

2CV Charleston paint schemes, decorations, and details.

October 1980 (model year 1981):

- Introduction of Charleston in October 1980 as a limited-edition model, announced to be 8,000 cars in Rouge Delage/Noir color scheme.
- The primary color of the bodyshell is Rouge Delage, followed by masking and several areas of the bodyshell then resprayed in secondary color Noir.
- The primary color of the doors is Rouge Delage, followed by masking and the door bottoms then resprayed in secondary color Noir.
- The curved decals cover the joints between the two colors on the doors and A-pillars.
- Silver single pinstripe decals on the body along the entire length of the top + trunk lid.
- Silver double pinstripe decals on top of the doors.
- The seats are covered with black/white “Garniture Jersey Pied de Coq” (Houndstooth fabric).
- Wheels painted Rouge Delage.
- Bumpers painted Gris Métallisée (paint code GVT or FVT).
- The round headlight housings are painted Rouge Delage.
- Headlight support bracket painted black.
- Stainless steel hubcaps like Dyane 6 and Ami 8.
- Aluminum trim on side sills like on earlier 2CV luxury versions.
- Front grille with chromed surround and chromed chevrons.
- No logo on the trunk lid (at least not on the car in the 1980 factory photos and sales leaflet).
- As standard on all 2CV's at this time, it has front drum brakes.





Factory photos, first Charleston version, fall 1980.

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




2CV6 Charleston



Création: Roux, Séguyès, Cayzac et Goudard - Edition: La Publicité Française Paris. Imprimé en France 8 80

CITROËN à partir de TOTAL

CITROËN 
Automobiles Citroën se réserve le droit de modifier sans préavis, ni augmentation de prix, ni altération de qualité, les caractéristiques et équipements du modèle présenté.

1981 F

2CV6 Charleston

*Follement sympa, agréable à vivre, découvrable à souhait, de l'humour et une suspension super confort, de l'humour et du génie, de l'humour et un appétit d'oiseau, de l'humour et un prix qui donne le sourire, de l'humour et une robe toute neuve, pimpante, éblouissante.
Charleston... C'est la belle époque de la "Deuche folle".*



ANNEE-MODELE 1981

Automobiles Citroën 117 à 167 Quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15. Société Anonyme régie par les articles 118 à 150 de la loi sur les Sociétés Commerciales - Capital 965.860.000 F - R.C. Paris B 64.2050.199 - Siret 63.2050.199.00016

CITROËN 

The first Charleston brochure, printed in August 1980.

1981 transitional version (late model year 1981):

Interesting observations can be found in below road test from Auto Motor und Sport, issue 21/1981, October 21, 1981. They are testing a Charleston with Rouge Delage headlight housings and Pied de Coq seats. But also, it has a Charleston logo on the trunk lid and it has disc brakes which were introduced on all 2CV's from PR 1666 (June 1, 1981), near the end of model year 1981.

The AMS article documents the existence of transitional Charleston version(s), having a mix of the original model year 1981 limited-edition features, plus some later features. But not yet having all of the model year 1982 features.

The writer, Klaus Westrup, seems to have a well-informed source at Citroën: It's reported that the initial limited-edition run was only 1,500 cars and these were snapped up instantly by customers. Because of this success, the Charleston was then phased in as a standard production model.

It must be assumed, that the mentioned initial 1,500 cars were the allocation for West Germany out of the initial 8,000 cars announced.

Klaus Westrup is also well-informed about model year 1982 soon to appear with chromed headlights, gray seats, and in a yellow/black version.

Bel ami

Test Citroen 2 CV Charleston

Zweifarbige Version mit Scheibenbremsen.

Der hat sein Gehalt verdient“, sagte der schwäbische Fabrikant, als er die bei auto motor und sport laufende Charleston-Ente betrachtete.

Das Lob galt einem imaginären Citroen-Designer, der sich um die Farbzusammenstellung bei dieser Modell-Variante gekümmert hatte und damit offensichtlich einen kommerziellen Volltreffer landen konnte. Denn die erste Auf-

in der Preisliste und gehört zum Programm.

Die Schritte zu solchem Selbstverständnis, allesamt kosmetischer Natur, sind zumindest für 2 CV-Freunde von immenser Bedeutung, denn sie zeigen, daß auch ein Sondermodell evolutionsfähig ist. Zur Erinnerung: Die Charleston-Ente erschien im Oktober 1980, präsentiert sich im schon erwähnten rot-schwarzen Kleid und hat runde



Schwungvoll: Linienführung bei der Charleston-Ente

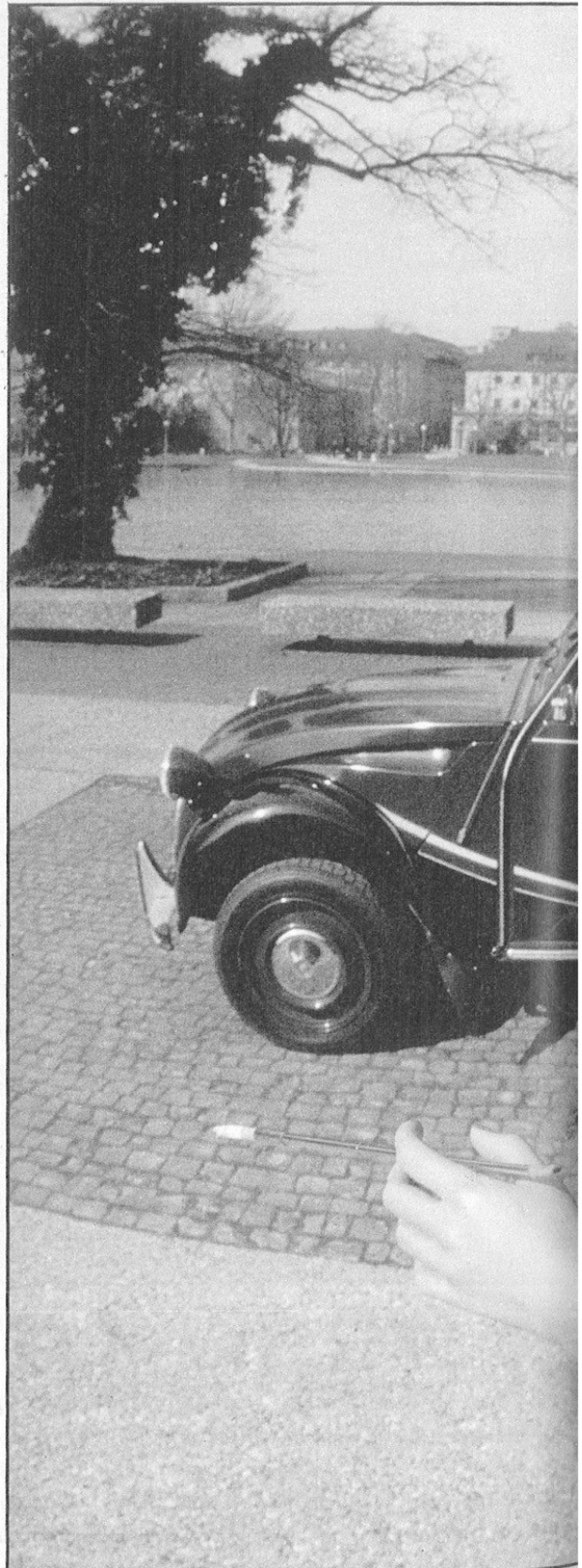
lage des ungewöhnlich lackierten Auto-Unikums, genau 1500 Exemplare umfassend, war „im Handumdrehen vergriffen“, wie eine Mitarbeiterin von Citroen Deutschland in Köln vernügt bekannte.

Und dies, obwohl Citroen das in nostalgischem Rot-Schwarz auftretende Automobil mit einem erheblichen Mehrpreis gegenüber dem regulären 2 CV Club bedacht hat. 8590 Mark kostet Charleston — 595 Mark mehr immerhin als das Basis-Modell, aber dennoch preislich so günstig, daß aus der einstigen Sonderserie inzwischen eine ganz normale Produktion wurde. Die Charleston-Ente steht nun einfach

Scheinwerfer — die klassischen sozusagen. Im Interieur unterscheidet sie sich von der Serie durch Pepita-Sitzbezüge.

Im September 1981 wird das Nostalgie-Auto nochmals feiner: Die Scheinwerfer erstrahlen unübersehbar in Chrom-Glanz, gleichzeitig werden andere Sitzbezüge angekündigt, die kurz nach den neuen Scheinwerfern in Serie gehen. Ihre Farbe ist so grau wie einst in den berühmten Citroen-Gangsterwagen, und gesteppt sind sie auch noch. Vor-

Auto-Nostalgie mit einem Veteranen vom Bande: Charleston erinnert an die wilden zwanziger Jahre.



2 CV Charleston

läufiger Höhepunkt der Charleston-Entwicklung: eine gelb-schwarze Lackierung.

Der Testwagen war, wie gesagt, noch schwarz und rot und machte damit nicht nur bei schwäbischen Fabrikanten Laune. Wo immer der schwungvoll bemalte 2 CV auftauchte, zogen sich die

gefragt, und jedesmal fühlte er sich, im Umgang mit Pinseln wirklich ungeübt, besonders geehrt.

Nach einem anderen Detail der Charleston-Ente, das beim 2 CV nun generell Standard ist, wurde dagegen nicht gefragt

— nach den Scheibenbremsen nämlich. Dabei sind sie zweifellos die bedeutsamere und auch habhaftere Änderung; denn die neue Brems-Anlage, übernommen von der Dyane beziehungsweise vom LNA, modernisierte den seit 1949 prinzipiell unverändert gebau-

ten Veteranen in geradezu revolutionärer Weise.

Ein Bremsproblem in dem Sinne, daß man sich bessere Wirksamkeit wünschte, gab es freilich während all der Jahre nicht. Aber es gab ein anderes Bremsproblem, und zwar eines, das vorwiegend den Geldbeutel des 2 CV-Kunden tangierte. Um die 300 Mark kostet nämlich das Belegen der vorderen Trommel-

Ausstattung und Preise

Citroen 2 CV Charleston

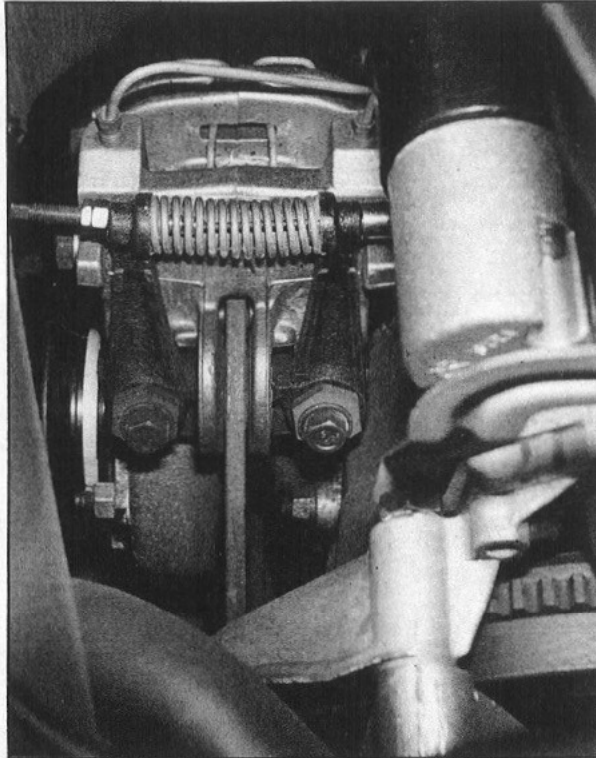
Grundpreis:

Citroen 2 CV Charleston
DM 8590,—

Serienausstattung:

- Automatik-Sicherheitsgurte vorn
- Scheinwerferverstellung vom Innenraum aus
- Benzinuhr
- Choke mit Kontrollleuchte

Mundwinkel der Betrachter leicht in die Höhe. Und manche mochten gar nicht glauben, daß dies feine Farbenspiel Resultat schöner Serienproduktion war. „Wie lange haben Sie denn daran gearbeitet?“ wurde denn auch der Tester nicht nur einmal



Keine Service-Probleme: Scheibenbremse im 2 CV

Vorzüge

- Guter Federungskomfort
- Gutes Raumangebot
- Sehr gute Belüftung
- Günstiger Verbrauch
- Günstiger Preis

Nachteile

- Schlechte Fahrleistungen
- Schlechte Handlichkeit
- Hohes Geräuschniveau
- Schlechte Heizwirkung

bremsen, wobei meist die Radbremszylinder mit abgedichtet werden müssen. Bei der scheibengebremsten Ausführung kommt der Belagwechsel nur auf rund 70 Mark.

Der Grund für die nicht unerhebliche Differenz: Das Arbeiten an den in Getriebehöhe liegenden Trommelbremsen ist besonders zeitintensiv, woraus dann zusammen mit den hohen Stundenlöhnen ein Ge-

Technische Daten und Meßwerte

Citroen 2 CV Charleston

MOTOR

Luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor vorn längs, zweifach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle. Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, Solex-Registervergaser.

Leistung 21 kW (29) PS bei 5750/min, spezifische Leistung 35,2 kW/L (48,6 PS/L), Hubraum 597 cm³, Bohrung x Hub 74,0 x 70,0 mm, Verdichtungsverhältnis 8,5 : 1, maximales Drehmoment 39 Nm bei 3500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 13,4 m/s, Ölinhalt Motor 2,3 L, Batterie 12 V 25 Ah, Drehstromlichtmaschine 390 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, mechanisch betätigte Einscheiben-Kupplung.
Übersetzungen: I. 5,203, II.

2,656, III. 1,786, IV. 1,316, R. 5,203, Achsantrieb 3.25 : 1.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine, Plattformrahmen mit verschraubter Karosserie und vier Türen. Vorn und hinten Einzelaufhängung mit Horizontalfedern und hydraulischen Teleskopstoßdämpfern, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 17,0 : 1, hydraulisches Zweikreisbremssystem, vorn Scheiben- hinten Trommelbremsen. Feststellbremse auf die Vorderräder.

Felgenreiße 4 J x 15, Reifengröße 125 SR 15.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2400 mm, Spur vorn/hinten 1260/1260 mm, Außenmaße 3830 x 1480 x 1600 mm, Innenbreite vorn/hinten 1125/

1160 mm, Innenhöhe vorn/hinten 970/870 mm, Sitztiefe vorn/hinten 500/480 mm, Knieraum 140—220 mm, Normknieraum 110 mm, Komfortmaß 1705 mm, Wendekreis rechts/links 10,9/10,7 m, Lenkraddurchmesser 370 mm, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport Norm 196 L, nach VDA-Norm 250 L, Tankinhalt 25,0 L, Leergewicht 615 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 58,5 : 41,5%, zulässiges Gesamtgewicht 895 kg, Zuladung 280 kg, zulässige Anhängelast gebremst 400 kg, ungebremst 270 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 116,9 km/h
0—40 km/h 5,0 s
0—60 km/h 9,8 s
0—80 km/h 17,4 s
0—100 km/h 41,8 s
400 m mit steh. Start 23,5 s
1 km mit steh. Start 45,7 s

Elastizität

40—80 km/h (III. Gang) 16,7 s
60—100 km/h (IV. Gang) 46,7 s

Tachometerabweichung

Anzeige effektiv
50 km/h 50 km/h
80 km/h 80 km/h
100 km/h 99 km/h

INNENGERÄUSCH

Bei 50 km/h 71 dB(A)
Bei 80 km/h 75 dB(A)
Bei 100 km/h 80 dB(A)

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)
Bei 90 km/h im IV. Gang 6,0
Stadtverkehr 6,9

Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)

Minimalverbrauch 5,9
Maximalverbrauch 7,4
Landstraße ca. 60 km/h Ø 6,3
Autobahn ca. 100 km/h Ø 7,4
Testverbrauch 6,6
Kraftstoffart Super

2 CV Charleston

sambetrag resultiert, der zu einem 2 CV eigentlich überhaupt nicht paßt. Aber damit sind die Vorteile der neuen Bremsen nicht erschöpft; das Bremsgefühl ist besser, schließlich kann das mitunter penetrante Quietschen der alten Ausführung mit Sicherheit nicht mehr auftreten, und eine größere Standfestigkeit mit geringerer Fadingneigung bei hoher Beanspruchung gilt es ebenfalls zu vermerken.

Dennoch: Viel zu bremsen gibt es nach wie vor nicht am 2 CV, dafür liegt das Geschwindigkeits-Niveau selbst bei der aktuellen 29 PS-Ausführung zu niedrig. Soll man von Tempo in diesem Zusammenhang überhaupt reden? Vielleicht nur so viel und auf die Gefahr hin, daß Freunde dieses Autos dies als kleinbürgerlich abtun: Der Testwagen lief genau 117 km/h und beschleunigte auch ein bißchen.

Nun ist das Fahren im 2 CV ohnehin ganz anders als in anderen Autos, und fraglos liegt genau darin auch der Reiz, den dieses Auto ausübt — oder auch die Ablehnung. Man kann es nach wie vor nur seinen Gönnern empfehlen (die diese Empfehlung meistens gar nicht brauchen), nicht aber einem sozusagen normalen Automobilisten, der einfach einen sparsamen Viertürer sucht. Er könnte womöglich nur am Konsumverhalten Freude empfinden — 6,6 Liter Super pro 100 km im Testmittel sind absolut gesehen ein wirklich günstiger Wert.

Gleichwohl ist es nötig, den 2 CV-Verbrauch in der heutigen Zeit kritischer zu sehen als vor ein paar Jahren. Denn andere Autos, die von Döhschewoh-Feinden als „richtige“ Autos bezeichnet werden würden, sind von solchen Ziffern nicht nur nicht weit entfernt, sondern unterbieten sie gar oder ziehen zumindest

gleich. Das französische Volksauto täte also gut daran, in Zukunft noch abstinenter zu werden, um den alten Abstand nach Möglichkeit wieder herzustellen — ungeachtet der für Windkanal-Kenner bestürzenden Tatsache, daß dieses Auto einen miserablen

Luftwiderstandsbeiwert von fast 0,50 hat.

Aber der schlechte c_w -Wert hat natürlich auch sein Gutes. Denn hier hat man es noch mit einem Automobil zu tun, das groß und, ungeachtet seiner lächerlichen 597 Kubik-

zentimeter, selbstsicher auf der Straße steht und bei dem keine Gefahr besteht, daß man es mit einem anderen Fabrikat verwechselt. Vollends verwechslungssicher wird die Charleston-Ente, wenn man — den c_w -Wert wie zum Trotz abermals verschlechternd — das Rolldach öffnet und Licht, Luft und wohl auch etwas Abgas hereinläßt. Über herkömmliche Schiebedächer kann der Enten-Fahrer dann nur milde lächeln, denn was er hat, ist inzwischen einzigartig im Automobilbau: die Cabrio-Limousine.

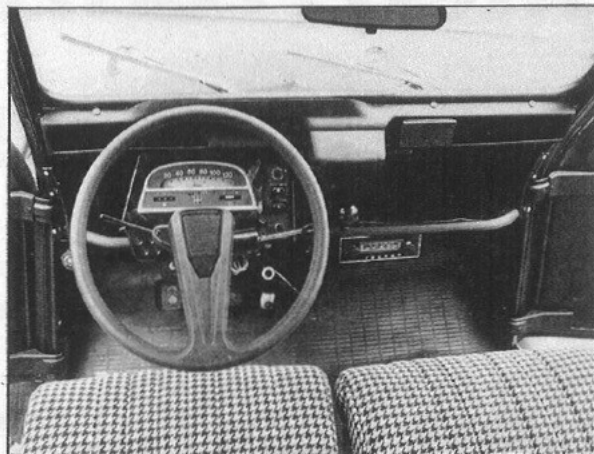
Die Bedienung des Rolldachs ist denkbar einfach, und praktischerweise gibt es zwei Stellungen: eine halb geöffnete und eine ganz offene, bei der die Plane dann wie eine dicke Wurst über dem winzigen Heckfenster liegt.

Charleston fahren ist speziell in dieser Form bei schönem Wetter besonders vergnüglich, zumal sich zumindest die Frontpassagiere kaum über unangenehme Zugluft zu beklagen haben und dieserart eine fast angenehmere Art der Befächerung erfahren als in einem richtigen Cabrio.

Ein Automobil also wahrhaftig, in dem das *savoir vivre* der Franzosen immer noch seinen vierrädrigen Beitrag findet, ungeachtet der Tatsache übrigens, daß natürlich auch die Charleston-Ente sachlich viele Nachteile hat, nämlich laut und langsam ist, mit großer Seitenneigung durch Kurven wabert und im Winter längst nicht so gut heizt wie die abgeschliffenen Kollegen aus dem Windkanal.

So bleibt, nach 32jähriger Enten-Produktion mit dem vorläufigen Modell-Glanzpunkt Charleston, nur die bange Frage der Fans im Raume stehen, wann dieser Veteran vom Fließband denn nun wohl eingestellt wird. Die Antwort darauf ist zumindest nicht beunruhigend. Citroen weiß es nämlich selbst nicht.

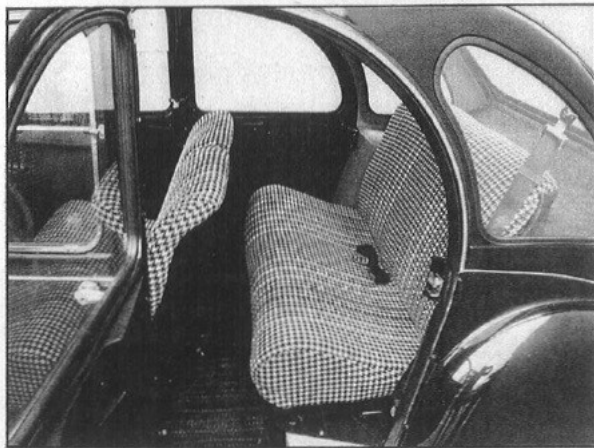
Klaus Westrup



Mit charakteristischem Einspeichen-Lenkrad: 2 CV-Interieur



Zuerst Pepita-Polster, später folgen graue Sitzbezüge



Knapper Knieraum, aber viel Kopffreiheit im Heckabteil

July 1981 (model year 1982):

- Introduction of Charleston as a standard model in Rouge Delage/Noir.
- The complex paint/decoration process of bodyshell and doors is unchanged from the special edition model from the previous year.
- The seats are covered with “Tissu jersey velours uni gris acier d’un motif surpiqué en forme de losange”. (Gray fabric with diamond-pattern stitching).
- Wheels painted Rouge Delage.
- Bumpers painted Gris Métallisée (paint code GVT or FVT).
- The round headlight housings are chromed.
- Headlight support bracket painted black.
- Stainless steel hubcaps like Dyane 6 and Ami 8.
- Aluminum trim on side sills like on earlier 2CV luxury versions.
- Front grille with chromed surround and chromed chevrons.
- Silver logo with Rouge Delage print on the trunk lid.
- As all other model year 1982 and later 2CV’s, it has front disc brakes.





Photo Guyot (Citroën 3A 191)

2CV: CHARLESTON MÈNE LA DANSE!

En raison de son succès, la 2CV Charleston, qui avait été produite fin 1980 en série spéciale limitée à 8 000 exemplaires (voir le Double Chevron 61) est inscrite au catalogue Citroën à partir du 1^{er} juillet 1981 pour l'Allemagne, la Belgique, la France, la Grande Bretagne, l'Italie et la Suisse, dans une version à phares chromés et tissus de siège gris 1930 à piquage. C'est la clientèle, particulièrement les jeunes, qui a demandé et obtenu cette extension. Les deux tiers des acheteurs de Charleston ont moins de 35 ans. Avec 43 % des achats par d'ex-possesseurs de véhicules concurrents, ce modèle a le meilleur taux de conquête des modèles Citroën, supérieur notamment de 72 % à celui de la 2CV de série.

5,8 LITRES EN VILLE

A partir du 1^{er} juillet Citroën commercialise en France une version 2 CV 6 «Spécial Economie» comportant l'embrayage centrifuge de série (son option est supprimée) et dont la consommation urbaine homologuée est améliorée d'1 litre : 5,8 litres aux 100 km au lieu de 6,8. Sauf erreur, c'est pour l'instant le record du monde de la catégorie, mais au prix d'une précaution à l'utilisation : démarrer sur la seconde.

FREINS A DISQUE SUR 2 CV

Dernier modèle Citroën à ne pas avoir de freins à disque, la 2CV en est désormais équipée à l'avant.

2 CV, Dyane, Méhari, Acadiane, LNA : nouvelle tirette de starter à voyant lumineux et nouveau moteur d'essuie-glace.

Pneus 155 × 14 XCM + S4 en option sur méhari 4 × 4.

Such has been the success of the 2 CV Charleston, produced in late 1980 as a limited series of 8,000 models (see Double Chevron No. 61), that it will feature in the Citroën catalogue, as from 1st July 1981, for Belgium, France, Germany, Great Britain, Italy and Switzerland, with chromium headlamps and seat upholstery of 1930 grey stitched material. It is the customers—more especially the young ones—who sought this extension; they have received satisfaction. Two thirds of Charleston customers are under-35s. With 43% of the sales going to ex-owners of rival vehicles, this model has the highest "capture rate" among Citroëns, a rate in fact 72% higher than that of the standard 2 CV.

MASS-PRODUCED CHARLESTON

As from 1st July Citroën will be marketing in France a "Special Economy" version of the 2 CV 6, fitted with the standard centrifugal clutch (now no longer optional); the car's verified consumption in town has been improved by 7.2 mpg: 48.7 mpg instead of 41.5. Unless we are very much mistaken, this is a world record.

DISC BRAKES ON 2 CV

Last of the Citroën models without disc brakes, the 2 CV henceforth has them on the front wheels, as was already the case for the Dyane.

2 CV, Dyane, Méhari, Acadiane and LNA are now fitted with a pilot light on the choke button, and a new windscreen wiper motor.

155 × 14 XCM + S4 tyres optional on the Méhari 4 × 4.

November 1981 (model year 1982)

- Introduction of Charleston as a standard model in Jaune Hélios/Noir.
- The primary color of the bodyshell is Jaune Hélios, followed by masking and several areas of the bodyshell then resprayed in secondary color Noir.
- The primary color of the doors is Jaune Hélios, followed by masking and the door bottoms then resprayed in secondary color Noir.
- The curved decals cover the joints between the two colors on the doors and A-pillars.
- Silver single pinstripe decals on the body along the entire length of the top + trunk lid.
- Silver double pinstripe decals on top of the doors.
- The seats are covered with "Tissu jersey velours uni gris acier d'un motif surpiqué en forme de losange". (Gray fabric with diamond-pattern stitching).
- Wheels painted Jaune Hélios.
- Bumpers painted Gris Métallisée (paint code GVT or FVT).
- The round headlight housings are chromed.
- Headlight support bracket painted black.
- Stainless steel hubcaps like Dyane 6 and Ami 8.
- Aluminum trim on side sills like on earlier 2CV luxury versions.
- Front grille with chromed surround and chromed chevrons.
- Silver logo with yellow print on the trunk lid.
- As all other model year 1982 and later 2CV's, it has front disc brakes.



LE JAUNE ET LE NOIR



Photo Vivier (Citroën 3 A 204).

PARIS (France). Depuis novembre, une nouvelle harmonie est proposée pour la 2 CV Charleston : à la carrosserie rouge et noire maintenue s'est ajoutée la combinaison jaune hélios et noir.

BLACK AND YELLOW

PARIS (France). Since November last, a new colour scheme has been available for the 2 CV Charleston: the classic red and black is complemented by a combination of sunshine yellow and black.

From "Le Double Chevron" number 66, winter 1981.

July 1982 (model year 1983):

- Rouge Delage/Noir version and Jaune Hélios/Noir version continues unchanged from model year 1982, except
- New logos on the trunk lid from PR 2062 (July 2, 1982).



- The Jaune Hélios/Noir version is discontinued before the end of model year 1983 (the parts catalogues says that production ends by PR 2304 (March 1, 1983)).

July 1983 (model year 1984):

- Introduction of Charleston as a standard model in Gris Cormoran (light gray)/Gris Nocturne (dark gray).
- The primary color of the bodyshell is Gris Cormoran, followed by masking and several areas of the bodyshell then resprayed in secondary color Gris Nocturne.
- The primary color of the doors is Gris Cormoran, followed by masking and the door bottoms then resprayed in secondary color Gris Nocturne.
- The curved decals cover the joints between the two colors on the doors and A-pillars.
- Silver single pinstripe decals on the body along the entire length of the top + trunk lid.
- Dark gray (unique to this model) double pinstripe decals on top of the doors.
- The seats are covered with "Tissu jersey velours uni gris acier d'un motif surpiqué en forme de losange". (Gray fabric with diamond-pattern stitching).
- Bumpers and wheels painted Gris Métallisée (paint code GVT or FVT).
- The round headlight housings are chromed.
- Headlight support bracket painted black.
- Stainless steel hubcaps like Dyane 6 and Ami 8.
- Aluminum trim on side sills like on earlier 2CV luxury versions.
- Front grille with black surround and chromed chevrons.



litres à injection particulièrement performante et la création de breaks de haut de gamme.

Tous les modèles Citroën sont équipés en série d'un pare-brise feuilleté clair (les BX, CX et C25 en étaient déjà dotés).

2 CV : SÉSAME OUVRE-TOI!

Une option «ouverture de malle agrandie» est proposée pour toutes les versions de 2 CV : Spécial, Club et Charleston. Un nouveau garnissage de siège en toile à rayures gris-beige-marron est disponible.

Le modèle Charleston maintenant populaire dans le monde entier conserve les teintes rouge Delage et noir qui ont fait sa gloire mais la carrosserie jaune Hélios et noir représentée sur notre couverture est remplacée par une élégante combinaison de gris Cormoran et de gris nocturne.

VISA CHANGE DE LETTRES

Peu de modifications sur la Visa dont le

the-line estates with 2.5 liter injection petrol or Diesel Turbo engines.

All Citroën models are now equipped in series with a clear laminated windscreen (the BX, CX and C25 already had them).

2 CV: OPEN SESAME

An "enlarged boot opening" option is offered on all 2 CV versions: Special, Club and Charleston. New seat coverings made of cloth with gray-beige-maroon stripes are available as standard equipment on the 2 CV 6 Club and as an option on the Special.

The now world-wide popular Charleston keeps the Delage red and black colors which made it so famous, although the Helios yellow and black shown on our cover has been replaced by an elegant combination of Cormoran gray and Nocturne gray.

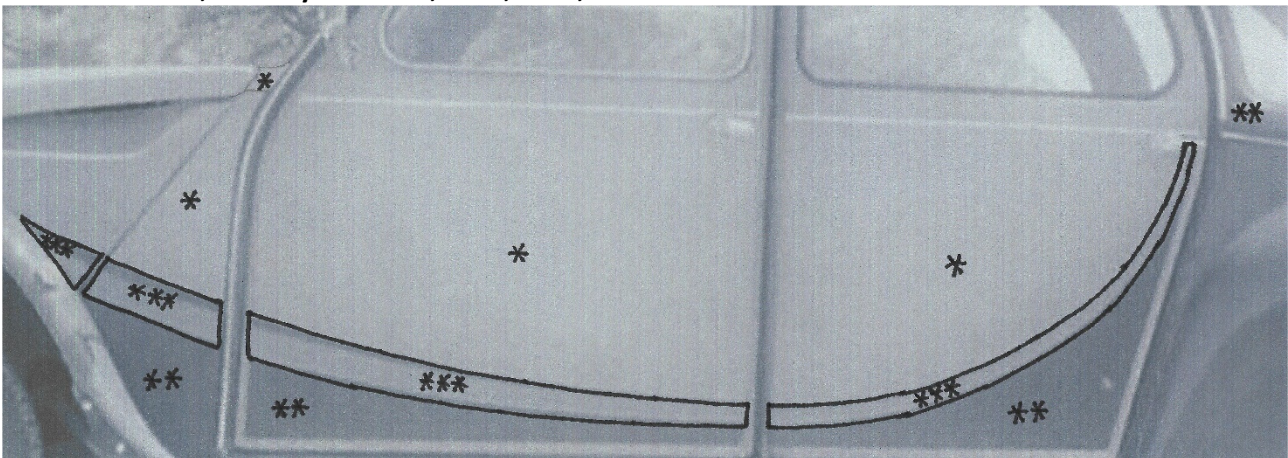
THE VISA CHANGES LETTERS

Few changes made to the Visa. The GT

From "Le Double Chevron" number 72, summer 1983.

The Rouge Delage/Noir version continues unchanged from model year 1983.

Paint and decals, model years 1981, 1982, 1983, 1984



Model year		81-82-83-84	82-83	84	
*	Primary bodyshell paint	Primary door paint	Rouge Delage 	Jaune Hélios 	Gris Cormoran
**	Secondary bodyshell paint	Secondary door paint	Noir 	Noir 	Gris Nocturne
***	Decals				

Photos of the complex paint and decoration process, used on all Charleston versions of model years 1981, 1982, 1983, and 1984. This becomes simplified in three steps during model years 1985, 1986, and 1987.





July 1984 (model year 1985):

- Rouge Delage/Noir bodyshell paint scheme is reversed from PR 2793 (July 2, 1984). This is the first paint/decoration process simplification.
- The primary bodyshell color is now Noir. Quick identification tip: Look at the windscreen frame and the rear license plate panel.
- Only the two A-pillar sections above the curved stickers are repainted in secondary bodyshell color Rouge Delage.
- Doors are still painted the original way: The primary door color is Rouge Delage, followed by masking and the door bottoms then repainted in secondary color Noir.
- The curved decals cover the joints between the two colors on the doors and A-pillars.
- Pinstripe decals on top of body and on top of doors are discontinued. Replaced by chromed plastic trims, part number AZ 851-125a, on the rain gutters. See NT 84-221A (June 26, 1984). Vehicles for Germany and Denmark had these rain gutter trims fitted already prior to model year 1985.

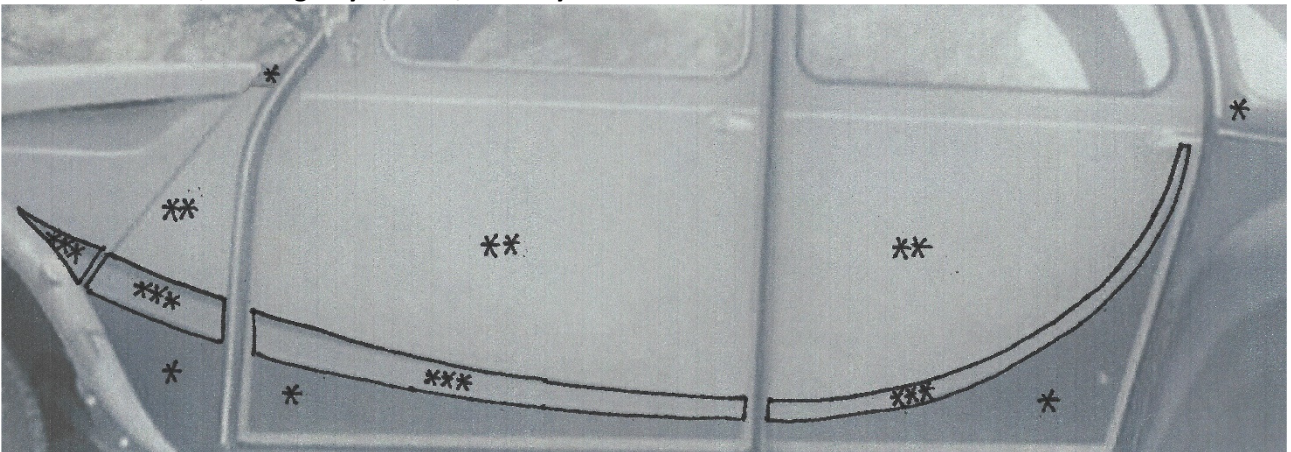


- Gris Cormoran/Gris Nocturne bodyshell paint scheme is reversed from PR 2793 (July 2, 1984). This is the first paint/decoration process simplification.
- The primary bodyshell color is now Gris Nocturne. Quick identification tip: Look at the windscreen frame and the rear license plate panel.
- Only the two A-pillar sections above the curved stickers are repainted in secondary bodyshell color Gris Cormoran.
- Doors are still painted the original way: The primary door color is Gris Cormoran, followed by masking and the door bottoms then repainted in secondary color Gris Nocturne.
- The curved decals cover the joints between the two colors on the doors and A-pillars.
- Pinstripe decals on top of body and on top of doors are discontinued. Replaced by chromed plastic trims, part number AZ 851-125a, on the rain gutters. See NT 84-221A (June 26, 1984). Vehicles for Germany and Denmark had these rain gutter trims fitted already prior to model year 1985).



- Wheel and bumper colors, upholstery, chromed headlight housings, and other trim continues unchanged from previous year.

Paint and decals, starting July 2, 1984, model year 1985

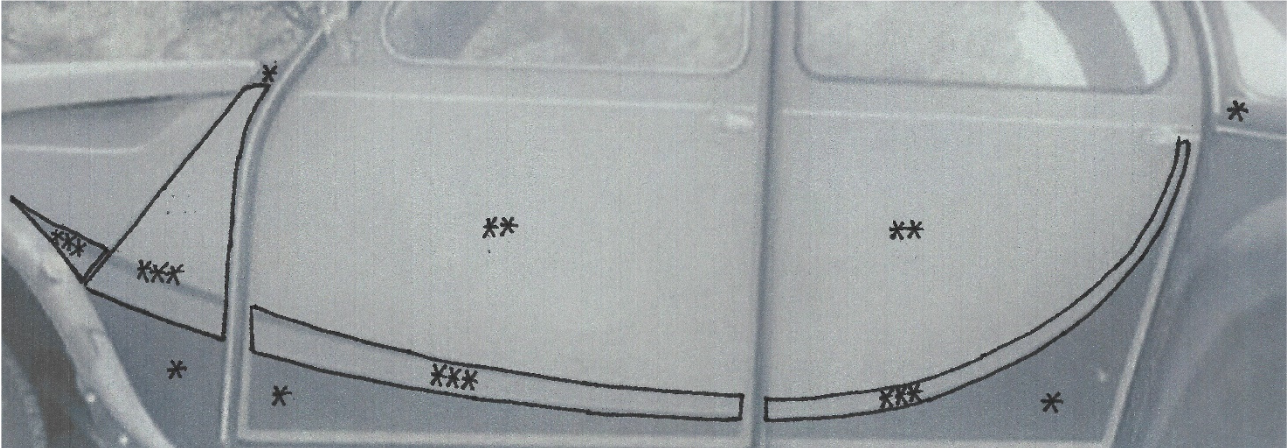


*	Primary bodyshell paint	Secondary door paint	Noir	Gris Nocturne
**	Secondary bodyshell paint	Primary door paint	Rouge Delage	Gris Cormoran
***	Decals			

July 1985 (model year 1986)

- The second paint/decoration simplification happens sometime around July 1985. **The precise date cannot be determined because the parts microfiches MIC1116 and MIC1117 are not accurate on this matter. Based on observations of photos and unrestored cars, the date can be narrowed down to between PR 3084 (April 19, 1985) and PR 3279 (October 31, 1985):**
- The decoration on the A-pillar panes changes to a large decal, thus eliminating the need for painting the A-pillar panels in a secondary color.
- This is a major simplification, eliminating entirely the need for painting the bodyshell in two colors. The doors are still painted in two colors.

Paint and decals, starting sometime around July 1985.

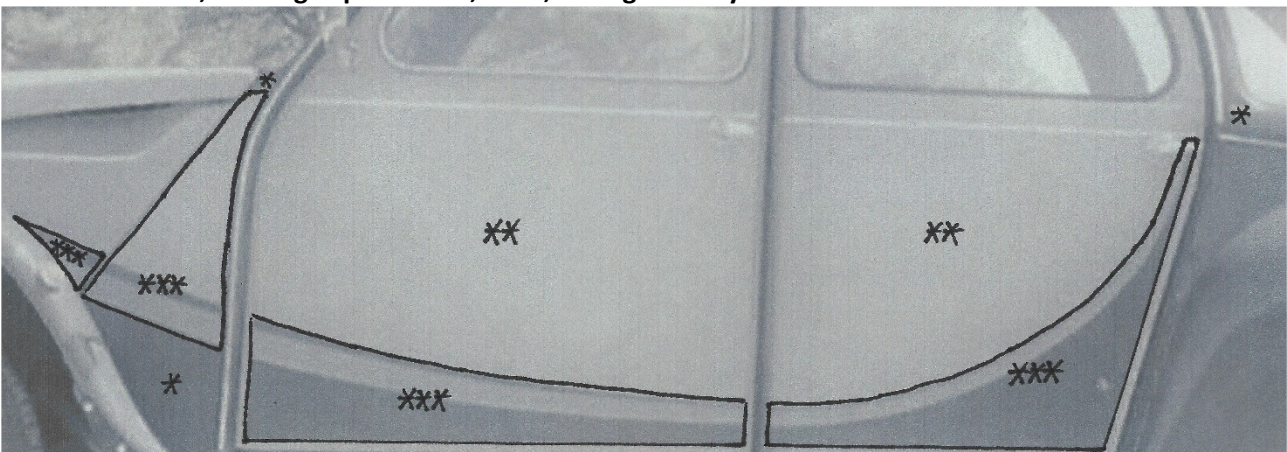


*	Single bodyshell paint	Secondary door paint	Noir	Gris Nocturne
**		Primary door paint	Rouge Delage	Gris Cormoran
***	Decals			

July 1986 (model year 1987)

- The third and final paint/decoration simplification happens from PR 3584 (September 1, 1986). Source MIC1117:
- The door decorations change to large decals covering the entire bottom part of the doors, thus eliminating the need for painting the doors in two colors.

Paint and decals, starting September 1, 1986, during model year 1987



*	Single bodyshell paint		Noir	Gris Nocturne
**		Single door paint	Rouge Delage	Gris Cormoran
***	Decals			

July 1987 (model year 1988):

- Citroën logo on trunk lid loses its Chevrons from July 1987 (model year 1988) and on. Not only on 2CV, but on all Citroëns.



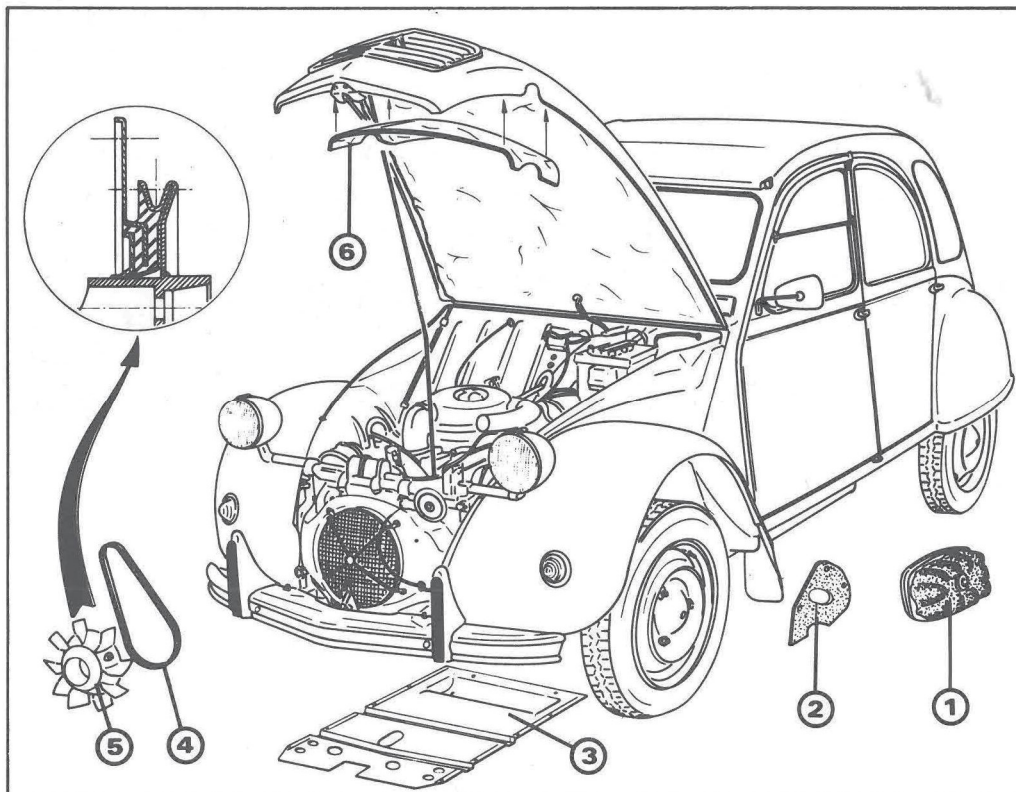
- Production ends at Levallois on February 29, 1988.
- Production continue unchanged at Mangualde.
- The logic of always having a black headlight support bracket on Charllestons seems to start fading from around model year 1985, when also dark gray as well as light gray brackets were observed.

July 1988 (model year 1989):

- No changes.

July 1989 (model year 1990):

- Noise abatement on all 2CV's, in order to comply with new CEE noise limit of 78 dB instead of previously 80 dB. Mentioned in NT 89-233A (July 17, 1989) as new items for model year 1990.
- Parts catalogue MIC1117 is inaccurate with many of these noise abatement details. The chassis changes at PR 4557 (May 1, 1989), and the fan belt changes at PR 4496 (March 1, 1989).
- So, despite the wording in NT 89-233A, it appears that at least some of these changes happened during model year 1989.
- These noise abatement items existed already from PR 2123 (September 1, 1982) on 2CV's for the Swiss market. Mentioned in NT 86-226A (December 22, 1986).

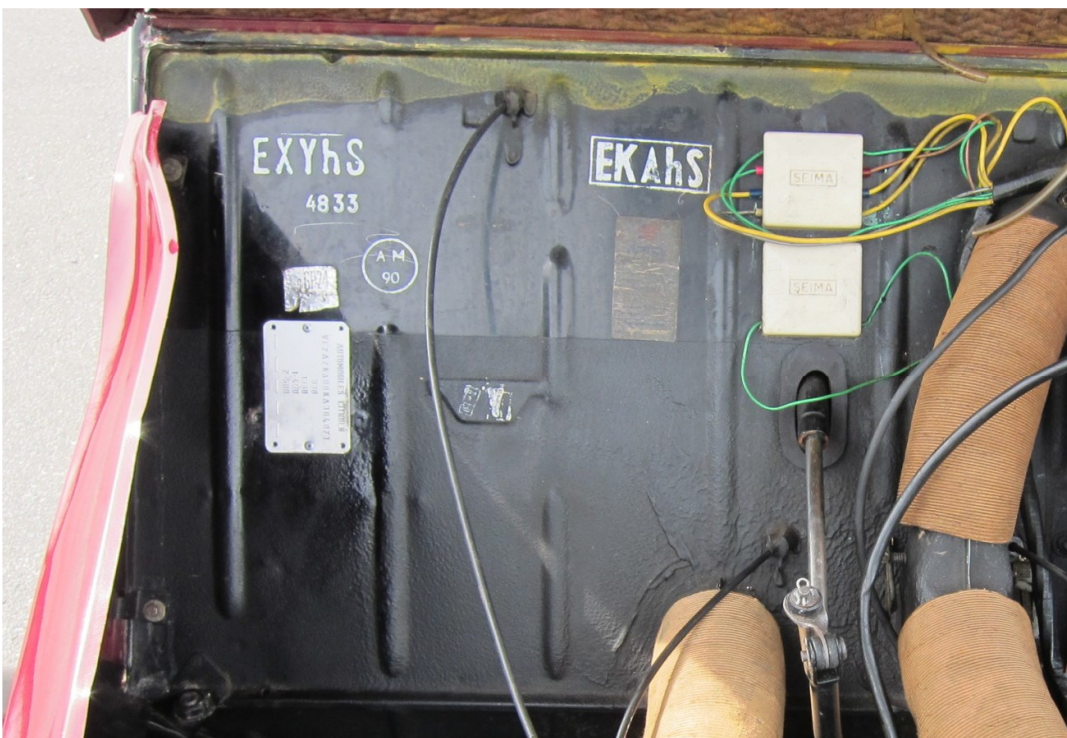


- Production ends at Mangualde on July 27, 1990.

Typical factory markings:



Firewall on a Levallois-built model year 1988 Rouge Delage/Noir Charleston:
Color codes "EKA" = Rouge Delage and "EXY" = Noir.
"AM 88" meaning Année Modèle (model year) 1988. The AM stamp is not present on all markets.
"3986" is the PR-number = manufacturing date October 8, 1987.



Firewall on a Mangualde-built model year 1990 Rouge Delage/Noir Charleston:
Color codes "EKA" = Rouge Delage and "EXY" = Noir.
"AM 90" meaning Année Modèle (model year) 1990. The AM stamp is not present on all markets.
"4833" is the PR-number = manufacturing date February 1, 1990.

Special equipment for West Germany:

Many Charlestons were manufactured for the West German market. These cars have market specific details such as larger window washer bottle fitted to the right on the firewall, adjustable driver's seat back, plastic protectors on front and rear bumper corners and on front overriders, plastic protectors on front door hinges, protectors on sun roof bracket and clasps, protectors along upper bodyshell edge and across upper body crossmember, plastic protectors on rain gutters, A 06/664 engine with low compression ratio 7.9:1 for RON 91 fuel, "Leer-Beladen" sticker on headlamp adjuster knob, reversing light (from June 1986), headlight flasher stalk, etc.

These "safety" or "luxury" details are however not Charleston-specific, but were fitted simultaneously also on the 2CV 6 Club versions for West Germany. Some introduction dates for these details can be identified in the microfiche parts catalogues, but not all dates are documented.

Equipment for West Germany shown below with photos from various cars (a mix of Club and Charleston photos):



Black protector on sunroof bracket hinge. Light gray protector along the top edge of the bodyshell. The latter from PR 2426 (July 1, 1983)



Rubber-covered protectors over sunroof clasps.



Protectors on front door hinges.
From January 1981.

"Leer-Beladen" sticker on headlamp adjuster.



Details visible in West Germany brochure from January 1985. Plastic protector on crossmember from PR 1515 (Jan. 1, 1981).



VIN-plate with the West Germany specific ABE-Nr. 7571/1 (Allgemeine Betriebserlaubnis).



Driver's seat back adjuster.



Protective chromed plastic trim AZ 851-125a on rain gutter. See also note under Charleston model year 1985. cover.



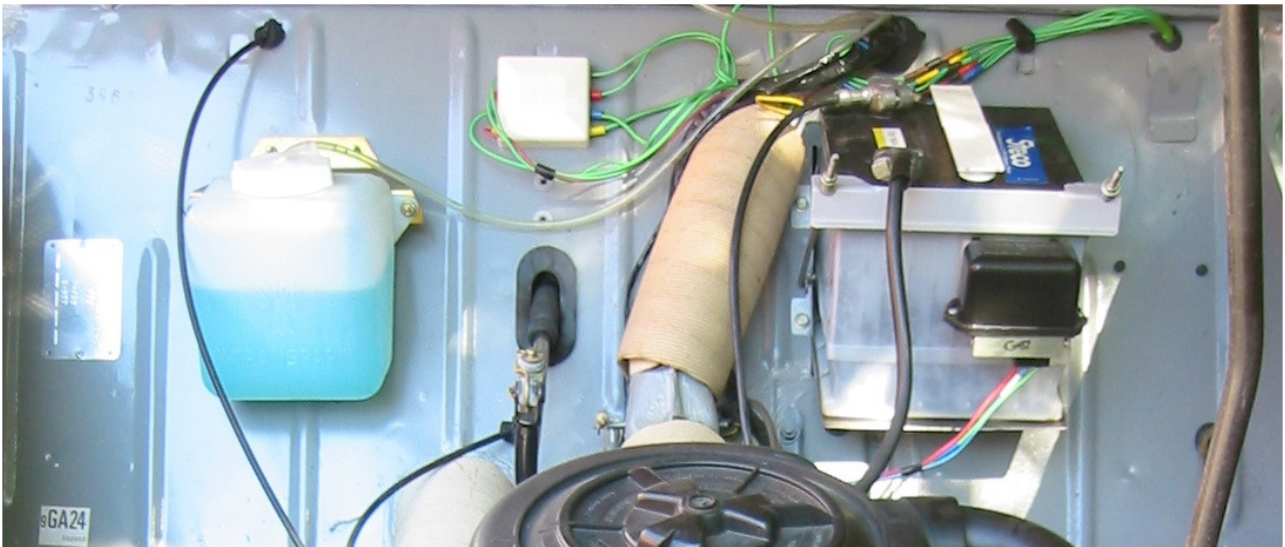
Reversing lamp from PR 3493 (June 2, 1986). The switch for this lamp is integrated in the rear gearbox cover. This rear gearbox cover and switch was also fitted on Méhari USA versions around 1970.



Protectors on front bumper corners and on overriders, and protectors on rear bumper corners. From November 1980 or from PR 1515 (Jan. 1, 1981) - the sources are ambiguous.



Headlamp flasher stalk.



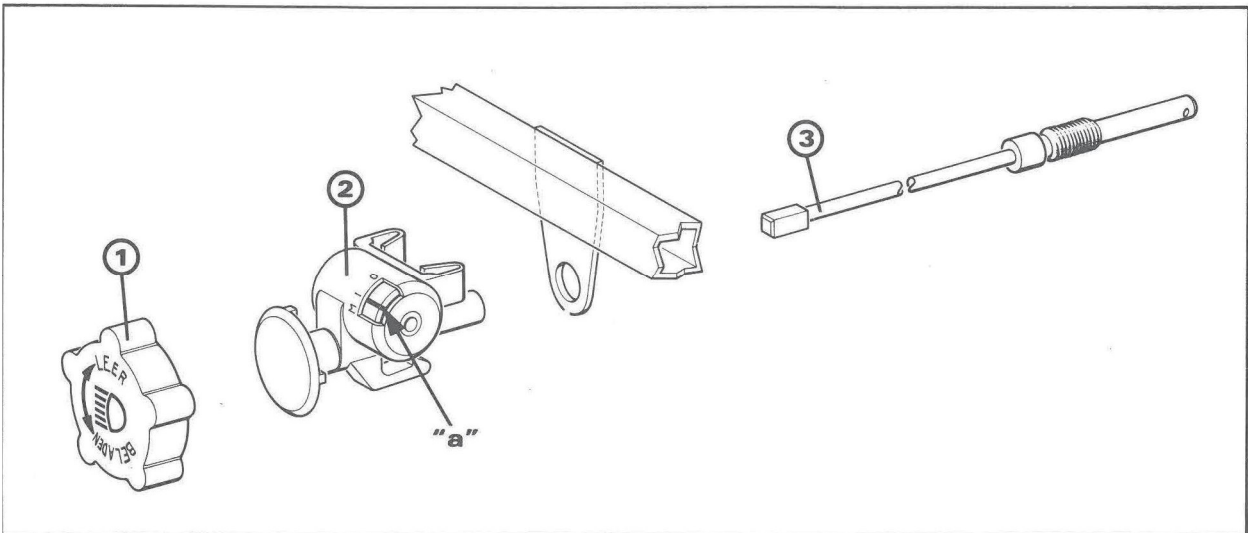
Large window washer tank. From PR 1515 (January 1, 1981). The holes for the standard small tank next to the battery are sealed with two small rubber plugs.



West Germany engine labels on A 06/664 engine. "Taux reduit 7-9" = "Reduced compression ratio" 7.9:1. From PR 3157 (July 1, 1985).



West Germany engine labels. Engine type A 06/664.
From PR 3157 (July 1, 1985).



Headlight adjuster with "0-1-M" indicator. Mentioned in NT 89-233A (July 17, 1989) as introduced for West Germany for model year 1990. A precise introduction date is not listed in MIC1117.

Version: October 2, 2021

Comments, corrections, suggestions, and additions will be much appreciated. Thank you!

Gert Bue Larsen
gbl@privat.dk