



Vous désirez avoir des renseignements sur ce dossier ;
Vous avez déjà ce dossier et vous voulez apporter des précisions

Faites nous part de vos remarques :
e-mail : dossier.sahara@clubamis2cv.org

⇒ pages 17, 32-35, 148 (1^{er} Tirage), le nom de famille de monsieur Bouquet (responsable de l'industrialisation de la 2 CV 4x4) ne prend pas de c. Nous présentons nos excuses à monsieur Bouquet.

⇒ Pour compléter la page 110 des 2 CV 4x4 Suisse, Georges Lachaise nous fait parvenir une photocopie d'une page du double chevrons n°8 d'avril 1961. On trouve sur cette page une photo légendée: « au salon de Genève, en étonnante posture, une 2 CV modèle Sahara. »

⇒ page 38 du dossier ; la photo en bas à droite de la page qui représente une vue arrière du modèle de série est à l'envers. En effet si l'on regarde de près on distingue que la fixation de l'éclairage de plaque est du mauvais côté. Bravo à Ulrich qui à l'œil !

⇒ page 141

« (...) deux réservoirs d'essence viennent prendre place sous les sièges avant (réservoir gauche pour alimenter le moteur avant et le droit pour l'arrière). (...) »

Les deux réservoirs ont été inversés : réservoir gauche pour le moteur AR et réservoir droit pour le moteur AV.

⇒ page 153 et 154

Le tableau des régulateurs ne peut s'étendre à la 2 CV 4x4. La Sahara reçoit en première monte et pour toute sa production (au moins française) un régulateur Ducellier réf 8298A.



⇒ page 28

Sur l'une des photos de la présentation du cabriolet DS au Pré Catelan, on distingue en arrière plan une 2 CV 4x4 (en faisant un zoom de la photo originale sur le capot). Cela n'est pas remis en cause mais, il y a une erreur d'un an. Comme l'indique « le double chevron » n°4, cette présentation a eu lieu le mercredi 31 août 1960 !

Paris-Presse : « Un festin pour les yeux. »



L'Alsace de Mulhouse :
« Un cabriolet très élégant,
merveilleusement profilé. »

Europe-Auto : « Une très belle réussite. »



« Citroën vous prie d'honorer de votre présence la réunion de Presse qui aura lieu le mercredi 31 août 1960, à 10 h 30, au Pré Catelan. »
Répondant à cette invitation, plus de 200 journalistes français étaient venus faire connaissance avec les modèles Citroën 1961 qui étaient exposés dans le restaurant du centre du Bois de Boulogne.
La DS 19 décapotable fut de loin le modèle le plus remarqué, le plus admiré, le plus photographié par les journalistes de la grande presse, alors que les techniciens des journaux spécialisés se penchaient sur le moteur des DS et se faisaient expliquer le fonctionnement du nouveau régulateur centrifuge.
Les réactions qu'elle a suscitées sont d'excellent augure pour le succès des voitures de la marque, puisqu'on a pu constater, dès le soir même par les commentaires de la télévision et de la radio, dès le lendemain dans la presse écrite, que l'unanimité s'était faite pour approuver les modifications et vanter les mérites du modèle décapotable.

17

⇒ page 173 du dossier vous pouvez ajouter la couverture de la revue Echappement n°231 de janvier 1988

