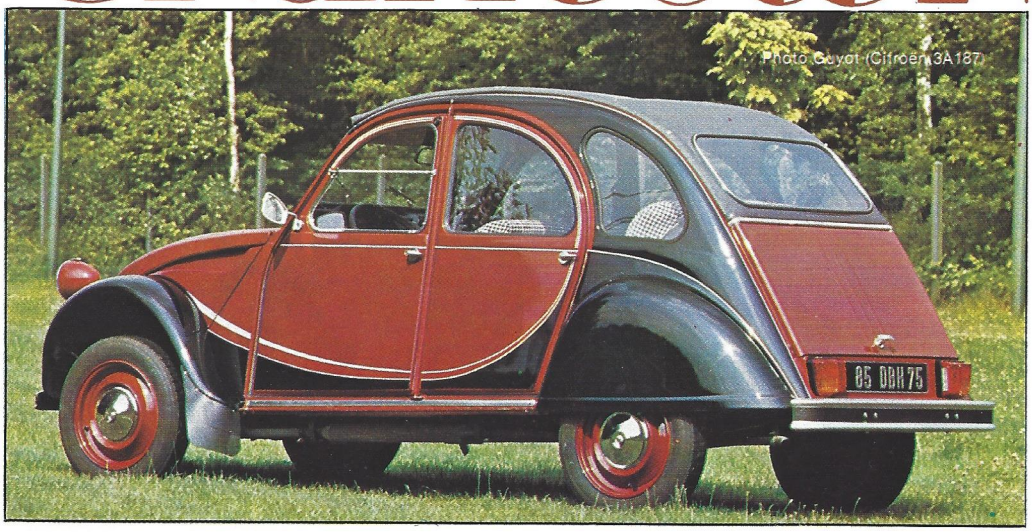
Citroën is probably the only car-manufacturer in the world that has deliberately aged one of its models : the 2 CV, which was 32 last autumn, had as a birthday present another 20 years added onto its age, in its special "Charleston" version – and it has come out of this adventure younger than ever!

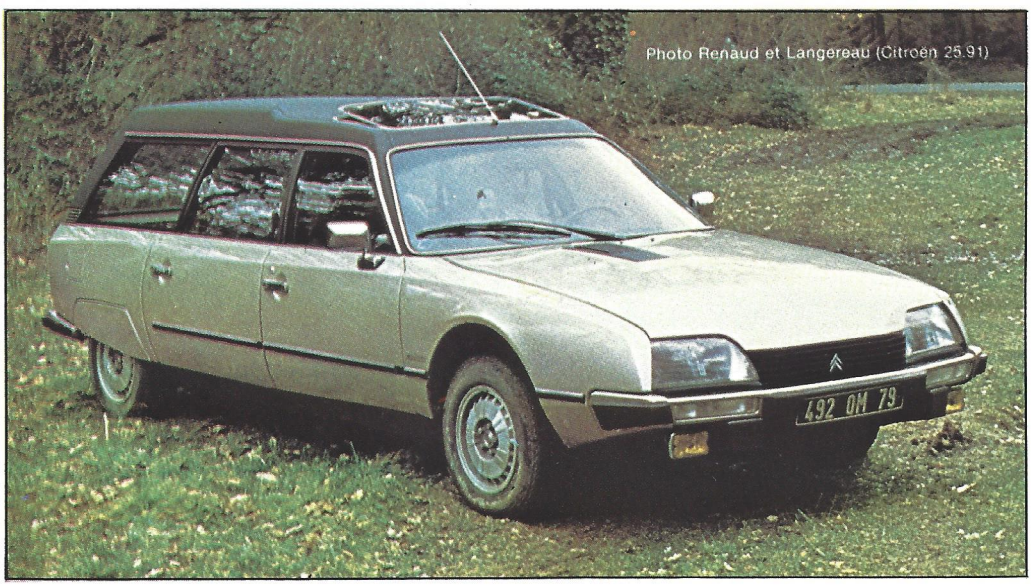
Produced in a limited run of 8,000, the "Charleston" 2 CV has a two-tone body (red and black) with grey underlinings. In the "Bauhaus" graphic style, its lateral arabesque is reminiscent of the cut-out of the side-doors of the prototype as prepared by the marque in 1939. The hood's colour is anthracite.

It stands to reason that the headlamps are round and not faired in, with red backings. The grill is chromium-plated. The wheels are red, with Dyane 6-type hub trims. The seats are in black-and-white hound's-tooth check jersey.

The Charleston is a Club version 2 CV 6, with a 602-cc engine developing 29 HP and a consumption of 52.3 mpg at 56 miles per hour.

Charleston





Deux versions au choix
Deux longueurs au choix
Deux moteurs au choix
Deux boîtes au choix
Et toutes les couleurs !

C'est une luxueuse et confortable « évasion » que propose cette version spéciale du break CX mise au point par la Société Heuliez.

Extérieurement, son aspect diffère des breaks CX courants par des jantes en alliage léger, un toit et des panneaux de custode en vinyl, l'encadrement des glaces noir mat, toutes les glaces teintées. Les deux rétroviseurs extérieurs sont à commande électrique.

Les aménagements intérieurs comportent le rabattage des sièges arrière en deux parties, la commande électrique de toutes les glaces. Le tableau de bord, les montants de caisse, les panneaux de portes et du hayon sont garnis de cuir chamois.

Les sièges, de type CX GTI sont garnis du tissu rhovyline chamois comme la CX Prestige mais ils peu-

Here's a luxurious, comfortable means of "escape" in this special version of the CX Estate finished off by the firm of Heuliez.

Its outside appearance differs from that of standard CX estates by light-alloy wheel rims, vinyl roof and upper rear panels, mat black window frames, and tinted glazing throughout. Both outside rear-view mirrors are electrically controlled.

Inside arrangements include forward-folding of rear seats in separate halves, and electric control of all windows. The instrument panel, body uprights, door and rear-gate panels are all lined with buff leather.

The seats, of the CX GTI type, are upholstered in buff-coloured rhovyline fabric, like those of the CX Prestige, but can optionaly be of buff leather.

BREAK CX «EVASION»

vent être, sur option, garnis de cuir chamois.

Autres options : un toit ouvrant panoramique en verre fumé, la climatisation (mais l'isolation thermique spéciale Isother est de série).

Le véhicule est livrable en deux versions : break 5 places ou familiale 7/8 places, et en deux longueurs : 496 cm comme les autres breaks CX ou 512 cm.

Il est livrable avec deux motorisations au choix : le moteur 2 400 cm^3 à injection électronique ou le moteur Diesel de 2 500 cm^3, équipé de deux boîtes de vitesses au choix : la boîte à 5 vitesses ou la boîte automatique (transmission ZF comportant un convertisseur hydraulique de couple et une boîte de vitesses à commande automatique hydraulique).

La carrosserie est revêtue d'une peinture métallisée vernie bleu croisière, gris perlé, sable doré, vert tamaris ou rouge dragon, mais elle peut être, sur option, livrée dans n'importe quelle peinture existante sur le marché.

Other optional features : panoramic sliding roof of dark-tinted glass and air conditioning (special Isother thermal insulation is however standard).

The vehicle is available in two versions : 5-seater estate or 7/8-seater family version; and in two lengths: 16' 3 1/4", like other CX Estates, or 16' 9 1/2".

INJECTION OR DIESEL

It is also available with a choice of two engines: the electronic-injection 2400-cc, or the 2500-cc Diesel, and can according to the customer's choice be fitted with one of two gearboxes: the 5-speed box or the automatic (ZF transmission comprising a hydraulic torque converter and an automatic hydraulically-controlled gearbox).

The body is finished in varnished metallic cruise blue, pearl grey, golden sand, tamarisk green or dragon red lacquer, but can optionally be supplied in any tint to be found on the market.

Photo Renaud et Langereau (Citroën 25.90)

PRINCESSE DU CAMPING

Appartement pour trois sur CX de votre choix

Trois pièces, cuisine, toilette, soit 2,40 m de longueur intérieur sur 1,90 m de large, c'est l'unité d'habitation que propose d'installer pour trois personnes sur votre CX, Diesel ou essence, M. Aubert, de la société CMS Aubercar à Nouan le Fuzelier dans le Loir et Cher.

Trop souvent la formule « Camping-Car » est liée à un véhicule gros et gras, peu maniable. L'idée de transformer une berline CX en camping-car n'est donc pas sans intérêt : le confort, le silence, la hauteur constante au-dessus du sol sont assurés d'origine. Et si la capucine du camping-car augmente considérablement la surface frontale et détériore le coefficient de pénétration dans l'air, celui-ci reste néanmoins suffisamment bas pour permettre de rouler à 130 km/h en consommant environ 9 litres avec une CX 2500 Diesel « camping-car ».

La partie camping ajoutée consiste en un châssis profilé 60 × 30 × 3 boulonné sur la plateforme d'origine. Les panneaux sandwich des cloisons assurent une bonne isolation. Le toit est relevable sur parois souples à 1,95 m.

Deux portes, une côté droit, une à l'arrière.

L'équipement comporte une réserve de 120 litres d'eau approvisionnant évier et

Three rooms, kitchen, toilet facilities on 7' 10 1/2" inside length by 6' 2 3/4", such in the living unit offered by Mr Aubert, of the firm of CMS Aubercar at Nouan-le-Fuzelier, in central France, for installation on your Diesel or petrol CX, to house three.

All too often the "camping car" formula is connected with a large, clumsy vehicle of dubious manœuverability. The idea of transforming a CX saloon into a camping-car is not devoid of interest : comfort, silence and constant ground clearance are built in. And while the camping-car's canopy considerably increases the frontal area and interferes with the car's air-penetration coefficient, this still remains sufficiently low for the car to do over 80 mph for a consumption of about 31 mpg in the case of the CX 2500 Diesel.

The added "camping" part is made up of a 2.36" × 1.18" × 0.12" angle-iron framework bolted to the standard car platform. The sandwich-panel partitions ensure proper insulation and soundproofing. The roof can be raised on collapsible walls to a height of 6' 4 3/4".

There are two doors, one on the right-hand side, the other at the rear.

Photo Auto Verte (Citroën 30.275)

Photo Auto Verte (Citroën 30.274)

lavabo par pompe électrique, chauffe-eau gaz 13 kg. Réfrigérateur 50 litres, WC chimique ou à broyeur. Circuit électrique comportant double batterie et chargeur redresseur.

Aménagement : en entrant par l'arrière, cabinet de toilette (avec séparation) à droite (lavabo, WC, douchette, armoire), coin cuisine à gauche (évier, réchaud à gaz, avec cache rabattable sur les appareils). Sièges et table escamotables pour 3 à 4 personnes. Deux personnes peuvent être couchées en largeur dans un lit de 1,25 × 1,90 à la place de la table et des deux banquettes. Au-dessus, dans la capucine : rangement ou 3e lit 1,25 × 1,85 en longueur.

Voilà. Bien sûr, ce n'est pas Versailles, mais pour une longueur hors tout de 5 m seulement, 1,98 m en largeur, 2,10 m en hauteur, ce n'est pas mal, non ?

Among the fittings are a 26-gal. water tank supplying the sink and washbasin through an electric pump, a water-heater and a standard 28-lb butane gas cylinder; an 11-gal (1.3/4 cu.ft) refrigerator, a chemical or pulping closet; and an electric circuit comprising dual batteries and a rectifying charger.

Layout: coming in from the back, washing facilities (partitioned off) lie to the right (washbasin, WC, shower, cupboard), a kitchenette to the left. Two persons can occupy a bed measuring 4' 1 1/4" × 6' 2 3/4", breadthwise, where the table and two seats normally are. Above, in the canopy: storage space, or a 3rd bed measuring 6' 0 3/4", lengthwise.

Not Buckingham Palace, of course, but for an overall outside length of only 16' 4 3/4", a width of 6' 6" and a hight of 6' 10 1/2", not too bad, don't you think?

PRODUCTION 1980 AUTOMOBILES CITROEN

9 MOIS	1980	1979	Var. 80/79	1978
	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections
Production VP	417 823 432 360	509 522 535 035	− 18 − 19,2	489 629 512 010
Production VU	35 962 71 015	34 934 73 835	+ 2,9 − 3,8	44 228 75 242
TOTAL PRODUCTION	453 785 503 375	544 456 608 870	− 16,6 − 17,3	533 857 587 252
Exportation VP	216 035 230 572	272 485 297 998	− 20,7 − 22,6	262 797 285 178
Exportation VU	12 278 25 796	11 710 28 486	+ 4,8 − 9,4	11 224 25 989
TOTAL EXPORTATION	228 313 256 368	284 195 326 484	− 19,6 − 21,4	274 021 311 167

CX «PENTHOUSE»
la villa la plus rapide du monde

Vacances de rêve, week-end originaux, en tout cas voyage rapide et camping confortable pour deux personnes, c'est le but qu'avouent avoir poursuivi les réalisateurs de cet exceptionnel camping-car qu'est la CX « Penthouse ».

Il s'agit d'une version spéciale de la Citroën CX 2400 GTI dont la partie arrière a été entièrement reconditionnée par allongement de la plateforme et aménagement d'un compartiment en fibre de verre monté sur un double essieu équipé de la suspension hydropneumatique selon le procédé Tissier.

Avec le moteur à injection de la CX GTI, ce camping-car à six roues est non seulement le plus rapide du monde mais aussi l'un des plus confortables.

AVANT : CX 2400 GTI ARRIÈRE : GARÇONNIÈRE

Le compartiment avant conserve les aménagements d'une CX GTI mais avec une seule porte du côté gauche pour deux portes-berline du côté droit.

La seconde porte du côté droit ouvre accès au compartiment arrière.

La partie arrière, totalement isolée, aménagée par les établissements Dubicamper, comporte deux zones : une zone sanitaire et une zone d'habitation.

La zone sanitaire abrite un cabinet de toilette très complet avec lavabo, bidet, douche et WC. Les appareils sont alimentés par une réserve de 200 litres

Dreamy holidays, unusual weekends, and in any case speedy travel and comfortable camping are the aims the designers of that exceptional camping-car, the CX "Penthouse", admit to having pursued.

It is a special version of the Citroën CX GTI, whose rear portion has been completely reconditioned by lengthening the platform and fitting a fibre-glass compartment on a double axle fitted with Tissier-system hydropneumatic suspension.

THE FASTEST IN THE WORLD

With the CX GTI's injection engine, this six-wheeler camping-car is not only the fastest in the world, it is also one of the most comfortable.

The forward compartment retains the layout and fittings of a CX GTI, but has only one door on the left, against two saloon-doors on the right side.

LIVING ROOM AT THE REAR

The completely insulated rear compartment, fitted out by Dubicamper, is divided into two parts : a toilet area and a living area.

The toilet area comprises a washbasin, a bidet bath, a shower and a WC. A 44-gal. water tank supplies the taps. Sullage is collected in a special holding tank.

Photo Peyrinet (Citroën 25.94)

d'eau. Un réservoir spécial recueille les eaux usées.

La zone d'habitation comprend un lit à deux places transformé de jour en divan, une table, un réchaud à gaz, un réfrigérateur, un évier, un percolateur à café « expresso », une chaîne « hi-fi » avec tuner, ampli et lecteur de cassette, un radio-réveil, un poste de télévision, un téléphone.

Le toit à soufflets et à hublots se relève et se replie électriquement. Il permet de circuler debout quand le véhicule est à l'arrêt.

La partie habitation est alimentée en électricité par un groupe électrogène indépendant. Elle a son propre conditionnement d'air et son appareil de chauffage.

BED AND TEA FOR TWO

The living area includes a double bed – which in daytime converts into a divan – a table, a gas cooker, a refrigerator, a sink, an "espresso" coffee-maker, a stereo system with tuner, amplifier and cassette deck, a radio-alarm-clock, a television set and a telephone.

The bellows-mounted roof can be raised and lowered electrically. It makes it possible to move about standing up when the vehicle is at rest.

The living quarters' electric supply comes from an independent generator. They have their own air conditioning system and heating.

Photo Peyrinet (Citroën 25.92)

caractéristiques techniques berlines citroën année modèle 1981

		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 E	VISA Super X
MOTEUR									
Type		A06/635	AM2	A06/635		V06/630		109/5	129/5
Nombre de cylindres		2 à plat				2 à plat		4 en ligne	
Puissance fiscale (CV)		3				4		5	7
Alésage - Course (mm)		74 - 70				77 - 70		72 - 69	75 - 69
Cylindrée (cm^3)		602				652		1124	1219
Rapport volumétrique		8,5/1	9/1	8,5/1		9/1		9,2/1	9,3/1
Puissance ISO (kW - tr/mn)		21 - 5750	21,5 - 5750	21 - 5750		25,2 - 5250		41 - 6250	46,1 - 6000
Puissance DIN (ch - tr/mn)		29 - 5750	30 - 5750	29 - 5750		35 - 5250		57 - 6250	64 - 6000
Couple ISO (m. daN - tr/mn)		3,8 - 3500	4,0 - 3750	3,8 - 3500		5,1 - 3500		7,9 - 3000	9,1 - 3000
Couple DIN (m. kg - tr/mn)		4,0 - 3500	4,2 - 3750	4,0 - 3500		5,3 - 3500		8,2 - 3000	9,3 - 3000
Vilebrequin Nbre de paliers		2	2	2		3		5	
Ordre d'allumage et d'injection								1 - 3 - 4 - 2	
Bougies	AC	42 F	42 F	42 F		42 LTS		42 LTS	
	Bosch	W 225 T1	W 225 T1	W 225 T1					
	Champion	L 85	L 82	L 85		BN 6Y		BN 9Y	
	Eyquem	755	755	755		800 LJS			
	Magneti - Marelli	CW 7N	CW 8N	CW 7N					
	Marchal	35	34 S	35		SCGT 34. 5 H		SCGT 34. 5 H	
Carburateur	Solex	26/35 CSIC/225				26/35 CSIC/238		32PB ISA 11/278	32PB ISA 11/240
	Weber								
TRANSMISSION					Normale	Réductée			
Rapports de B.V.	1ère	5,2027	5,7486	6,0600	6,0600	16,000	4,5454	3,0833	
	2ème	2,6561	2,9348	3,1250	3,1250	8,167	2,5000	1,6470	
	3ème	1,7857	1,9231	1,9231	1,9231	5,086	1,6428	1,0937	
	4ème	1,3158	1,3500	1,4210	1,4210		1,1467	0,7500	
	5ème								
	M. AR	5,2027	5,7486	6,0600	6,0600	16,000	4,1841	2,8333	
Couple réducteur		8 x 33		8 x 31			8 x 33	16 x 57	15 x 61
Vitesse km/h 1000 tr/mn moteur	1ère	5,17	4,83	4,78	4,70	1,77	5,34	7,46	6,34
	2ème	10,12	9,49	9,37	9,21	3,47	9,72	13,97	11,87
	3ème	15,06	14,48	15,05	14,80	5,59	14,79	21,03	17,88
	4ème	20,44	20,63	20,37	20,04		21,18	30,67	26,08
	5ème								
	M. AR	5,17	4,83	4,78	4,70	1,77	5,81	8,12	6,90
ROUES (pouces)		4J - 15				400 B 13		4 1/2 B 13	
PNEUMATIQUES									
	AV	125 - 15 X		135 - 15 X	135 - 15 X (M+S) 8		135 SR - 13 XZX	145SR - 13XZX	155-70SR13XZX
	AR	125 - 15 X		135 - 15 X	135 - 15 X (M+S) 8		135 SR - 13 XZX	145SR - 13XZX	155-70SR13XZX
Pression (bars) AV - AR		1,4 - 1,8			1,7 - 1,7	1,6 - 1,9	1,7 - 2,0	1,7 - 1,9	1,8 - 2,0
DIRECTION									
Rapport de démultiplication		1,17				1/18,4	1,19/3	1/18,4	
Tours volant de butée à butée		3,25				3,33	3,33	3,33	
Diamètre du volant (mm)		390				380	380	380	
Ø braquage : trottoirs-mur (m)		10,80 - 11,20	10,60 - 11,10	10,60 - 11,00	10,80 - 11,20	8,90 - 9,40	9,29 - 9,85	9,46 - 9,89	
Angle de braquage roue intérieure		34° à 35°				44°	44°	42°	
FREINAGE									Assisté
Disque (D) Tambour (T) AV - AR		T - T	D - T		D - D	D - T			
Diamètre (mm) AV - AR		200 - 180	244 - 180		244 - 234	244,5 - 180			
Surface des garnitures (cm^2) AV - AR		196 - 224	84 - 224		84 - 70	154 - 158			
ELECTRICITE									
Batterie (Volt - Ampère/heure)		12 - 125/25				12 - 180/36	12 - 175/35		
Alternateur (Watt)		390				462			
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	3,69 - 1,53
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 - 2,426	1,398 - 2,426
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	1,30 - 1,25
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	
Entrée de porte AR : haut. larg. utiles									
Surface vitrée (dm^2)		146	152	155		201		226	
Volume du coffre (dm^3)		220	343	2010 (maxi)		170		280	
POIDS (kg)									
Ordre de marche - Total en charge		560 - 895	600 - 930	555 - 935	720 - 1120	710 - 1035	735 - 1065	800 - 1210	810 - 1230
Répartition : AV - AR		328 - 232	365 - 235	350 - 205	425 - 295	426 - 284	435 - 300	485 - 315	495 - 320
Rémorquable : sans frein - avec frein		270 - 400				350 - 500	370 - 500	400 - 750	
Maxi : sur flèche - sur galerie		35 - 30		35 - 0		40 - 50	45 - 40	45 - 60	
CAPACITÉS (litres)									
Réservoir d'essence		25		25	25	40	40	40	
Huile moteur		2,3		2,3	2,3	3,0	3,0	4,5	
Huile boîte de vitesses - pont		0,9		0,9	1,3 - pont AR 0,5	1,4	1,4		
Huile système hydraulique		0,50		0,25	0,30	0,36	0,22	0,29	
Refroidissement moteur		air				air		7,5	
PERFORMANCES (km/h)									
CONSOMMATIONS (litres)									
Conducteur seul	0 - 400 m	22"7	22"0	23"6	24"9	21"5	21"9	19"4	18"9
	0 - 1000 m	44"5	42"7	46"4	48"6	41"1	41"8	36"7	36"0
	0 - 100 km/h					23"8	26"2	15"0	14"0
	Vitesse maximum	115	121	100	99	126	124	142	155
Mi-charge	Consommation à 90 km/h	5,4	5,4	7,5		5,7	5,8	5,5	6,7
	Consommation à 120 km/h							7,3	9,0
Consommation urbaine		6,8	6,8	6,9		7,1	7,8	8,2	9,2

① ou 1500 kg dans la limite du poids total roulant (P.T.R.)

② Tenir compte d'un renvoi 41 x 30 entre sortie boîte de vitesses et couple réducteur.

GSA Spécial		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		CX Prestige	
G11/631		G13/625				M25/629				829 - A5	M23/639	M23/622					
4 à plat						4 en ligne											
6	5	7		8	7	10				10	12	12					
74 - 65,6		79,4 - 65,6				93 - 92				88 - 82	93,5 - 85,5	93,5 - 85,5					
1129		1299				2500				1995	2347	2347					
9/1		8,7/1				22,25/1				9,2/1	8,75/1	8,75/1					
41 - 5750		47 - 5500				54 - 4250				76,5 - 5500	86,5 - 5500	92 - 4800					
56,5 - 5750		65 - 5500				75 - 4250				106 - 5500	120 - 5500	128 - 4800					
7,9 - 3500		9,6 - 3500				14,7 - 2000				16,3 - 3250	19,2 - 2750	19,3 - 3600					
8,2 - 3500		10,0 - 3500				15,3 - 2000				16,9 - 3250	20,0 - 2750	20,1 - 3600					
3		3				5											
1 - 4 - 3 - 2		1 - 4 - 3 - 2				1 - 3 - 4 - 2											
42 XLS		41,4 XLS				Injecteurs				42 LTS	43 FS	43 FS					
W 200 T 30		W 200 T 30									W 175 T 35	W 175 T 35					
N7Y		N7Y								BN 9Y	L87Y	L87Y					
755 LS		800 LS				Roto - Diesel				755 LJS		705 S					
CW 78 LP											CW6N	CW7N					
GT 34. 2H		GT 34. 2H								SCGT 34. 5M	35/36	35/36					
28 CIC/229		28 CIC/230		28 CIC/231	28 CIC/230	Pompe						Injection Electronique L Jetronic					
30 DGS 17/250		30 DGS 16/250		30 DGS 18/250	30 DGS 16/250	Roto - Diesel				34 DMTR 46/250	34 DATC 1/200						
Méca 4	Méca 5 Longue	Méca 4	Méca 5 Longue	C matic	Méca 5 Courte		Méca 4	Méca 5 Courte	Méca 4	Méca 5 Courte	Méca 5 Longue	Autom.	Méca 5 Courte	Méca 5 Longue	Autom.	Méca 5 Courte	Autom.
3,8182	3,8182	3,8182	3,8182	2,7333	3,8182	3,166	3,166	3,166	3,166	3,166	3,166	2,478	3,166		2,478	3,166	2,478
2,2941	2,2941	2,2941	2,2941	1,7085	2,2941	1,833	1,833	1,833	1,833	1,833	1,833	1,478	1,833		1,478	1,833	1,478
1,5000	1,5000	1,5000	1,5000	1,0313	1,5000	1,250	1,250	1,250	1,133	1,250	1,250	1,000	1,250		1,000	1,250	1,000
1,0313	1,1333	1,0313	1,1333		1,1333	0,939	0,800	0,939	0,800	0,939	0,939		0,939			0,939	
	0,9117		0,9117		0,9117	0,733		0,733		0,733	0,733		0,733			0,733	
4,1818	4,1818	4,1818	4,1818	2,5000	4,1818	3,153	3,153	3,153	3,153	3,153	3,153	2,081	3,153		2,081	3,153	2,081
8 x 33					8 x 35	13 x 59			13 x 59		14 x 61	13x62 ②	13 x 59	14 x 61	13x62 ②	13x59	13x62 ②
7,20	7,20	7,20	7,20	10,06	6,79	8,22	8,22	8,22	8,22	8,22	8,56	13,66	8,22	8,56	13,66	8,22	13,66
11,98	11,98	11,98	11,98	16,09	11,30	14,20	14,20	14,20	14,20	14,20	14,78	22,88	14,20	4,78	22,88	14,20	22,88
18,33	18,33	18,33	18,33	26,66	17,28	20,83	22,98	20,83	22,98	20,83	21,70	33,86	20,83	21,70	33,86	20,83	33,86
26,66	24,26	26,66	24,26		22,87	27,72	32,55	27,72	32,55	27,72	28,87		27,72	28,87		27,72	
	30,15		30,15		28,43	35,51		35,51		35,51	36,98		35,51	36,98		35,51	
6,57	6,57	6,57	6,57	11,00	6,20	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25	8,59	16,23	8,25	8,59	16,23	8,25	16,23
4 1/2 J - 15						5 1/2 J -14							6J - 14			5 1/2 J - 14	
145 SR - 15 XZX						185 SR - 14 XZX		185 SR - 14 XZX	Dir. Méca 185 SR - 14 XZX		Diravi 185 HR - 14 XVS		185 HR - 14 XVS				
145 SR - 15 XZX						185 SR - 14 XZX		175 SR - 14 XZX	175 SR - 14 XZX		175 HR - 14 XVS		185 HR - 14 XVS				
1,8 - 1,9						2,3 - 2,2		2,1 - 2,1	1,9 - 2,1				2,1 - 2,2			2,2 - 2,2	
1/19						Diravi 1/13,5	Mécanique 1/24,5				Diravi 1/13,5					Diravi 1/13,5	
3,80						2,5	4,5				2,5					2,5	
380						380	410				380					380	
9,66 - 10,40						11,80 - 12,70	10,90 - 11,80									11,80 - 12,70	
40° à 45° 30'						43°30' à 45°30'											
Assisté						Assisté											
D - D						D - D											
270 - 178						260 - 224											
146 - 72						220 - 74											
12 - 200/40					12 - 225/45	12 - 440/88				12 - 225/45	12 - 275/55		12 - 300/60			12 - 350/70	
540						1120	1008	1120		1008			1120				
4,195 - 1,63						4,916 - 1,734	4,67 - 1,75									4,92 - 1,75	
1,35 - 2,55						1,375 - 3,095	1,36 - 2,86									1,375 - 3,092	
1,38 - 1,33						1,51 - 1,35	1,51 - 1,37									1,510 - 1,36	
1,28 - 1,24						1,36 - 1,35	1,36 - 1,37									1,36 - 1,35	
0,91 - 0,86																	
260						308	293									308	
435						458	458									458	
955 - 1355		955 - 1355		965 - 1365	955 - 1355	1400 - 1885	1320 - 1860			1245 - 1750	1310 - 1840		1370 - 1880			1455 - 1925	
605 - 350		605 - 350		615 - 350	605 - 350	950 - 450	910 - 410			820 - 425	870 - 440		930 - 440			975 - 480	
460 - 800		475 - 1000		475 - 1000	475 - 1000	700 - 1300 ①	665 - 1300 ①			615 - 1300 ①	655 - 1300 ①		685 - 1300 ①			725 - 1300 ①	
50 - 60						100 - 80											
43						68											
4,0						4,65											
1,4	1,6	1,4	1,6	4,0	1,6	1,75	1,6	1,75	1,6	1,75	1,75	6,5	1,75	1,75	6,5	1,75	6,5
4,2						4,25											
air						12,3			9,6		12,3						
Méca 4	Méca 5 Longue	Méca 4	Méca 5 Longue	C Matic	Méca 5 Courte		Méca 4	Méca 5 Courte	Méca 4	Méca 5 Courte	Méca 5 Longue	Autom.	Méca 5 Courte	Méca 5 Longue	Autom.	Méca 5 Courte	Autom.
20"2	20"2	19"2	19"2	20"3	19"1	20"6	20"7	20"4	17"9	17"8	17"6	18"8	17"1	17"3	18"4	17"4	18"8
37"6	37"4	36"1	35"9	37"6	35"8	38"0	38"5	37"7	33"5	33"2	32"5	34"7	31"8	32"1	33,'8	32"3	34"4
16"2	16"2	14"5	14"5	15"8	14"3	17"3	17"8	17"1	12"1	11"7	11"0	12"8	10"3	10"6	12"0	10"9	12"8
150	150	160	158	154	160	154	147	156	176	176	185	181	191	192	185	191	185
6,30	5,70	6,60	6,50	7,40	6,10	6,10	6,50	6,10	7,90	7,10	7,20	9,60	8,00	7,60	9,50	8,30	9,00
8,10	7,30	8,80	8,20	9,30	8,10	8,40	8,70	8,10	9,70	9,00	9,50	11,90	10,10	9,80	11,20	10,20	11,20
9,50	9,50	9,80	9,80	9,70	9,80	8,90	8,20	8,90	12,0	12,10	14,10	13,30	15,30	14,10	13,40	15,30	13,40

VISA "rallye"

Photo Xtrod (Citroën 7.542)

Le 20 mai dernier, les journalistes sportifs du Portugal recevaient un communiqué intitulé : « la Citroën Visa va un peu accélérer ». Il annonçait la mise au point, par collaboration entre une équipe portugaise dirigée par l'ingénieur Martins da Silva et le Service Compétitions Citroën en France, d'une Visa 1 124 cm³ allégée (750 kg à vide) et plus puissante (plus de 100 ch DIN) préparée pour participer à des compétitions en groupe II. La Visa Super Rallye faisait ainsi une discrète entrée sur la scène du sport automobile.

Discrète, elle le fut beaucoup moins, les 13, 14, 15 juin au Rallye de San Miguel des Açores : sur 36 étapes spéciales chronométrées, la petite Visa Super couleur bouton d'or confiée à l'équipage Fransisco Romaozinho - José Bernardo se paya le meilleur temps absolu dans la Spéciale de Saramagal et réalisa deux fois le deuxième meilleur temps, quatre fois le troisième, deux fois le quatrième etc. Malgré des problèmes de première sortie qui la firent plonger à l'avant-dernière place au départ de la dernière étape, la Visa réussit à terminer huitième au classement général absolu. Pour une voiture qu'il s'agissait seulement de mettre au point, ce n'était pas mal.

Ce fut mieux encore, début novembre, au rallye de l'Algarve, dernière épreuve du Championnat d'Europe des rallyes et du Championnat du Portugal. Là plus aucun problème de mise au point, sur un parcours de 15 000 km dont 500 km d'épreuves spéciales pour la

On 20 May last, Portugese motoring journalists received a press-release entitled: "The Citroën Visa is about to accelerate, just a bit". The purpose was to announce that collaboration between the Portugese team headed by engineer Martins da Silva, and the Citroën Competitions Department in France, had perfected a lightened 1650-lb, empty, 1124-cc engined, more powerful (100 HP DIN) Visa, intended to take part in group-II competitions. The Visa Super-Rally thus made its discreet entry into car racing.

Its discretion evaporated on 13, 14 and 15 June, at the San Miguel rally in the Azores: out of 36 timed special runs, the little buttercup-yellow Visa Super, in the hands of the Francisco Romaozinho – José Bernardo team, made the best scratch time in the Saramagal special run and twice made the second best, four times the third, twice the fourth, and so on. In spite of the 'first-time-out' problems which plunged it down to last-but-one place at the start of the final stretch, the Visa managed to finish eigth in the scratch classification. For a car that needed tuning up, that's no bad score.

Things got better yet when, early in November, in the Algarve rally, last European Championship to be run and Portugese Championship rally. All tuning problems had by now been ironed out and, on a 900-mile-plus course including about 350 miles of earth tracks or badly metalled roads, in very difficult conditions (75 starters, only

Un petit monstre bouton d'or étonne le Portugal

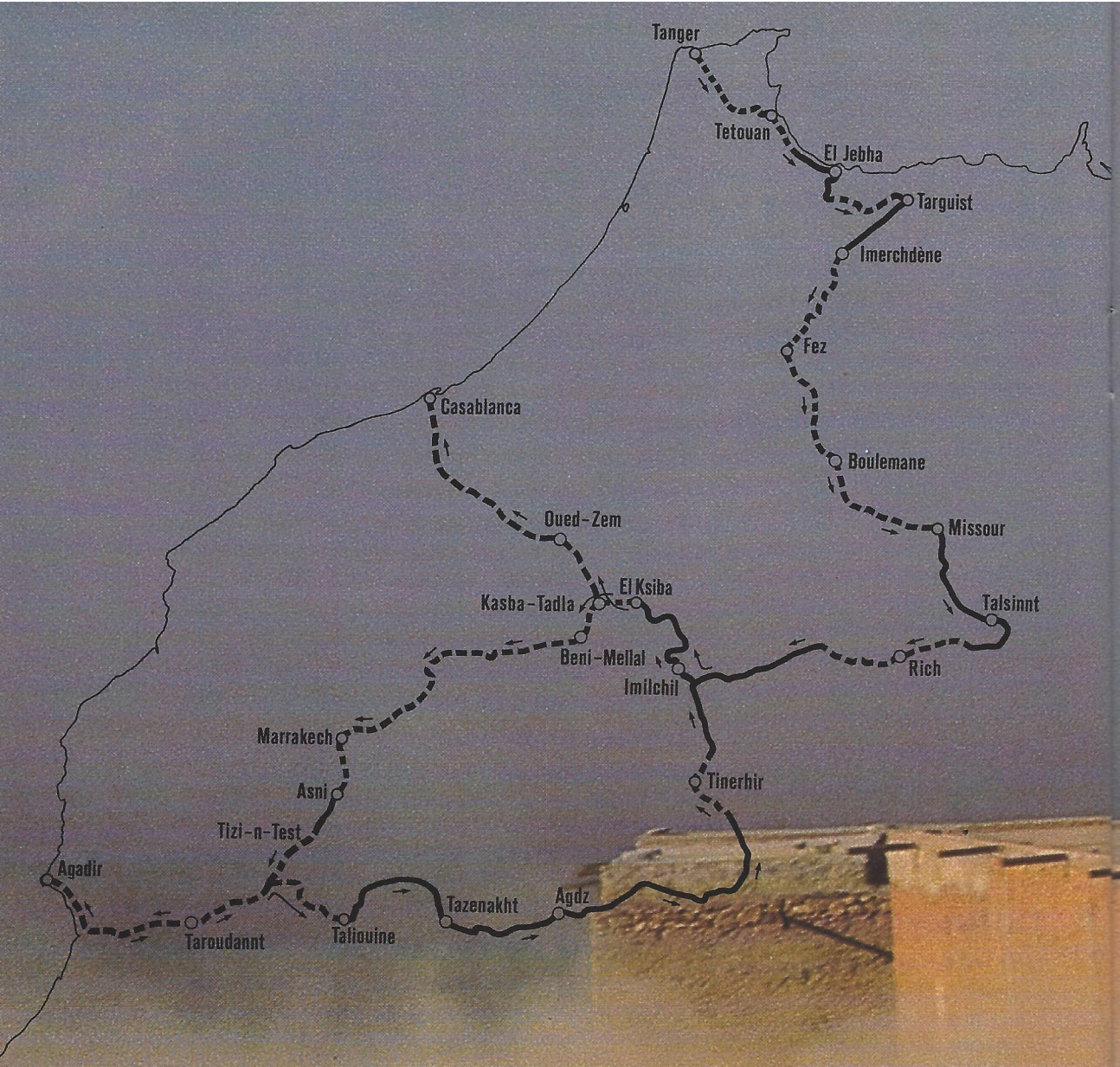
plupart sur pistes de terre ou mauvais revêtement, dans des conditions très dures (75 voitures au départ, 36 à l'arrivée), la petite Visa jaune, toujours entre les mains de Fransisco Romaozinho (assisté cette fois de Luis Alegria) fit merveille. Ses virevoltes la menèrent jusqu'à la 4e place du classement général, deuxième en groupe II derrière la grosse Datsun 160 J de l'actuel champion du Portugal Santinho Mendès.

On sait, bien sûr, que Fransisco Romaozinho n'est pas n'importe qui : plusieurs fois déjà il a triomphé au volant des Citroën, deux fois vainqueur du Tour du Portugal (en 1969, tout seul ! avec une ID 20, et en 1972 avec une DS 21), 2e en 1971 avec une DS 21, vainqueur du rallye Tap en 1969 (DS 21), 5e en 1970 (DS 21), 3e en 1973 (DS 23)... Mais la petite Visa n'en a pas moins eu le mérite de lui permettre d'exercer ses talents.
Qu'elle ait ainsi réussi ses galops d'essai va permettre à Citroën Portugal de proposer à ses clients sportifs de participer en 1981 à des rallyes en Visa, et au Service Compétitions Citroën de lancer une importante opération de promotion de pilotes sur des Visa Super dans le cadre du Championnat de France des rallyes sur terre 1981.

36 cars finishing), the little yellow Visa, still in the hands of Francisco Romaozinho (now assisted by Luis Alegria) worked miracles: its acrobatics took it to 4th place in the general classification, and second in group II behind the current Portugese champion, Santinho Mendes's Datsun 160 J.

It is, of course widely known that Francisco Romaozinho is not just anybody: he had already triumphed several times at the wheel of a Citroën: twice winner of the Tour du Portugal (quite alone, in 1969, in an ID 20! – and in 1972, in a DS 21), 2nd in 1971 with a DS 21, winner of the TAP rally in 1969 (DS 21), 5th in 1970 (DS 21), 3rd in 1973 (DS 23)... But the little Visa nonetheless had the merit of allowing him to give full scope to his talents.

The fact that it should have thus satisfactorily accomplished its preliminary canters will allow Citroën-Portugal to suggest to its sporting customers that they might enter the 1981 rallies in a Visa, and the Citroën Competitions Department to inaugurate a major promotional operation on young racing drivers in Visa Supers in the "overland" French Championship for 1981.



Quitte ou double : Guy Verrier joue, Deschaseaux gagne

RALLYE DU MAROC

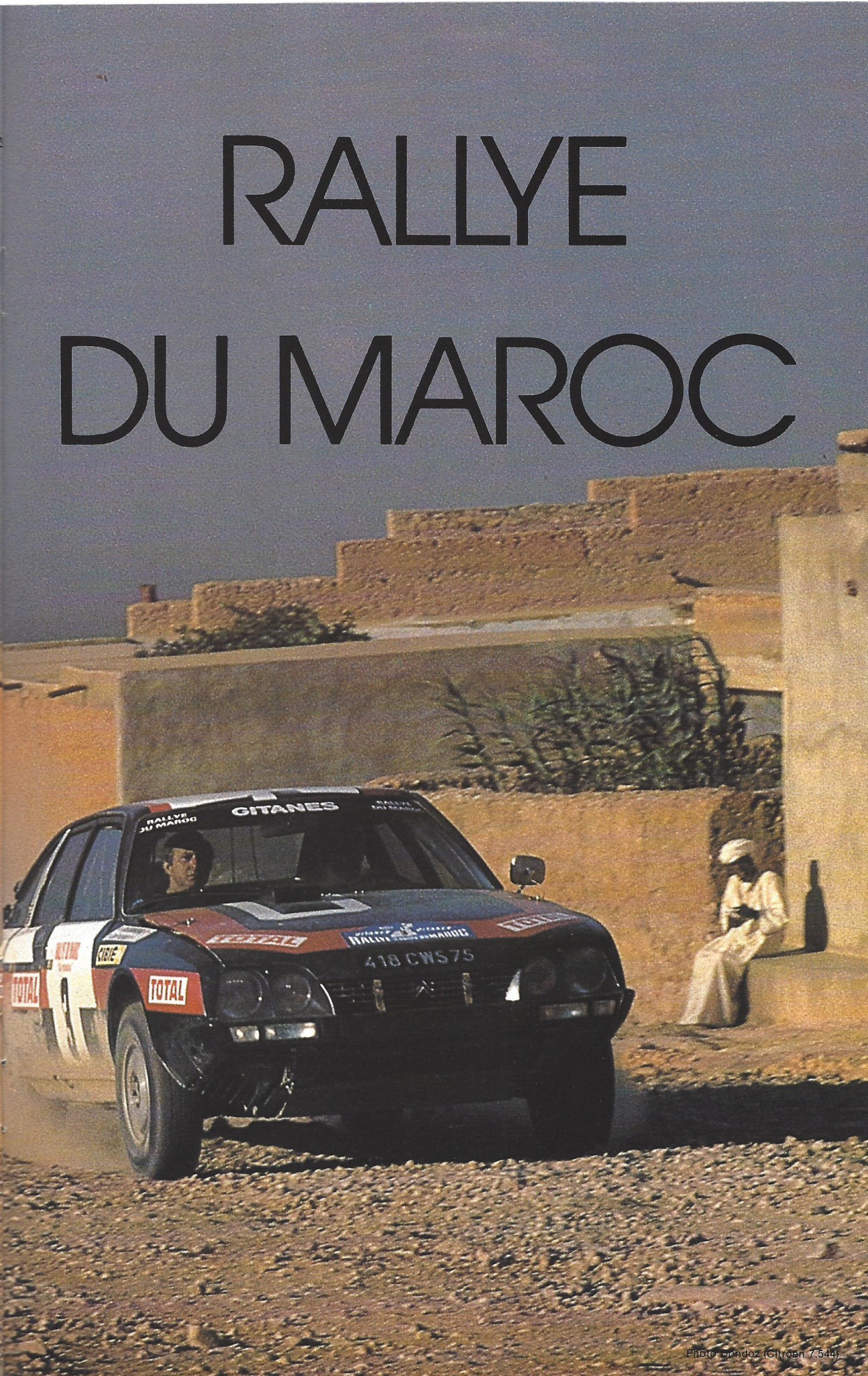


Photo Bondoz (Citroen 7.544)

De tous les rallyes célèbres, celui du Maroc, qui fut inscrit au championnat du monde, est l'un de ceux dont les éditions des années 70 demeurent, nimbées d'une glorieuse poussière de légende, dans toutes les mémoires. Des images en surgissent : le départ de la spéciale de Rich dans les gerbes jumelles de l'oued franchi à gué... Asni-Tizi N'Test, une course de côte et de folie, 87 km mi-goudron, mi-terre, une ou deux roues dans le précipice... Tata, le bled brûlé de soleil, au cœur de la plus longue étape de l'enfer du sud, 230 km où il faut passer ou casser...

C'est aussi le rallye dans lequel Citroën s'est le plus illustré, en y remportant, en cinq ans, trois fois la victoire absolue et quatre fois la coupe des constructeurs.

PALMARES CITROEN AU RALLYE DU MAROC

XII[e] Rallye international du Maroc 1969
7 voitures à l'arrivée (sur 78) dont 5 Citroën :
1[er] Neyret-Terramorsi (DS 21)
2[e] Verrier-Murac (DS 21)
3[e] Ogier-Mlle Véron (DS 21)
5[e] Vanson-Joly (DS 21)
Coupe des constructeurs (trois voitures les mieux placées) : Citroën.

XIII[e] Rallye international du Maroc 1970
12 voitures à l'arrivée (sur 70) dont 3 Citroën :
1[er] Neyret-Terramorsi (DS 21)
2[e] Consten-Todt (DS 21)
7[e] Jautzy-Cadi (DS 20)
Coupe des constructeurs : Citroën (pour la 2[e] fois).

XIV[e] Rallye international du Maroc 1971
9 voitures à l'arrivée (sur 59) dont 4 Citroën :
1[er] Deschaseaux-Plassard (SM)
3[e] Consten-Motte (DS 21)
4[e] Neyret-Terramorsi (DS 21)
9[e] Resfaoui-Hachem (DS 21)
Coupe des constructeurs : Citroën (pour la 3[e] fois).

XV[e] Rallye international du Maroc 1972
6 voitures à l'arrivée (sur 55) dont 2 Citroën :
2[e] Neyret-Terramorsi (DS 21)
3[e] Ponnelle-de Serpos (DS 21)

XVI[e] Rallye international du Maroc 1973
12 voitures à l'arrivée (sur 66) dont 4 Citroën :
2[e] Neyret-Terramorsi (DS 23)
3[e] Bochnicek-Kernmayer (DS 23)
4[e] Ponnelle-de Serpos (DS 23)
8[e] Deschaseaux-Plassard (DS 23)
Coupe des constructeurs : Citroën (pour la 4[e] fois).

XVIII[e] Rallye international du Maroc 1975
14 voitures à l'arrivée (sur 105), dont 2 Citroën :
4[e] Deschaseaux-Plassard (DS 23)
13[e] Laurent-Marché (GS.X2)

XIX[e] Rallye international du Maroc 1976
19 voitures à l'arrivée (sur 95) dont 2 Citroën :
4[e] Deschaseaux-Plassard (CX 200)
17[e] Laurent-Marché (GS.X2)

XX[e] Rallye international du Maroc 1980
5 voitures à l'arrivée (sur 22) dont 1 Citroën :
1[er] Deschaseaux-Plassard (CX 2400 GTI)

D'autres images : Deschaseaux, en tête à Marrakech en 1970, finissant comme si de rien n'était une épreuve spéciale sur trois roues, sa DS 21 ayant perdu la 4[e] en frôlant d'un peu près un rocher... Neyret, terminant 2[e] en 1972 après avoir remplacé l'accélérateur cassé de sa DS 21 par une ficelle tirée sur commande par son coéquipier Terramorsi assis à l'arrière... Neyret encore second l'année suivante, après avoir parcouru les dernières étapes avec une fuite au radiateur d'huile de sa DS 23, Terramorsi vidant depuis l'habitacle des bidons d'huile dans un tuyau aboutissant directement au moteur...

Test de robustesse, épreuve de tenue de route, le Rallye du Maroc fait partie des traditions sportives de Citroën. C'est pourquoi lorsqu'il fut question qu'il renaisse après quatre ans d'interruption, il était pour ainsi dire inévitable que la marque y participe.

Pourquoi pas avec un pilote dont le nom est aujourd'hui durablement lié à la fois au Rallye du Maroc et à Citroën : Jean Deschaseaux.

Jean Deschaseaux qui, assisté toujours de Jean Plassard, non seulement donna au Rallye du Maroc 1971 sa première victoire absolue à la SM, mais encore parvint pratiquement sans assistance à terminer 4[e] en DS 23 et en CX 2200 de série dans les éditions 1975 et 1976 de son rallye pré-

Af all the famous Rallies, the Morocco Rally, which featured in the World Championship, is among those whose events, in the '70 s' remain ensconced, haloed with the glorious dust of legend, in everyone's memory. Pictures come to mind: the start of the Rich – Tizi N'Isly special, among twin plumes of spray from the forded oued... Asni – Tizi N'Test, a crazy hill-climb race, 54 miles half-tarmac, half-earth, with one or two wheels overhanging the precipice... Tata, the sun-scorched bled, in the heart of the longest run in the 'Southern Inferno', 143 miles where you either go, or you give up...

It is also the Rally in which Citroën has earned its finest laurels – by winning, over a five-year period, three absolute victories, and the Manufacturers' Cup four times.

ON THREE WHEELS

More pictures: Deschaseaux, in the lead at Marrakesh in 1970, finishing a special run on three wheels, as though nothing were more natural, his DS having lost the fourth by skirting a rock too closely... Neyret, finishing 2nd in 1972 after having replaced the broken accelerator of his DS 21 with a piece of string on which his teammate Terramorsi, seated at the back, pulled as instructed... Neyret once more, again second the following year, after having covered the last runs with his DS 23's oil radiator leaking like a sieve, Terramorsi emptying, from inside the car, can after can of oil through a pipe leading straight into the engine...

A sturdiness test and a road-holding trial, the Morocco Rally is part of Citroën's sporting tradition. This is why, when its rebirth after four years in abeyance was mooted, it was virtually inevitable that the marque should run.

But how, with a skimpy yearly budget and drivers and cars already entered in France for the Overland Rallies Championship, would that be possible?

WHY NOT DESCHASEAUX?

Why not with a driver whose name is now durably linked with the Morocco Rally and with Citroën: Jean Deschaseaux?

Jean Deschaseaux, as always assisted by Jean Plassard, did not merely give the SM its first victory in the 1971 Morocco Rally: he also managed to finish fourth in a DS 23 and a standard CX 2200 in the 1975 and 1976 editions of his favourite rally. Jean Deschaseaux's finest feat in Morocco was probably accomplished in 1973, when he only finished 8th in the general classification. That year Deschaseaux, after a serious delay due to a really minor suspension problem, managed to haul his DS 23 out of the depths of the classification by beating, in the same car, the all-time record for the deadly Irherm – Tata – Foum Zguid special: for the first time in the Rally's history, these 143 miles were covered in under three hours: to be precise, in 2 hrs 57' 58". In full swing, Deschaseaux shortly after beat the record for the 147 miles separating Zagora from Rissani, set up the previous year by Lampinen in his Lancia HF.

While Guy Verrier, head of Citroën's Competitions Department, is familar with the Morocco Rally, in which he personally came in second

Photo Dahdoz (Citroen 7.546)

Deschaseaux 9 ans après : la CX succède à la SM

féré. Jean Deschaseaux dont le plus bel exploit au Maroc fut peut-être accompli en 1973, lorsqu'il ne termina que 8e au classement général. Cette année-là Deschaseaux, après avoir été gravement retardé par un ennui pourtant mineur de suspension, remonta sa DS 23 des profondeurs du classement en battant avec elle le record absolu de la terrible spéciale Irherm-Tata-Foum Zguid : pour la première fois dans l'histoire du rallye, ces 230 km de pistes impossibles furent parcourus en moins de trois heures, 2 h 57' 58'' exactement. Sur sa lancée, Deschaseaux battait peu après le record des 237 km Zagora-Rissani établi l'année précédente par la Lancia HF de Lampinen.

Si Guy Verrier, le chef de service Compétitions Citroën, connaît bien le rallye du Maroc, dans lequel il termina notamment second du classement général (avec Murac) au volant d'une DS 21 en 1969, il connaît également Jean Deschaseaux, puisque c'est en voulant doubler celui-ci dans la poussière, justement au rallye du Maroc, qu'il fut arrêté par un rocher, en 1970... De là l'idée de tenter le coup de dé d'un pari audacieux : concentrer tous les risques, toutes les chances sur un seul équipage en confiant une CX 2400 GTI groupe 5 à Jean Deschaseaux.

« Al Massira » la longue marche, autre nom du rallye en arabe, tout un programme : du 22 au 27 juin 1980, 2 850 km dont 1 298 km en sept épreuves spéciales chronométrées.

Quatre étapes : Tanger-Fès, Fès-Marrakech, Marrakech-Agadir, Agadir-Casablanca. Et si la fameuse spéciale du Tizzi N'Test est maintenant en grande partie goudronnée, elle est demeurée tout aussi sinueuse et ses abîmes tout aussi profonds. Et les célèbres Missour-Gourrama ou Rich-Tizi N'Isly-El Ksiba sont restés fidèles à leur réputation. Quant aux longues spéciales dans « l'enfer du sud », Taliouine-Tinerhir 456 km ou Tinerhir-El Ksiba 221 km, elles n'ont rien à envier aux épreuves d'autrefois.

Bien que très sagement Deschaseaux ait ménagé sa voiture en vue des étapes du sud, il était en tête à l'arrivée à Fès et n'allait plus lâcher la première place, contrôlant la course jusqu'au bout et réglant sa marche en observant derrière lui les nuages de poussière émis par ses poursuivants. Ceux-ci, casse et sorties de route aidant, étaient de moins en moins nombreux... Quatre seulement à l'arrivée derrière Jean Deschaseaux qui, mis à part tout de même un camion qui l'avait croisé d'un peu près en virage, emportant avec lui une porte de la CX, fit une course sans bavure (pas une crevaison !), donnant la preuve qu'il continuait à mériter en 1980 le titre qu'on lui avait décerné en 1971, celui de « roi du Maroc ».

Jean Deschaseaux aura apporté une victoire absolue à Citroën sous trois chefs de compétition successifs : en 1971 le Rallye du Maroc avec une SM pour René Cotton, en 1977 le Tour du Sénégal avec une CX pour Marlène Cotton, en 1980 le Rallye du Maroc pour Guy Verrier.

Comme un journaliste lui demandait son secret, Deschaseaux répondit : « Pour gagner ces rallyes, il ne faut pas avoir d'incidents et pour cela il suffit de ne pas rouler vite ». Sans rire. C'est cela l'humour Deschaseauxien.

(with Murac) in the general classification in 1969 at the wheel of a DS 21, he also knows Jean Deschaseaux, since it was when trying to overtake him, in the Morocco Rally itself, that he was stopped by a boulder in 1970...

Whence the idea of trying a toss-up: concentrating all the risks and all the chances on one single crew, by entrusting a group 5 CX 2400 GTI to Jean Deschaseaux, in which to enter into the adventure all by himself.

Adventure is the right term. Every bit as enthralling as its predecessors, known as 'the toughest rally in the world'. 'Al Massira' – the long march – another name for the rally in Arabic, and quite a programme: between 22 and 27 June 1980, 1,771 miles, 807 of them on special timed test runs.

IN THE LEAD AT FEZ

Four main stretches: Tangiers-Fez, Fez-Marrakesh, Marrakesh-Agadir, Agadir-Casablanca. And while the famous Tizi N'Test special in now largely tarmacked, it has remained every bit as sinuous, and its precipices as deep, as before. And the notorious Missour – Gourrama or Rich – Tizi N'Isly – El Ksiba runs have remained true to their reputations. As for the long special runs of the 'southern inferno', Taliouine-Tinerhir 283 miles or Tinerhir-El Ksiba 137 miles, they are as tough as ever: same stifling heat, same impossible tracks, like the up-stream drive in the Todra gorge, on the rolling shingle of a camphorated-water oued.

Although, very wisely, Deschaseaux had no hesitation in accepting penalties in the first special runs in order to spare his steed for the southern stretches, he was in the lead on arriving at Fez and was never to abandon first place, in control of the race to the finish and setting his speed by watching the clouds of dust of his competitors in pursuit.

ONLY FIVE CARS !

These, what with running off the road and mechanical failures, were growing fewer and fewer... only four of them left in at the finish behind Jean Deschaseaux who (apart from a truck that had passed him a little too closely round a bend and carried away with it a door of the CX) had a trouble-free run (not as much as a puncture!), thus administering the proof in 1980 that he had continued to deserve the title which he had been granted in 1971, that of 'King of Morocco'.

Jean Deschaseaux has now brought absolute victory to Citroën under three successive Competitions heads: in 1971, the Morocco Rally in an SM for René Cotton, in 1977 the Tour du Senegal in a CX for Marlène Cotton, and in 1980 the Morocco Rally for Guy Verrier.

When a journalist asked him what his secret was, Deschaseaux answered: "If you want to win these rallies, you mustn't be incident-prone: the thing is not to speed". With a straight face. Such is Deschaseaux's brand of humour.

Photo Martin - Dondoz (Citroën 7.545)

RALLYE DES

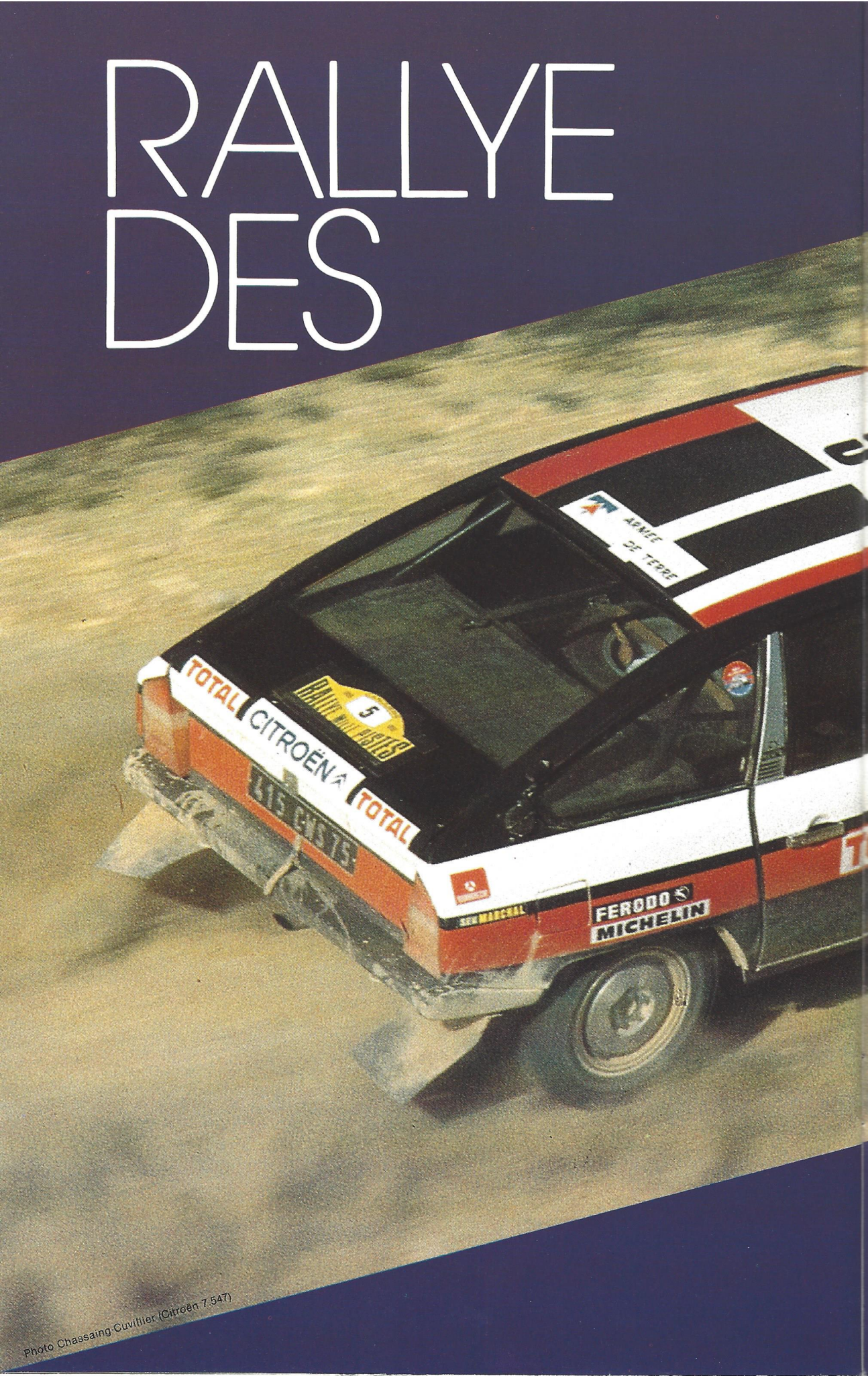


Photo Chassaing-Cuvillier (Citroën 7.547)

1000 PISTES

Au safari des militaires Luc chasse le gros gibier

Quelle chasse à courre, les 12 et 13 juillet, sur ce plateau de Canjuers dont bien des paysages, comme le lieu-dit « du grand plan » à l'ouest, semblent détachés de la grande plaine Massaï au Kenya. Pourtant, à l'appel du team Dragon, de l'ASA du Var et des militaires, ce n'était ni les lions ni les éléphants qui avaient répondu, mais d'autres espèces, un tout aussi gros gibier, solide, rapide et rusé, qui avaient pour noms Darniche, Fréquelin, Nicolas, Thérier, Ambrosino, Coppier, Wambergue...

Quand s'élancèrent, pour une première épreuve spéciale sur la piste tenue jusque-là secrète, tous ces monstres rugissant et bondissant, on vit la CX de Jean-Paul Luc-B. Carbonnier filer comme un zèbre de Grévy, faire jeu égal avec la Stratos de Darniche, réaliser d'entrée de jeu l'un des tous meilleurs temps, deuxième à une seconde de Wambergue (Alpine A 310).

Tel un gnou laché au galop en tête du troupeau, la CX de Chasseuil-Baron allait elle aussi à belle allure et terminait 5e.

Hélas, Warmbold (Citroën CX GTI) et Thérier (Toyota Celica) foncent dans la poussière comme des buffles en colère, suivent des flèches dans le mauvais sens et, le temps de s'en apercevoir et de reprendre la piste, plongent dans les profondeurs du classement.

Hélas, la CX de Patrick Lapie, si elle suit la piste, y crève un pneu, perd du temps et se retrouve à la 109e place comme un vieux phacochère couvert de verrues qui peine à suivre la harde.

Tel était la distribution des cartes au départ

What a chase, on 12 and 13 July, over the Canjuers plateau, many of whose landscapes, such as the area named 'le Grand Plan' to the west, seem lifted out of the great Masai Plain in Kenya. And yet, in answer to the call of the Dragon Team, the Var ASA and the Military, the response came neither from lions nor from elephants, but from other species, game of much the same stature – sturdy, fast and crafty – going by the names of Darniche, Fréquelin, Nicolas, Thérier, Ambrosino, Coppier, Wambergue, Beltoise...

When, embarking on a first run on a track up to then held secret, all these roaring, bounding monsters leapt to it: the CX of the Jean-Paul Luc - B. Carbonnier team shot off like a Grévy zebra, on an even footing with Darnich's Stratos, and starting off with one of the very best times.

Like a gnu gone to gallop at the head of the herd, Chasseuil-Baron's CX also ran smartly, to come in 5th.

Alack and alas, Warmbold (Citroën CX GTI) and Thérier (Toyota Celica) drove into the dust like baffled buffaloes, followed the pointers in the wrong direction and, by the time they had realized and got back onto the track, had sunk into the oblivious depths of the classification.

Alas and alack, Patrick Lapie's CX, while remaining on the (right) track, punctured a tyre, lost precious time and was relegated to 109th place, like an aged warthog hard-pressed to follow the herd...

This was the way the cards were dealt out at the start of this Vth International Rally of

Photo D. Raynaud (Citroën 7.548)

Photo G. Michel (Citroën 7.549)

de ce V[e] rallye international des mille pistes, cinquième épreuve du Championnat de France des rallyes sur terre 1980, 436 km dont 273 km pour treize épreuves spéciales chronométrées. 160 concurrents au départ.
Toute la journée les quatre équipages des CX officielles, auxquelles il faut ajouter la CX prêtée à l'adjudant-chef Boin (qui, après une course régulière dut abandonner sur incident mécanique alors qu'il était presque au port), firent merveille.
Jean-Paul Luc en état de grâce fit une course remarquable de régularité dans les hautes performances, maintenant, sauf une crevaison dans la cinquième spéciale, sa CX GTI groupe II dans le peloton des leaders, réussissant le quatrième meilleur temps dans la 2[e] spéciale et cinq fois un 5[e] meilleur temps, couronnant ses efforts d'un fort beau 3[e] temps dans le dernier rush.
Chasseuil fut beaucoup moins régulier, réussissant une fois le 3[e] meilleur temps, deux fois le 5[e]. Un incident de frein devait l'éliminer à mi-parcours.
Quant à Warmbold et à Lapie, ils avaient avant toute chose à émerger des abysses où les avait plongés la première spéciale. Ils s'y appliquèrent sans désemparer, Warmbold (deux fois 4[e], cinq fois 6[e]), avec une prudence peut-être en deçà de ce qu'aurait pu autoriser les possibilités de sa groupe V, mais qui lui permit de regagner la bagatelle de 135 places, 8[e] au classement général.
Lapie poussait à fond sa groupe I, et lui arrachait des temps de groupe II, IV ou V : 6[e], 8[e], 9[e], deux fois 10[e], 11[e], 12[e]... et même, en finale, 6[e], remontant pour sa part 121 places : 13[e] sur la cinquantaine de concurrents qui parvinrent à passer la ligne.
Luc terminait 4[e] au classement général, confirmant ainsi les qualités dont il avait fait preuve pendant toute la saison ; après cinq courses, il prenait provisoirement la tête du Championnat de France sur terre.

the Thousand Tracks, fifth test in the 1980 French Overland Rallies Championship, covering 271 miles, 170 of them in thirteen special timed test runs. 160 starters.

Throughout the day the four teams of the official CXs all did wonders, some to keep, others to improve, the initial deal.

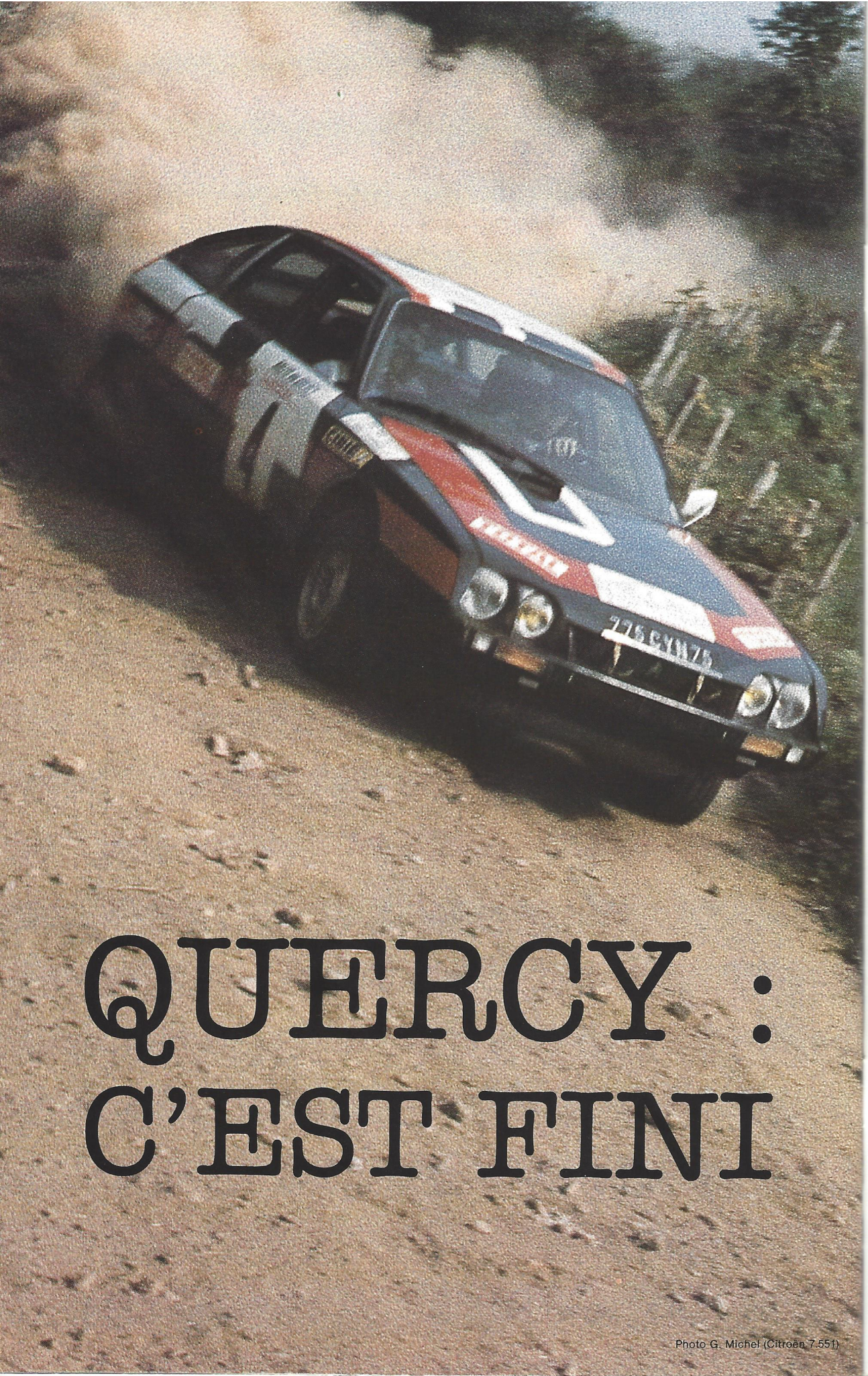
Jean-Paul Luc was smiled upon by the Gods, and ran a race remarkable for its regularity where top performance was concerned, maintaining as he did (except for a puncture during the fifth special) his group II CX GTI in the leading bunch and making, over and above his exploit in the first special on the Saturday, fourth best time in the 2nd and five times the 5th best time, with a brilliant 3rd in the last rush, to crown his praiseworthy efforts.

Chasseuil was much less regular, making the 3rd best time once, and the 5th, twice. Brake trouble was to eliminate him half way through.

As for Warmbold and Lapie, their first problem was to emerge from the depths into which they had been plunged by the first special. They spared no pains in doing so: Warmbold (twice 4th, five times 6th), with a caution perhaps excessive in view to recuperate a mere 135 places, and to finish 8th in the general classification.

Lapie, pushing his group I as far as she would go, made group-II, -IV or -V times: 6th, 8th, 9th, twice 10th, 11th, 12th... and even, in the Final, 6th, clambering back through 121 places: 13th out of the fifty or so competitors who crossed the finish line.

Luc finished 4th in the general classification, thus confirming the qualities he had manifested throughout the season; after five races, he provisionally stood at the head of the French Championship, with 4 points lead (56) over Therier (52).



QUERCY : C'EST FINI

Photo G. Michel (Citroën 7.551)

Le grand air du Quercy se chantera dans sa partition 1980 avec un peu de tristesse, comme la chanson « Capri, c'est fini ». Non que ce très beau rallye sur terre eut démérité cette année (4 et 5 octobre, 576 km dont 173 km en 19 spéciales chronométrées très sélectives, dans le très beau paysage du Lot) mais parce qu'il fut la sixième et dernière épreuve d'un Championnat de France des Rallyes sur Terre qui tourna un peu court. Six rallyes c'est peu pour toute une saison, surtout si c'est pour n'en prendre en compte que quatre.

En tout cas ce 4e Quercy vit se déchaîner les favoris et les autres. Si Oreille disparut prématurément avec sa CX groupe V à moteur expérimental, Luc signait dès le samedi deux seconds meilleurs temps, puis un 3e et un 4e. Il continuait le dimanche lorsque le décrochement de son levier de vitesse dans la 11e spéciale l'obligea à conduire d'une seule main, d'où retard puis sortie de route après l'arrivée. Des commissaires qui confondirent ligne d'arrivée, ligne de pointage, ligne de départ, un ordinateur qui lui aussi sortit de sa route, ne simplifièrent pas les choses. De toute façon Luc avait perdu la victoire en groupe II en permettant à la R 5 Alpine de Saby d'en prendre la tête. Il termine cependant 4e au classement général, devant Lapie 5e et premier du groupe I.

Après les six épreuves de Rallyes sur terre de la saison, Jean-Paul Luc totalise le plus grand nombre de points : 79, résultat de sa grande régularité. C'est une qualité qui n'intéresse pas, semble-t-il, le Championnat, dont le règlement impose de ne tenir compte que de 4 résultats, critère qui ramène le capital de Luc à 60 points et le classe à la 3e place derrière Thérier (72 points) et Saby (64 points). Patrick Lapie qui totalise 66 points (3e) en six épreuves et marque 59 points sur 4 épreuves, se trouve 4e et premier du groupe I. Bravo mais ne peut-on souhaiter au Championnat 1981 huit épreuves effectives et la prise en compte de six résultats au moins ?

The great aria of Quercy, in its 1980 score, is to be sung a little sad, like "Twas goodbye on the isle of Capri". Not because this very fine rally was below par this year (4 and 5 October, 358 miles, 108 of them in the form of 19 very selective special timed runs), but because it was the sixth and last test of a French Overland Rally Championship of rather skimpy design. Six events are short commons for a whole rally season, more especially if, only four of them taken into account.

However that may be, this 4th Quercy rally put the favourites, and the others, on their mettle. While Oreille disappeared prematurely in his experimental-engine Group V CX, Luc on the Saturday made the second best time, then the 3rd and the 4th. He was persevering along these lines on the Sunday, when his gear lever came loose in the 11th special, forcing him to drive with a single hand, whence delay and a swerve off the road after crossing the finishing line. Race stewards who got mixed up between finish line, check line and starting line, and a computer which also went off the rails, did nothing to simplify matters. In any case Luc had let victory slip from his grasp in group II when he allowed Saby's R5 Alpine to take the lead. He finished 4th in the general classification, in front of Lapie, 5th, and first in group I.

For the six overland rally tests of the season, Jean-Paul Luc scored the highest number of points: 79, as a result of his great regularity. This seems to be a quality not taken into consideration by the Championship organizers, whose rules lay down that only 4 results be counted, a criterion which brings Luc down to 60 points and places him behind Thérier 1st (72 points) and Saby (64 points). Patrick Lapie, with a total of 66 for the 6 tests and 59 for 4 tests is 4th, but 1st in group I. Good show, but might it not be desirable that the 1981 Championship number eight effective tests, at least six results being taken into account?

Photo G. Michel (Citroën 7.550)

CHEZ L'ANTIQUAIRE

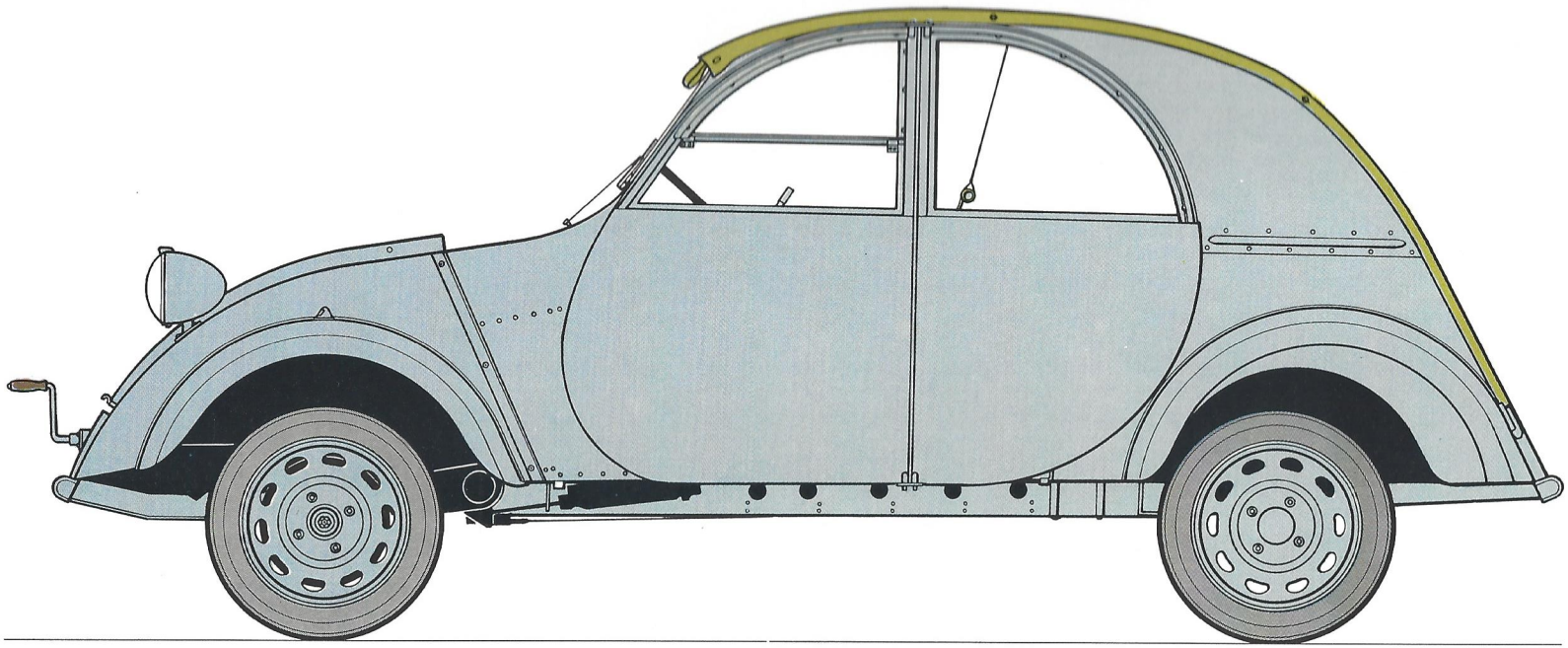
Citroën prototype 2 CV, 1939

1936, c'est alors qu'est entreprise l'étude d'une « voiture populaire » dont la définition est simple : « quatre roues sous un parapluie » et dont la réalisation sort délibérément des sentiers battus. Un véhicule économique, capable de transporter quatre personnes et 50 kg de bagages à 50 km/h dans le confort. Eléments de ce confort, bien sûr, la suspension, mais aussi l'habitabilité. Pierre Boulanger, directeur général, essaie lui-même les maquettes, son chapeau sur la tête. Si le chapeau tombe, le projet aussi. En mai 1939, 250 prototypes sont prêts pour un Salon qui n'aura jamais lieu.

FICHE TECHNIQUE : Prototype 2 CV. MOTEUR : 2 cylindres à plat opposés. Alésage 62 mm. Course 62 mm. Cylindrée 375 cm³. Puissance fiscale 2 CV. Puissance réelle 8 ch. Refroidissement par eau. Allumage par batterie, bobine et rupteur. Dynamo montée sans courroie en bout du vilebrequin. Pas de démarreur, mise en route à la manivelle. TRANSMISSION : boîte de vitesses à 3 rapports avant et 1 marche arrière. Levier à commande horizontale au tableau de bord. Roues avant motrices. DIRECTION : à crémaillère. FREINS : hydraulique à tambours à l'avant (dans les roues). Frein mécanique à commande à main à l'arrière. SUSPENSION : châssis en duralinox relié aux roues par des bras indépendants en magnésium. Barres de torsion protégées par carénage sous le siège arrière (trois barres et une de surcharge de chaque côté soit huit en tout). Elément anticabreur (blocage de la suspension au freinage par verrouillage hydraulique). PNEUS : Michelin Pilote 125 × 400. CARROSSERIE : Berline 4 portes, 4 places (sièges hamac). Un seul phare, côté conducteur. PERFORMANCES : vitesse maximale 50 km/h. Consommation 5 litres aux 100 km.

The history of the 2 CV began in 1936. It was then put on the drawing board – a "popular car" to be. Its basic specifications were simple: "four wheels under an umbrella". An inexpensive vehicle capable of carrying four persons and a hundredweight of luggage as comfortably as possible at just over 30 mph. Comfort factors to include suspension, of course, but also spaciousness. Pierre Boulanger, then General Manager, himself tried out the life-size mock-ups, with his hat on. If the hat fell off, the project fell through. By May 1939, 250 prototypes were ready for a Paris Motor Show that never came off: war had broken out.

TECHNICAL DATA: 2 CV prototype. ENGINE: Flat twin with opposed cylinders. Bore 2.441", stroke 2.441", swept volume 22.88 cu. ins. French Treasury rating 2 CV. Effective horsepower 8 HP. Water cooled. Battery, coil and contact-breaker ignition. Dynamo drive directly off end of crankshaft (no belt). No self-starter: starting handle. TRANSMISSION: gearbox with 3 forward speed + reverse. Lever operated horizontally on dashboard. Front-wheel drive. STEERING: rack and pinion. BRAKING: hydraulic on front-wheel drums (in the wheels). Mechanical hand-brake on rear wheels. SUSPENSION: chassis of light alloy (duralinox) connected to the wheels by independent magnesium arms. Torsion bars protected by fairing under the rear seat (three bars, plus one for overload, on each side, making eight bars all told). Anti-bucking device (suspension blocked on braking by a hydraulic locking system). TYRES: Michelin Pilote 125 × 400. BODY: 4-door saloon with 4 hammock-type seats. Single headlight, on the driver's side. PERFORMANCE FIGURES: max. speed 31 mph. Consumption: 56.5 mpg.

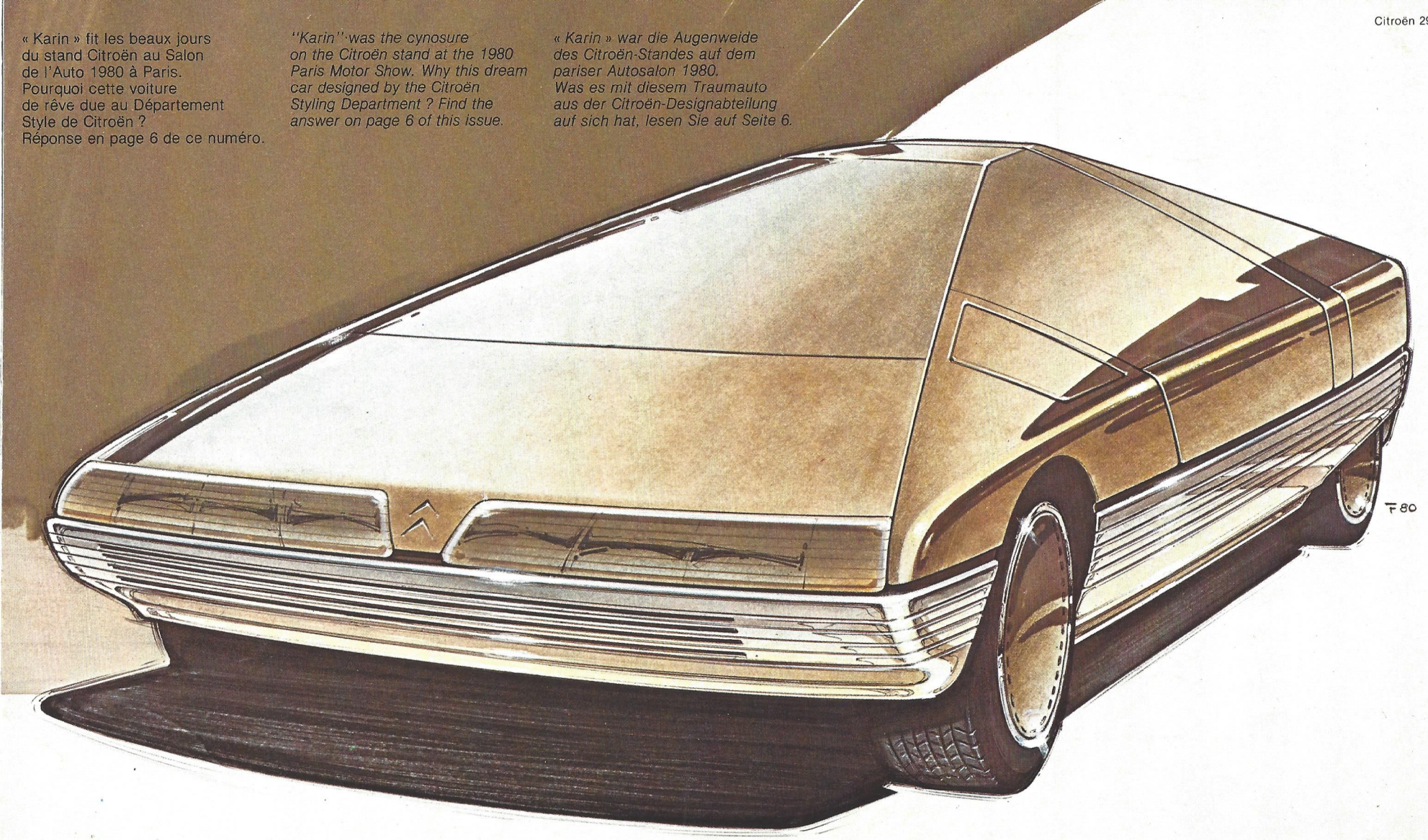


Citroën. 2 cv prototype, 1939

« Karin » fit les beaux jours du stand Citroën au Salon de l'Auto 1980 à Paris. Pourquoi cette voiture de rêve due au Département Style de Citroën ? Réponse en page 6 de ce numéro.

"Karin" was the cynosure on the Citroën stand at the 1980 Paris Motor Show. Why this dream car designed by the Citroën Styling Department ? Find the answer on page 6 of this issue.

« Karin » war die Augenweide des Citroën-Standes auf dem pariser Autosalon 1980. Was es mit diesem Traumauto aus der Citroën-Designabteilung auf sich hat, lesen Sie auf Seite 6.



Relations Publiques Citroën. Achevé d'imprimer le 30 janvier 1981. Mape. Printed In France. ISSN 0398.7523. Automobiles Citroën 75015 Paris. SIRET 642050199-00016