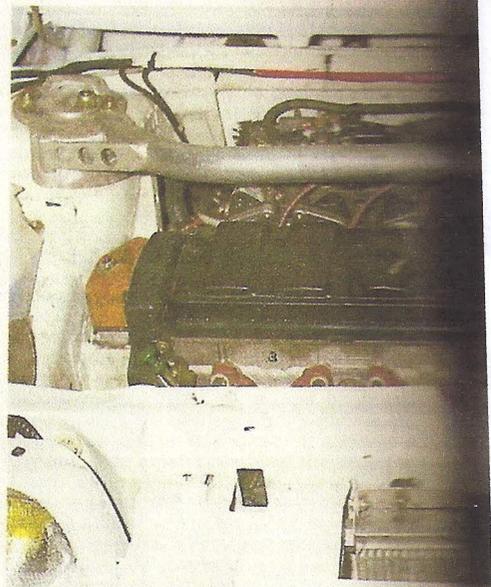


ESSAI COURSE

CITROËN AX SPORT GROUPE A

Le retour aux sources !

Avec un trophée axé sur les grandes épreuves des championnats du monde, d'Europe, de France et sans oublier pour autant les vrais rallyes africains, la terre, les courses de côte ou même les circuits, on n'a pas fini de parler de la petite AX Sport... Après l'épisode douloureux de la BX 4 TC, on se croirait revenu au tout début de l'ère Visa ! Chez Citroën, on s'efforce à nouveau de rendre la compétition accessible...



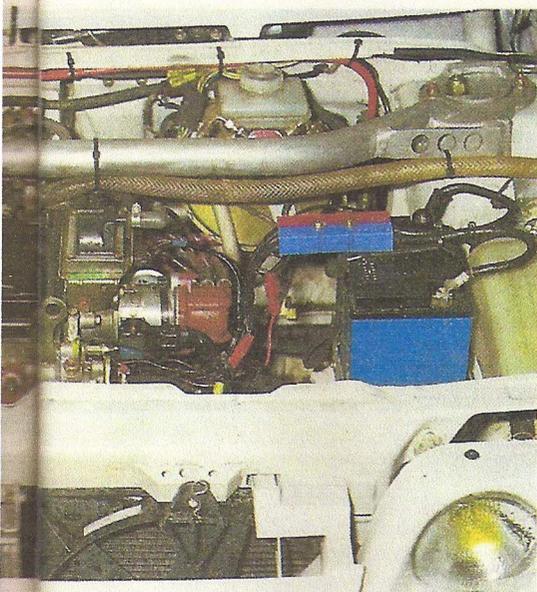
Il semble qu'à Trappes, l'échec de la BX 4 TC ne soit plus qu'un très mauvais et lointain souvenir. Depuis sa sortie, les esprits se sont concentrés sur la petite AX Sport qui si elle ne fait peut-être pas l'unanimité en tant que sportive de tous les jours demeure néanmoins une base remarquable et peu onéreuse, pour aborder la compétition. Après tout, c'était bien le but principal de l'opération ; une seconde génération d'AX Sport (voir l'encadré) devant en principe contenter les utilisateurs qui ne sont pas intéressés par la compétition...

Citroën et son service compétition ont donc bâti autour de cette AX Sport un trophée fort bien doté et pour le moins

alléchant puisque se disputant sur les routes des plus grands rallyes mondiaux, européens ou français (1^{re} et 2^e division). Le championnat de France sur terre n'a évidemment pas été délaissé, de même que les courses de côte et le circuit avec des voitures spécifiques pour cette dernière discipline. Bref, dans les mois à venir, on parlera de l'AX Sport et de ses victoires de classe en groupe A... puisque l'essentiel du trophée (les victoires de classe en groupe N seront cependant également récompensées...) est axé sur le groupe A. Parallèlement à tout cela, l'usine engagera pour ses sélectionnés et pour chaque manche du championnat du monde 3 voitures. Le premier rendez-vous ne pouvait être que Monte-Carlo...

Poids plume !

Le rallye à peine achevé, nous avons kidnappé l'une des voitures d'usine à la sortie du parc fermé pour s'échapper aussitôt vers le col de la Madone, l'un des hauts lieux de la dernière nuit du Monte-Carlo. Une petite séance de clés de 13 afin d'ajuster le siège et me voici à la place de Dany Montagne, à l'assaut du col dans cet engin très sympathique. Ça a beau être un tout p'tit cube (1300 cm³), il s'agit d'une véritable voiture de course. L'ambiance est maximum : sonorité d'échappement, d'admission, sifflements de transmission, bruits d'articulations, habitacle dénudé, le gros compte-tours sous les yeux, les baquets, l'arceau totalement



Pour le moment, le petit 1300 se contente de 120 chevaux.

intégré, le trip, l'inconfort total... la panoplie est complète mais toujours aussi grisante que la voiture soit grosse ou petite. Evidemment, sous le capot, ce n'est pas la tempête ! Le petit 1300 gr. A ne délivre pas plus de 120 chevaux pour un premier jet. Par contre, il se montre facile à utiliser, assez linéaire dans son fonctionnement même si la puissance maximum est atteinte à... 7 300 t/mn et le couple (13,8 mkg) vers 4 500 t/mn. Sa préparation demeure assez classique. En groupe A, il n'y a guère de miracle ! Un détail : les moteurs d'usine ont trois origines. Brozzi, Solution F ou Mathiot ! La bonne volonté manifestée par cette mécanique vient peut être d'une boîte aux rapports très rapprochés et tirant délibérément très court. Le plus court possible même avec un pont qui ne permet pas plus de 140 km/h à 8 000 t/mn en cinquième. Pas moins de six rapports de pont sont homologués autorisant une vitesse maxi s'étendant de ces 140 km/h à 185 km/h. On n'a donc que l'embaras du choix à ce niveau...

Autre avantage : ce petit 1300 n'a pas lourd à traîner ! Pas plus de 710 kilos avec tous les accessoires nécessaires à la pratique du rallye : blindages, roue de secours, outillage, radio, tripmaster, etc. On n'est pas loin des 700 kilos qui fixent la limite autorisée. Et ce, malgré une coque un peu lourde, provenant du spécialiste Matter, dont la solidité et la rigidité restent exceptionnelle. Cette coque toute préparée avec l'arceau intégré sera au catalogue. Une solution efficace mais coûteuse qui sera donc proposée parallèlement à une coque nue, non traitée équipée d'un arceau plus classique. Une chose est néanmoins rassurante : la préparation d'une voiture au top niveau comme celles de l'usine réclame un budget ne dépassant pas 100 000 F de pièces et de main-d'œuvre. Sur la ligne de départ, une AX Sport groupe A ne devrait

donc pas dépasser 170 000 F. Et pour ce prix, on a droit au grand jeu !

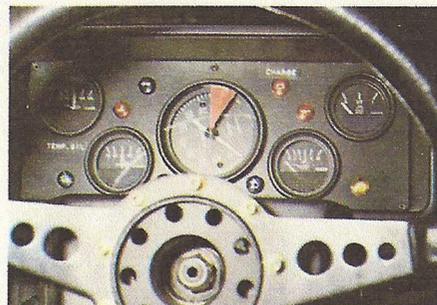
Un moteur et une vraie boîte de course (avec un autobloquant ZF à 40%), des gros freins ventilés, une direction directe ainsi que des suspensions totalement reconsidérées. Tout d'abord, toutes les articulations sont devenues rigides au moyen de rotules Unibal. Les moyeux avant sont renforcés et réalisés en mécano-soudure alors que les bras arrière en fonte sont cloisonnés afin d'offrir une rigidité parfaite. On peut ajuster les hauteurs de caisse ainsi que la raideur de la barre stabilisatrice avant en faisant varier le bras de levier. Sur le plan freinage, les voitures d'usine conservent le servofrein (modifié par Bendix néanmoins), malgré l'homologation d'un double maître-cylindre avec palonnier, pour une meilleure puissance de freinage et un plus grand confort de pilotage. Avec des disques ventilés à l'avant et des disques pleins à l'arrière, le freinage de l'AX Sport n'a évidemment plus rien à voir avec celui, catastrophique, proposé en série. Pour la direction, trois rapports de démultiplication sont proposés et il n'est pas évident que la plus directe soit la plus efficace...

Il neige !

Citroën, comme d'autres, misait avant tout sur la neige pour mettre en valeur le potentiel de sa nouvelle venue. Avec un 1300, il n'y avait que ça à faire. C'est pourquoi les trois équipages Citroën ont dû s'accommoder durant tout le rallye de suspensions et de réglages définis avant tout pour la glisse...

Pour notre part, on continue notre ascension vers le col de la Madonne en jouant du levier de vitesses. Nous sommes qu'à une vingtaine de kilomètres d'une principale totalement ensoleillée. Pourtant, à mesure que l'on s'élève, la température fraîchit et surtout le ciel s'assombrit au grand désespoir de Chic qui prépare déjà son flash. A quelques kilomètres du but que nous nous étions fixé, il commence par pleuvoir, puis vient la grêle et enfin... la neige ! Celle qui s'était refusée à tomber durant une semaine entière se décide enfin à se montrer... sur une spéciale à quelques encablures d'une méditerranée que l'on domine totalement ! Pour le moment, la chaussée n'est que mouillée mais elle ne tardera pas à devenir très glissante. Et bien évidemment aucun d'entre nous n'avait prévu ce coup du ciel : notre petite AX Sport est chaussée de mixtes ! Alors, on y va de la pointe des roues, prudemment, même avec 120 ch. On profite de la chaussée seulement mouillée pour voir l'essentiel.

En moins d'une demi-heure, il faudra composer avec d'énormes flaques et surtout une neige fondante extrêmement sournoise. On s'y attendait : la poussée n'est pas violente. Il ne faut pas hésiter à monter les régimes (8 000 t/mn) mais ce petit moteur manifeste néanmoins une bonne volonté. Première, seconde, troisième, quatrième... les rapports s'enchaînent rapidement mais la commande de boîte renforcée et sur rotules n'est pas à



L'instrumentation est réduite : priorité au compte-tours.



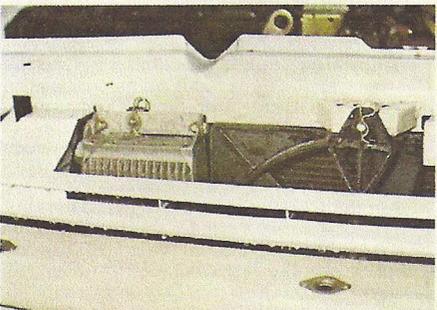
Boîte à air dans la baie de pare-brise et barre anti-rapprochement en alliage léger.



Commande de boîte sur rotules.



Bras renforcé et disques à l'arrière.

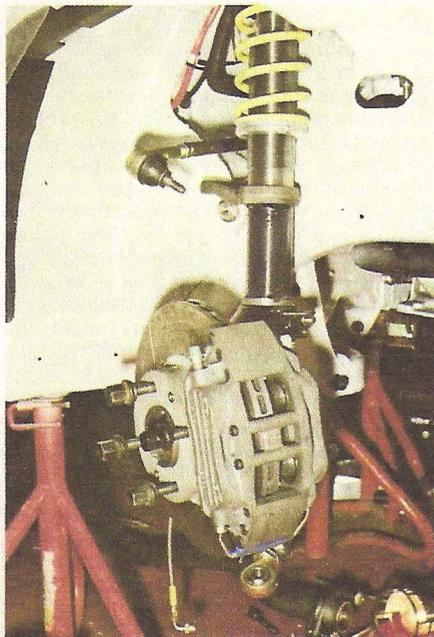


Un gros ventilateur et un radiateur d'huile prennent place dans la calandre.

ESSAI COURSE Citroën AX Sport Gr. A.



Sur la terre et le goudron, l'AX Sport garde un diamètre de roue de 14 pouces.



Le train avant redéfini avec ses gros freins.

l'abri de critiques. Peut-être a-t-elle pris du jeu au fil des spéciales mais elle est d'une imprécision terrible. Le débattement du levier est gigantesque et la grille très incertaine avec des verrouillages manquant de franchise. A revoir au plus vite... ou à essayer avec une commande en bon état ! Ceci dit, on est bien au vo-

lant d'une voiture de course ! On est ballotté de tous les côtés et lors des premiers kilomètres, il faut se montrer attentif afin d'assimiler toutes les subtilités d'une direction aux réactions nombreuses avec la présence de l'autobloquant. C'est pourquoi une démultiplication un peu générale rendrait le pilotage de cette AX

groupe A plus facile. Cependant, on se fait très vite à ce genre de réactions. Il suffit de se montrer un peu plus volontaire... Dès lors, l'AX Sport groupe A révèle son véritable tempérament avec des suspensions encore un peu souples mais une motricité très efficace malgré le sol glissant et une adhérence que l'on prend très rarement en défaut. Avec 120 chevaux, 710 kilos et de larges racings, elle reste totalement collée à la route. Il faut l'aide d'un sol glissant pour découvrir son équilibre. Celui légèrement sousvireur de toute traction avant que l'on inverse que par quelques artifices.

Un peu plus de freins sur l'arrière facilite le placement par exemple. Le seul problème consiste à freiner suffisamment tard pour profiter du phénomène. Or l'AX freine très très bien donc... très très tard ! Le tout, c'est d'avoir le cœur assez gros ! Pour l'endurance, on verra ça plus tard dans l'année, la chaussée trop glissante ne nous permettant plus de nous faire une opinion.

L'encombrement réduit, le faible poids font que la petite Citroën reste extrêmement agile et vivante à piloter. Ça compense bien les quelques chevaux manquants...

A. Bernardet

Photos : C. Chiquello

Caractéristiques

Moteur

Type/Emplacement : 4 cylindres en ligne - Transversal avant - Alésage X Course : 75,1x73,2 mm - Cylindrée : 1 299 cm³ - Cylindrée unitaire : 324,7 cm³ - Rapport volumétrique : env. : 11,5 - Régime maximum : 8 000 t/mn - Puissance maximum : 120 ch à 7 300 t/mn - Puissance spécifique : 92,7 ch - Couple maximum : 13,8 mkg à 4 500 t/mn - Couple spécifique : 10,6 mkg - Vitesse moyenne de piston : 19,5 m/s - Distribution : 1 arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée 2 soupapes par cylindre - Vilebrequin : 5 paliers en fonte - Matière du bloc : alliage léger - Matière de la culasse : alliage léger - Refroidissement : liquide - Lubrification : humide + radiateur - Alimentation : 2 carburateurs double corps horizontaux Solex - Allumage : électronique.

Transmission

Mode : Roues AV.
Nb de rapports : S + AR synchronisés.

Rapport	Km/h/1 000 t/mn	Km/h à 8 000 t/mn
1 : 3,416	6,810	54,480
2 : 2,466	9,430	75,440
3 : 1,826	12,740	101,920
4 : 1,500	15,505	124,040
5 : 1,321	17,610	140,880

Rapport de pont : 4,538.
Autobloquant : ZF 40%

Châssis

Structure et matériaux : Coque autoporteuse en acier, ressoudée et renforcée. Type : Berline 3 portes. Suspension avant : Mac Pherson avec bras inférieurs triangulés - Barre stabilisatrice réglable et hauteur de caisse ajustable - Articulations rigides - Suspension arrière : Bras tirés avec barres de torsion transversales. Hauteur de caisse ajustable - Articulations rigides - Barre stabilisatrice - Freinage : AV : Disques ventilés (D : 280 mm) avec étriers AP à 4 pistons - AR : Disques (D : 224 mm) avec étriers à 2 pistons. Servofrein et régulateur de pression réglable - Direction : Crémaillère directe - Nb de tours de volant : 2,75 - Jantes : 5,5" x 14 en alliage léger - Pneumatiques : Michelin 18/56-14.

Dimensions, poids, capacités

Longueur : 349,5 cm - Largeur : 160 cm - Hauteur : 140 cm - Empattement : 228,5 cm - Voie AV : 142 cm - Voie AR : 134 cm - Poids annoncé : 710 kg (minimum : 700 kg) - Répartition AV/AR du poids : 464/246 kg (65/35%) - Rapport poids/puissance réel : 5,90 kg/ch - Capacité essence : 45 litres.

L'AX Sport évolue



L'ambiguïté voulait que la petite AX Sport débute sa carrière sportive, avec son homologation tardive en groupe N et en groupe A au début de l'année, alors qu'elle ne figurait plus au catalogue du constructeur... Commercialement, l'AX Sport n'est donc pas morte puisque Citroën s'apprête à lancer au mois de mars une nouvelle version qui ne sera plus une série limitée mais apparaît au catalogue. Et si on en juge par son évolution, les mauvaises langues auraient tendance à dire que le brouillon a été mis au propre et que deux modèles ne sont pas de trop pour aboutir à un produit enfin achevé...

De quoi peut bien se composer cette nouvelle AX Sport qui ne sera plus une série limitée mais bel et bien un modèle de série ? Commençons par la mécanique. C'est simple, c'est le seul aspect de la voiture qui n'évolue pas ! Elle conserve le TU 1 294 cm³ défini par Danielson et délivrant ses 95 chevaux à 6 800 t/mn. Et 95 chevaux, c'est à cylindrée égale 8 chevaux de moins que la nouvelle 205 Rallye. En l'absence d'évolu-

tion, on peut souhaiter que tous les problèmes de carburation auront été résolus... En fait l'essentiel des modifications concerne le châssis. Souvenons-nous du freinage de l'AX Sport. Il était honteusement catastrophique ! La petite Citroën nous revient avec des disques majorés de 20 mm à l'avant (258 mm au lieu de 238), un nouveau maître-cylindre ainsi que des récepteurs et un régulateur modifiés à l'arrière. La critique a du bon !... Seulement, de tels freins avant ne sont plus logeables dans des roues de 13 pouces. D'où des roues de 14 pouces de même largeur cette fois-ci (5,5 J) qu'elles soient en tôle (de série) ou en alliage (en option). La monte pneumatique est toujours confiée à des Michelin MXV mais de 175/60 HR 13, ils passent à... 165/60 HR 14. La motricité sera-t-elle vraiment gagnante dans l'affaire ? Attendons l'essai de la voiture !... Ces pneumatiques modifient très peu la démultiplication des rapports de boîte (plus longs de l'ordre de 1,5%), mais la vitesse de pointe pourrait bénéficier du gain aérodynamique qu'ils autorisent.

Sur le plan esthétique, cette nouvelle AX Sport se distinguera donc par ses roues mais aussi par un baquet supérieur sur le hayon. Enfin, cette fois-ci, tous les éléments en plastique de la carrosserie sont teints dans la masse pour un meilleur aspect. Quatre teintes sont proposées. Enfin pour plus de confort, on a revu l'insonorisation et la planche de bord devient plus proche de celle de l'AX GT. Le prix devrait rester sous les 70 000 F...

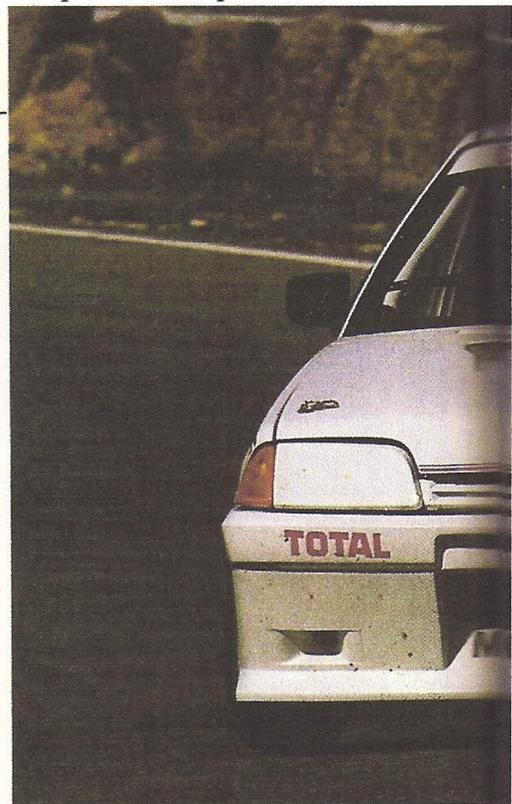
A.B.

ESSAI

CITROËN AX SPORT « COUPE »

On m'appelle Jackpot Bullworker

Des formules de promotion en circuit, cette année, il y en a profusion, et chacune a sa personnalité. La Coupe AX des Circuits de France, par exemple, c'est pour les chasseurs de primes aux gros bras...



Sans qu'on sache bien à quelle promotion elles servent, celle des pilotes ou celle des constructeurs, les formules dites « économiques » prolifèrent ces temps-ci. La dernière en date — on peut même dire la plus tardive, ce qui semble être hélas une habitude chez Citroën — est celle lancée sur la base de l'AX Sport. « Base » est le mot juste, puisque l'auto diffère assez profondément de la voiture de série, mais ce n'est pas un reproche : pour un usage en circuit, c'est même plutôt souhaitable. En gros, l'AX « Circuit » est élaborée à partir de la version groupe A de l'AX Sport, essayée dans Echappement 232. Elle s'en démarque sur le plan mécanique par sa batterie de carburateur Weber à cornets (et non plus de Solex avec boîte à air), son collecteur d'admission spécifique et son échappement plus libre et mieux dessiné, qui lui font encore grappiller une di-

zaine de chevaux. Rappelons que la groupe A s'offrait déjà des pistons forgés, des bielles renforcées, des culbuteurs à rotules, un arbre à cames méchant, des soupapes plus costaudes, mieux rappelées et mieux guidées, et un carter antidéjaugage, grâce auxquels elle se permettait déjà de gagner une trentaine de chevaux sur l'AX Sport. On notera que, par rapport à la série, les attaches-moteur raides permettent de basculer le bloc sur l'avant, ce qui dégage de l'espace au niveau de la cloison de l'habitacle pour laisser respirer les carbus.

Sur le plan de la transmission, seuls sont retenus la boîte à étage resserré (la groupe A laissait encore le choix avec celle de série), le pont 17x64, et l'auto-bloquant à 40%. Freins et suspensions

Frein à main hydraulique et commande de boîte rigidifiée, mais le levier est d'origine. L'essentiel, c'est surtout d'avoir un volant solide...

sont globalement identiques à ceux de la groupe A, avec notamment des triangles et porte-roues mécano-soudés capables de recevoir des moyeux de BX, donc des disques AR. Simplement, l'assiette est plus basse, et les barres AR sont un rien plus souples. Quant à la direction, elle offre le choix entre des pignons d'attaque de 8 ou 9 dents (en plus du 7 dents de série).

C'est en fait dans le domaine de la carrosserie que la « Circuit » diffère le plus de la « Rallye », avec un recours massif au polyester (capot, hayon, boucliers, portes, ailes avant) et au plastique (pour les vitres), ainsi qu'une épuration générale (roue de secours, skis de protection, phares, siège et instrumentation pour le passager, garnitures intérieures) qui font descendre le poids de presque 150 kilos !

Ce poids-plume n'est pas pour rien dans la très réelle efficacité de l'engin. La puissance est certes mesurée, mais la boîte aux rapports rapprochés permet à tout instant d'exploiter le moteur dans sa plage de régimes préférés. Il faut dire que, joyeux de nature, pétant la santé et d'une sonorité très « course », celui-ci est assez tolérant. Il propose une gamme vraiment efficace de 2 000 bons tours (de moins de 6 000 à 8 000), sans pour autant s'effondrer en-dessous, et l'on se sert finalement moins de la boîte qu'on ne pouvait le craindre au départ.

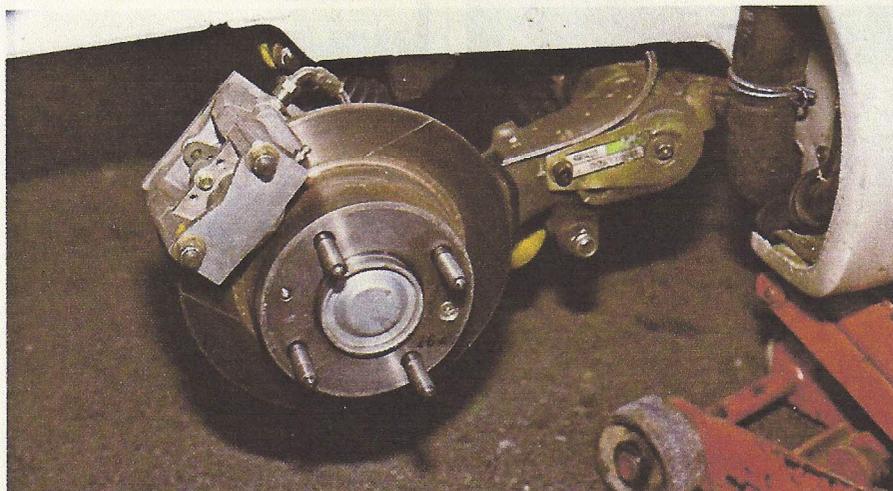
Dans un sens, c'est appréciable. Car si cette boîte est toujours précise, rapide et extrêmement douce, son guidage apparaît un peu aléatoire en conditions de course, et son débattement exagéré. La faute en revient sans doute au levier d'origine, qui pour cet usage se montre trop long et trop flexible.

En fait, ce (petit) défaut n'est rien dans l'absolu. Mais il ressort d'une façon d'autant plus sensible que la direction réclame par contraste d'intenses efforts musculaires. Incroyable pour une auto de ce poids, mais heureusement que le volant n'est pas un Citroën, car trois bran-

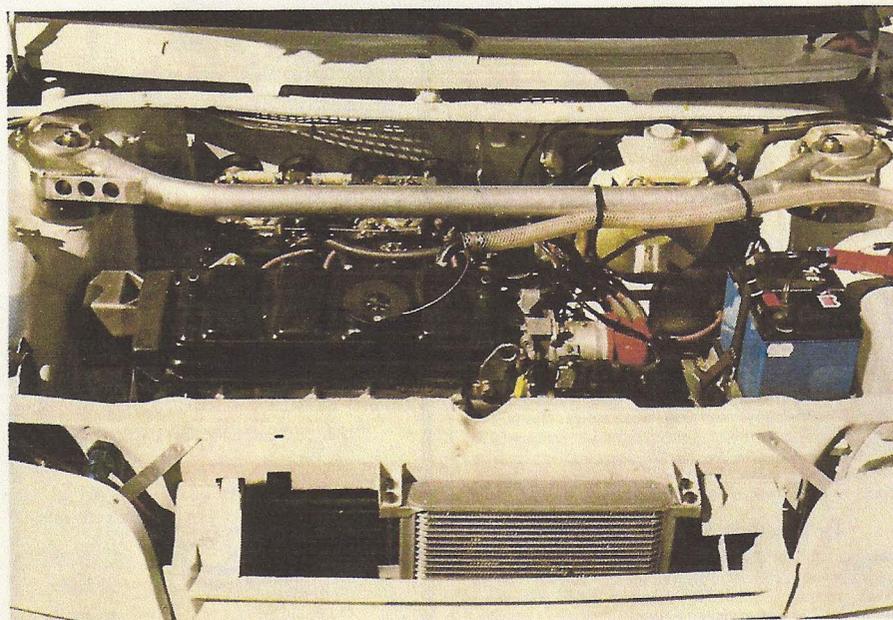




Freins, moyeux, triangles ou jambe de McPherson, tout est repris à la groupe A dans le domaine des suspensions. A vous de peaufiner les réglages.



Les bras arrière sont proches de la série, mais freins et moyeux sont spécifiques et communs à la gr. A.



ches ne sont pas de trop pour tenter d'agripper la barre...

La plus grande part de responsabilité en incombe bien sûr à l'autobloquant, qui occasionne en outre de fortes réactions sur les changements d'adhérence ou les débaitements de suspensions. Il est pourtant indispensable à la motricité — surtout en circuit, où on prend de gros appuis en courbe — et il faudra donc faire avec. Mais j'en connais qui finiront les courses totalement détruits, ne serait-ce qu'à La Châtre...

En matière de tenue de route, l'auto en elle-même n'est pas malsaine, et freine remarquablement. C'est sûr, elle est très courte, très légère, et une certaine « nervosité » de comportement est inévitable. Mais c'est en fait sa direction lourde qui la rend délicate à exploiter. Et comme le train roulant manquait de réglage lors de notre essai, il fallait composer avec une instabilité certaine au freinage, des appuis très sautillants... et toujours ce volant ne demandant qu'à s'échapper ! Bref, une voiture étonnamment physique à mener, excessivement virile malgré ses apparences extérieures, tout à l'opposé de cette bonne fille facile de 309.

Du coup, sollicité nerveusement et physiquement, le pilote a du mal à soigner ses trajectoires. Il ne se place pas toujours où il veut au freinage, et le passage de la courbe toute entière en devient approximatif. Très certainement, les choses s'arrangeront avec une bonne mise au point, à commencer par une barre avant plus souple, une assiette relevée et un peu de pincement. Mais au moins en début de saison les courses risquent d'être

Par rapport à la groupe A, cette version circuit reçoit des carbus Weber et des collecteurs (admission et échappement) mieux dessinés.

ESSAI Citroën AX Sport «Coupe»



Présentée à la limite du hors-jeu avant le début de saison, l'AX «Circuit» aura besoin de quelques réglages avant de donner le meilleur d'elle-même.

animées, ce qui n'est pas à bannir dans de telles épreuves monotypes, tous comptes faits.

Tiens, à propos, en parlant de comptes : côté budget, malgré le grand nombre de pièces spéciales, Citroën a fourni un gros effort et reste ferme sur les prix. Bien sûr, une coque Matter toute préparée vous coûtera 79 100 F, mais on peut aussi bien vous livrer une coque nue, avec son arceau acier à monter, pour 15 000 F. Sachant qu'une roue revient à 664 F, le kit-moteur à 31 547 F, le kit-transmission à 22 459 F, le kit-carrosserie à 13 694 F, et le kit-freins-direction-suspensions à environ 30 000 francs, cela vous met l'auto sur pneus à sensiblement 116 000 F, plus main d'œuvre et pièces d'origine. Que vous partiez d'une AX neuve ou que vous en cannibalisez une, c'est donc une affaire qui vous reviendra un peu moins cher qu'une 309 GTi Turbo Trophée (dont le kit spécifique coûte 130 000 F mais que l'on peut également acheter complète, à monter, pour 180 000 F). La voiture est sans doute moins performante, en tous cas plus rétive, mais elle ressemble aussi plus à une vraie voiture de course — par son moteur sans grande rondeur, par sa conduite exigeante — que la trop civilisée 309. Un côté auquel les machos ne resteront pas insensibles. Et puis, il faut reconnaître que la Coupe AX est plus richement dotée que la Trophée Peugeot : dans chacune des 11 épreuves, le vainqueur touche 37 000 F (contre 35 000). Surtout, le lauréat de fin de saison recevra 150 000 F, le double de chez Peugeot. Dans la mesure où, de toute évidence, la Coupe risque d'être moins disputée que la Trophée — moins d'engagés, et préparation plus tardive en début de saison — il

ya sans doute quelques sous à prendre pour qui saura, dès la première course, cueillir à froid la concurrence. A condition d'avoir des bras solides...

D. Ganneau
Photos Morelli-Bertier

Caractéristiques

Moteur

Type et emplacement : 4 cyl. en ligne, transversal avant - Alésage X course : 75x73,2 - Cylindrée : 1 294 cm³ - Cylindrée unitaire : 323,5 cm³ - Rapport volumétrique : 11 - Régime maxi : 8 200 t/mn - Puissance maxi : 140 ch à 7 800 t/mn - Puissance spécifique : 108 ch/l - Couple maxi : 14,7 mkg à 6 000 t/mn - Couple spécifique : 11,36 mkg/l - Vitesse moyenne de piston à 8 200 t/mn : 20 m/s - Distribution : simple ACT entraîné par courroie crantée, 2 soupapes par cylindre - Vilebrequin : 5 paliers, en fonte - Matière du bloc : alliage léger - Matière de la culasse : alliage léger - Refroidissement : liquide - Lubrification : carter humide + radiateur - Alimentation : deux carburateurs double corps horizontaux Weber - Allumage : électronique.

Transmission

Mode : aux roues AV.
Nombre de rapports : 5 + AR.

Rapport	km/h aux 1 000 t/mn	km/h à 8 200 t/mn
1 : 3,416	8,21	67
2 : 2,466	11,37	93
3 : 1,826	15,35	126
4 : 1,500	18,70	153
5 : 1,321	21,22	174

Rapport de pont : 17x64, soit 3,765.
Autobloquant : ZF, à 40 %

Châssis

Structure et matériaux : coque autoporteuse en acier, ressoudée et renforcée - Suspension avant : Mc Pherson à bras inférieur triangulé, barre stabilisatrice - Suspension arrière : bras tirés et barres de torsion transversales, barre stabilisatrice - Freinage : AV : disques ventilés et étriers 4 pistons, AR : disque et étriers 2 pistons avec limiteur de pression - Direction : à crémaillère - Roues : 5,5 pouces, en alliage léger - Pneus : 18/56-14.

Dimensions, poids et capacités

Longueur : 350 cm - Largeur : 160 cm - Hauteur : env. 137 cm
- Empattement : 228,5 cm - Voie AV : 142 cm - Voie AR : 134 cm
- Poids annoncé : env. 570 kg - Rapport poids/puissance : 4,07 kg/ch - Capacité essence : 45 litres.

les points de vente



98 MONTE-CARLO : PALAIS DE L'AUTO. Tél. 93.25.58.38
13 MARSEILLE : STAND 21. Tél. 91.48.44.40
13 MARSEILLE : MARSEILLE KIT AUTO.
Tél. 91.86.37.91
20 FURIANI : FERRARI. Tél. 95.33.51.29
20 BASTIA : FERRARI. Tél. 95.31.06.46
21 DIJON-TALANT : STAND 21. Tél. 80.57.17.22
25 VALENTIGNEY : ETS RICHARD. Tél. 81.35.48.35
28 CHARTRES-BARJOUVILLE : AUTO STYLING.
Tél. 37.30.03.07
30 NIMES : EQUIP'AUTO. Tél. 66.84.04.37

34 MONTPELLIER : SUD ACCESSOIRES
COMPÉTITION. Tél. 67.64.07.96
36 CHATEAUROUX : C2A CENTRE AUTO
ACCESSOIRES. Tél. 54.27.53.26
37 TOURS : J.P.M. ACCESSOIRES. Tél. 47.61.03.63
42 ST-ÉTIENNE : LAURENT COMPÉTITION.
Tél. 77.25.22.24

56 VANNES : VANNES AUTO. Tél. 97.47.18.94
57 YUTZ THIONVILLE : BRACH ET FILS. Tél. 82.56.26.13
57 METZ : DEUTSCHE AUTO TEILE.
Tél. 87.63.84.26

59 LILLE : FORMULE. Tél. 20.50.41.47
64 PAU : EQUIP'AUTO. Tél. 59.30.70.70
66 PERPIGNAN : SELF-SERVICE AUTO.
Tél. 68.52.52.60

67 SELESTAT : STURNY AUTO ACCESSOIRES.
Tél. 88.92.11.53
68 MULHOUSE : AUTO SPORT ET SERVICES.
Tél. 89.42.59.60

69 LYON : STAND 21. Tél. 78.72.84.96
73 CHAMBÉRY : STAND 21. Tél. 79.75.13.50
74 ANNECY : STAND 21. Tél. 50.51.70.42
74 ST-JULIEN-EN-GÉNEVOIS : STAND 21.
Tél. 50.49.02.70

75 PARIS : STAND 21. Tél. (1) 45.32.53.08
76 ROUEN : OUEST AUTO ACCESSOIRES.
Tél. 35.71.74.57

83 LE BEAUSSET : ORECA. Tél. 94.32.80.00
83 BRIGNOLES : SPEED CAR 83. Tél. 94.59.24.51
84 AVIGNON : STAND 21. Tél. 90.87.21.21
94 ST-MAUR-DES-FOSSES : SERVICE AUTO ÉQUIPEMENT.
Tél. 16 (1) 42.83.25.00

97 GUADELOUPE ABYMES : GW ACCESSOIRES.
Tél. 1.590.82.92.50

ÉTRANGER :

BELGIQUE - SPA : ACOUTIL. Tél. 087.87.72.28
CANADA-MONTRÉAL : STAND 21.
Tél. 19.514.645.24.17
ESPAGNE-BARCELONE : STAND 21.
Tél. 3.315.1235

