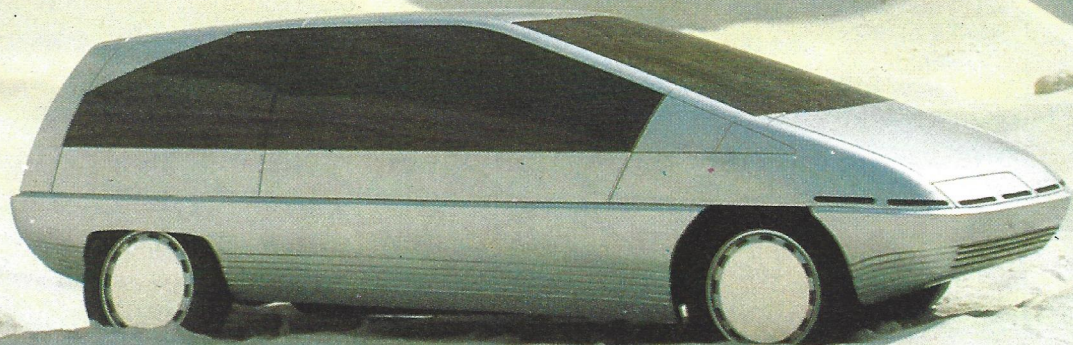




65



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 photos are copyright free. Photos are sent on request if reference is given.

Sommaire

	Pages
Editorial	3
Une étude pour le futur	4
La cousine roumaine	6
Dessins de Iacovleff	18
L'utilitaire C 25	24
Rallye : les mille pistes	32
Le Trophée Visa	36
Chez l'antiquaire : Cabriolet DS	42
Le lit à deux places	44

Contents

	Pages
<i>Editorial</i>	3
<i>A study for the future</i>	4
<i>The cousin from Rumania</i>	6
<i>Iacovleff's drawings</i>	18
<i>The C 25 Utility</i>	24
<i>Rally: the "Mille Pistes"</i>	32
<i>The Visa Trophy</i>	36
<i>Antiquarian's corner: the DS Cabriolet</i>	42
<i>The double bed</i>	44

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.

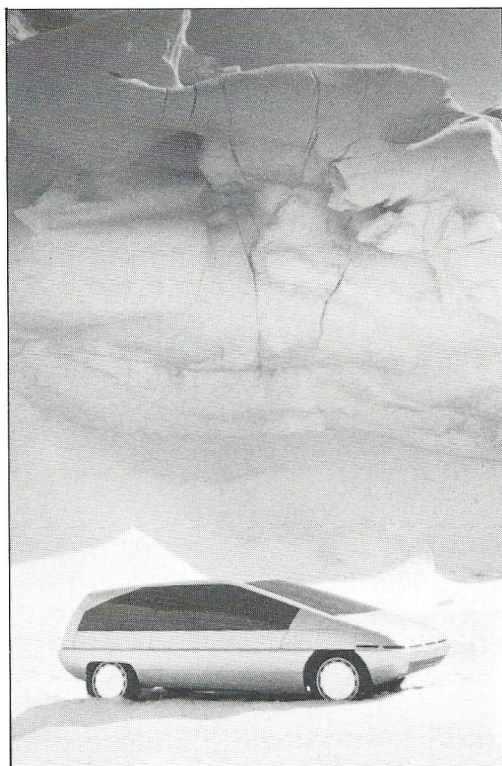


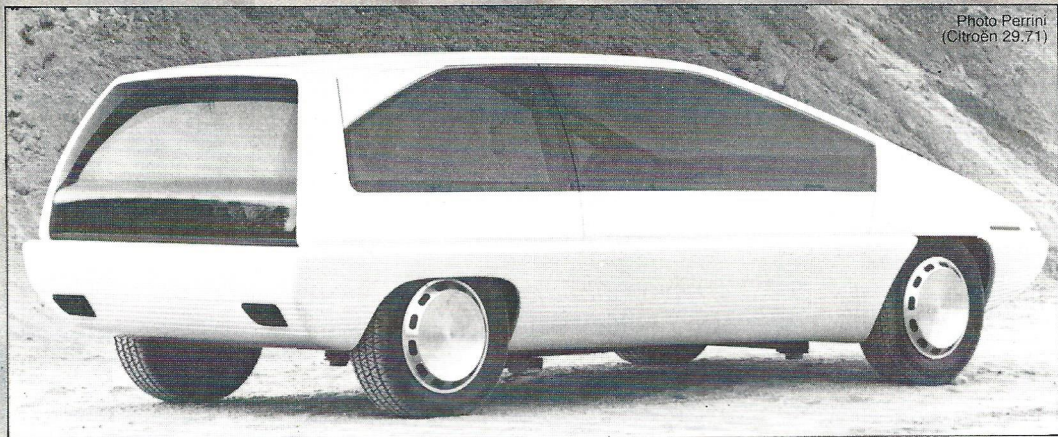
Photo de couverture : ni sur la lune, ni dans la lune, cette maquette a les quatre roues (presque) sur terre. C'est Xénia, une étude pour un break un peu rapide (le break, l'étude aussi d'ailleurs). Plus réaliste que le coupé Karin du Salon de Paris 1980, Xénia fut présentée par Citroën sur son stand du Salon de Francfort 1981 (17 au 27 Septembre). Détails complémentaires en pages 4 et 5.

Cover photograph: neither moon-born nor a castle in the air, this estate has its four wheels (almost) on terra firma. It is Xénia, a design for a fairly fast estate (speedy car, speedily designed). More realistic than the Karin coupé shown at the Paris Motor-Show 1980, Xénia was presented on the Citroën stand at the Frankfurt Motor-Show 1981 (17-27 September). For more details, see pages 4 and 5.

éditorial

Jaillie toute armée, comme Minerve, du XIX^e siècle et jusqu'ici figée dans une première apparence qu'on a pu croire immuable, voici l'automobile, plus qu'octogénaire, parvenue à un stade de vie où l'existence précède l'essence (tiens donc !). Le vécu prend le pas sur la vocation. Les compromis nécessaires vont se multiplier, s'efforçant à des adaptations parfois paradoxales. L'automobile avait poursuivi son bonhomme de chemin dans un paysage qui changeait de plus en plus vite et de plus en plus fort. Désormais le processus est dialectique : l'environnement modifié modifie le modèle qui le parcourt. Les concepts anciens, d'une simplicité d'idéogrammes, font place à une sémantique complexe qui brouille les clés du code et leur affecte des impératifs aussi catégoriques qu'apparemment contradictoires. Par delà les révolutions technologiques, les crises économiques, les bouleversements socio-culturels, voici la quadrature du cercle : comment fabriquer en grande série un produit qu'il faut personnaliser à l'unité ? Nouveau défi lancé par le XXI^e siècle à l'industrie automobile. Cette gageure fondamentale, nul doute que, de thèse en antithèse, de synthèse en contradiction et d'aventure en aventures, l'automobile la tiendra. La peinture à l'huile c'est plus difficile, mais c'est bien plus beau que la peinture à l'eau.

Having leapt, fully armed like Minerva, out of the 19th century, and heretofore set in a primitive mould which might have seemed immutable, here is the near-nonagenarian motor car, now having reached a stage in life at which existence takes precedence over essence and experience lived through has priority over vocation. More necessary compromises will have to be reached, in an attempt at sometimes paradoxical adaptations. The motor car had chugged unperturbed through a landscape changing ever faster and more completely. Henceforth the process is dialectic: modified environment modifies the model moving through it. Long-standing concepts as simple as ideograms give way to complex semantics which mix up the keys to the code and convey upon them imperatives as categorical as they are apparently contradictory. Beyond technological revolutions, beyond economic crises and socio-cultural upheavals, here is the circle that has to be squared: how to mass-produce goods that have to be individually personalized? A new challenge of the 21st century to the automotive industry. This wager will without doubt, from thesis to antithesis, from synthesis to contradiction, be met by the car. The harder the achievement, the more worth-while it is.



Est-ce le break du futur ? Cet exercice de style des maquettistes du bureau d'études Citroën s'efforce en tout cas à plus de réalisme que l'étude Karin 1980. Tout en restant une maquette très expérimentale, Xénia, c'est son nom, a en effet été traitée en tenant plus directement compte des contraintes de la fabrication de série. C'est un break d'allure sportive, à traction avant, 4 places, 2 portes «papillon» et un hayon rele-

Tomorrow's "Estate", perhaps? This styling exercise by the model-makers of the Citroën design department at any rate tries to be more realistic than Karin's 1980 study. While remaining a highly experimental scale model, Xenia — for such is her name — has in fact been devised with a more down-to-earth approach to possible mass production. It is a sporting-looking estate with front-wheel drive, 4 passen-

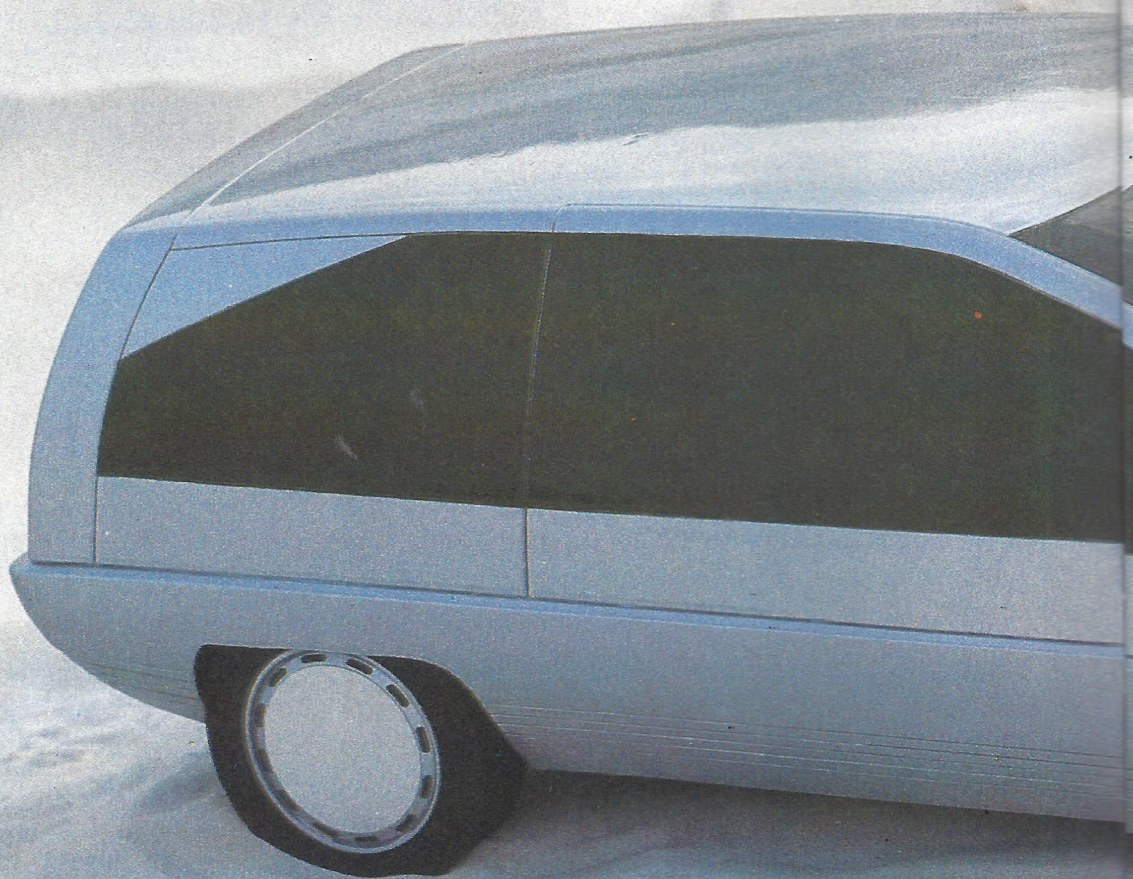
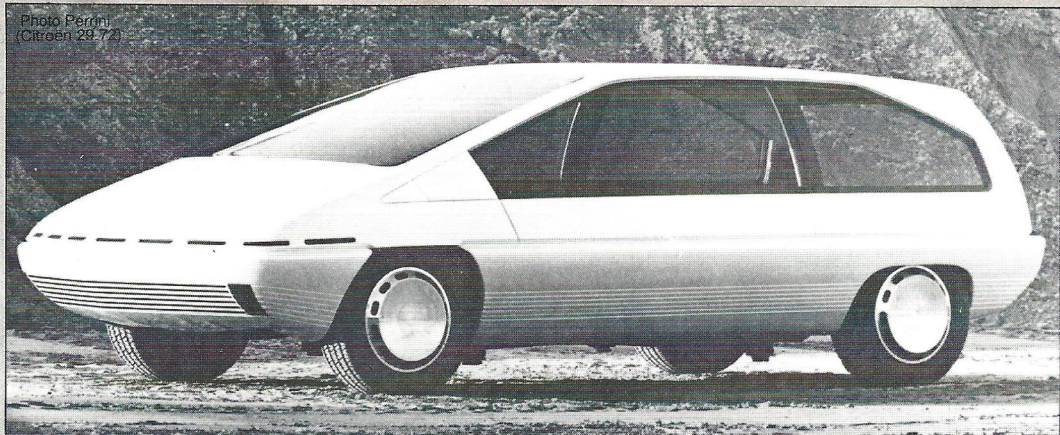


Photo Perron
(Citroën 29.72)



vable à l'arrière. Longueur : 4,20 m, largeur : 1,75 m, hauteur en roulant : 1,230 m. L'aménagement intérieur a été étudié d'un point de vue ergonomique (étude rationnelle des postures et des gestes) et intègre certaines techniques actuelles de pointe, telle la micro-électronique pour l'ensemble des contrôles, des capteurs solaires pour la climatisation du véhicule, etc.

ger seats, "butterfly"-type doors and a hatch back. Length 13' 9 1/4", width 5' 8 3/4", height when in motion 4'. The inside layout has been designed according to ergonomic findings (rational study of postures and movements) and comprises some current sophisticated technological features, such as micro-electronic systems for all checks, solar cells for the vehicle's air-conditioning.

xenia



Photo Rolandey (Citroën 29.73)

La cousine roumaine

La société mixte Olcit, fruit de l'accord entre les organismes compétents de l'Etat roumain et Citroën, a présenté à la Foire Internationale de Bucarest (Octobre 1981), une voiture nouvelle conçue par Citroën, construite en Roumanie dans l'usine Olcit de Craiova et appelée à être commercialisée d'abord en Roumanie et dans le Comecon.

C'est une berline monocoque très rigide, à 3 portes et 5 places, à traction avant, livrable en deux versions de motorisation combinées à deux finitions : Olcit Spécial à moteur bicylindres 652 cm³ à allumage électronique intégral refroidi par air de la Visa Spécial, et Olcit Club à moteur 4 cylindres 1 129 cm³ refroidis par air de la GSA.

Embrayage à diaphragme monodisque à sec. Boîte de vitesses de type GS (à quatre rapports avant et un arrière synchronisés) disposée longitudinalement dans le prolongement arrière du moteur. Les transmissions sont à joints homocinétiques (tripodes côté boîte de vitesses, Rzeppa côté roue).

Le freinage, à disques sur les quatre roues, ventilés à l'arrière, est à commande hydraulique à double circuit avec limiteur asservi à la charge sur l'arrière.

La suspension est adaptée aux conditions de roulage en Roumanie. Elle est à quatre roues indépendantes, à parallélogramme transversal à l'avant avec barres de torsion longitudinales et lame de flexion. L'essieu arrière comporte des bras tirés et des barres de torsion transversales. Amortisseurs hydrauliques télescopiques à l'avant et à l'arrière, avec butées de débattement et contre-débattement.

Certains aménagements, comme la troisième porte et la banquette arrière rabattable, font de ces modèles des véhicules à usages multiples particulièrement pratiques.

Le pare-brise est en verre feuilleté. Tôles de protection sous le moteur, sous le réservoir d'essence et sous la lame de suspension avant.

The Olcit Company, outcome of the agreement between the competent organizations of the Rumanian State and Citroën, introduced (at Bucarest International Fair, in October 1981) a new car designed by Citroën and built by Olcit in its Craiova Works; it is intended to be first marketed in Rumania and in the Comecon countries.

It is a very rigid front-wheel drive, 3-door, 5-seater monocoque saloon, of which two engine versions, each in one or two finishes, are available: Olcit Special, with the Visa Special air-cooled twin-cylinder 652-cc integral electronic ignition engine; the other, the Olcit Club, with the GSA's air-cooled 4-cylinder 1129-cc engine.

Single disc diaphragm dry clutch. GS-type gearbox (with 4 synchromesh forward speeds and reverse) mounted longitudinally behind the engine. Transmission is by constant-speed joints (tripod on the gearbox side, Rzeppa on the wheel side).

Four-wheel braking by disc brakes, ventilated at the rear, hydraulically controlled by a dual circuit with a load-related braking limiter on the rear wheel.

The suspension is adapted to running conditions in Rumania. Four independent wheels, with a transverse parallelogram at the front, with longitudinal torsion bars and flexion blade. The rear axle comprises arms under tension and transverse torsion bars. Telescopic hydraulic shockabsorbers are fitted at front and rear, with clearance buffers for both up and down movements.

Certain features, such as the third door and the rear seat, which can fold down forwards, make these models highly versatile general purpose vehicles.

The windscreen is of laminated glass. Shielding plates are fitted under the engine,









Photo Guyot-Lacoste (Citroën 34 16)

La conception du tableau de bord procède du même esprit qui a inspiré les tableaux de bord des GSA et Visa : on y retrouve les «satellites» auxquels le bureau de Style Citroën se montre si attaché, cette fois dans une version horizontale. Ils groupent à portée de mains des conducteurs la plupart des commandes.

La production doit démarrer progressive-

the petrol tank and the front suspension blade.

The control panel's design springs from the same approach that inspired those of the GSA and the Visa: it uses the "satellites" so prized by the Citroën Styling Section, but here in a horizontal version. These group most of the controls within finger-reach of the driver's hands on the wheel.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES MODELES OLT CIT, TYPE ROUMANIE		OLT CIT SPÉCIAL	OLT CIT CLUB
MOTEUR	Nombre de cylindres	2 à plat	4 à plat
	Alésage - course en mm	77 - 70	74 - 65,6
	Cylindrée en cm ³	652	1129
	Rapport volumétrique	9/1	9/1
	Puissance maxi ISO kW-tr/mn	24,5-5250	41,4-6250
	Puissance maxi DIN ch-tr/mn	34-5250	56,5-6250
	Couple maxi ISO m.daN-tr/mn	4,9-3500	7,9-3500
	Couple maxi DIN m.kg-tr/mn.	5,1-3500	8,2-3500
TRANSMISSION	Couple conique	8 x 35	8 x 35
	1 ^{re}	5,18	6,54
	2 ^e	9,43	10,89
	Vitesse en km/h pour 1000 tr/mn moteur	14,35	16,67
	3 ^e	20,55	24,25
	4 ^e	5,63	5,97
M. AR.			
PNEUMATIQUES	Avant-Arrière	sans chambre 145 - 13	sans chambre 145 - 13
DIRECTION	Rapport de démultiplication	à crémaillère 1/18,7	à crémaillère 1/18,7
	Tours de volant de butée à butée	3,5	3,5
	Z braquage entre murs (mètres)	9,78	9,78
	Z braquage entre trottoirs (mètres)	9,06	9,06
DIMENSIONS	Longueur - Largeur (m)	3,732 - 1,538	3,732 - 1,538
	Hauteur - Empattement (m)	1,430 - 2,370	1,430 - 2,370
	Voie avant - Voie arrière (m)	1,326 - 1,240	1,326 - 1,240
	Surface vitrée (m ²)	2,44	2,44
	Volume du coffre (dm ³) banquette en place et repliée	307 - 631	307 - 631
POIDS (kg)	Ordre de marche - total en charge	835 - 1235	875 - 1275
	Répartition AV et AR (en ordre de marche)	510 - 325	550 - 325
	Remorquable : sans frein - avec frein	370 - 500	430 - 800
	Maxi sur flèche - sur galerie	50 - 50	50 - 50
PERFORMANCES	0 - 400 m	23"0	19"6
	Conducteur seul 0 - 1000 m	43"6	37"0
	0 - 100 km/h	28"0	15"2
	Vitesse maximum (km/h)	121	149
CONSOUMATIONS (litres aux 100 km)	Consommation à 90 km/h	6,0	7,2
	Consommation à 120 km/h	—	9,7
	En parcours urbain	7,3	9,7

ment au cours de cette année dans la nouvelle usine Olcit de Craiova. D'une surface couverte de 350 000 m², elle comporte plusieurs secteurs : emboutissage, assemblage, ferrage, peinture, montage, ainsi qu'un secteur mécanique pour la fabrication des moteurs et des essieux.

Ce complexe industriel pourra produire, à terme, 130 000 véhicules par an. Une partie de sa production sera constituée de véhicules dérivés du type roumain. Citroën en assurera alors la diffusion en Europe occidentale ainsi qu'en «grande exportation».

Production is to start gradually during this year at Olcit's new Craiova works. With a roofed-in area of 3,767,000 sq. ft, it includes several areas: pressing, assembly, fitting, paintwork, final assembly shops and an engineering shop for the manufacture of engines and axles.

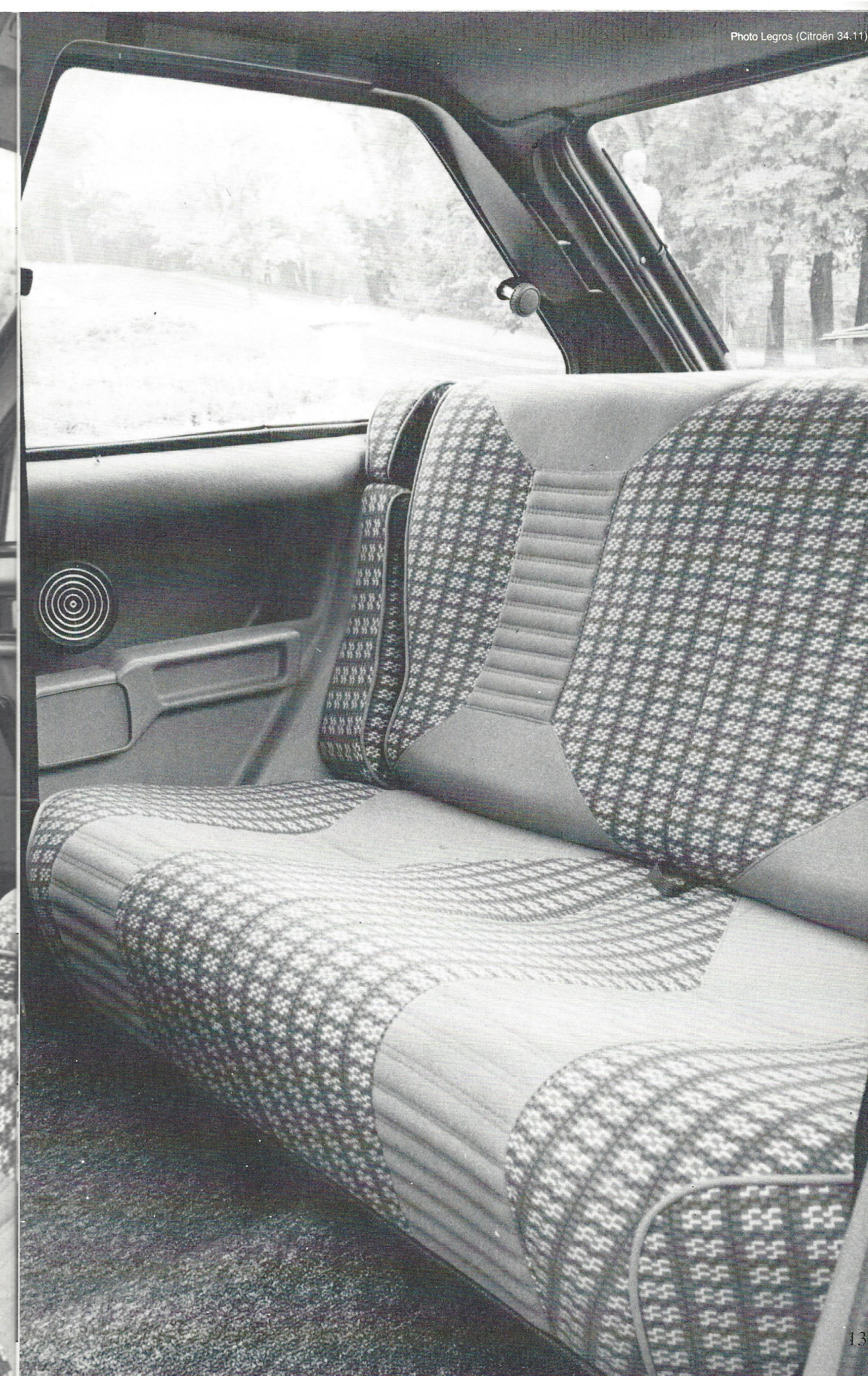
In due course, this industrial complex will be able to produce 130,000 vehicles a year. Part of its production will concern vehicles derived from the Rumanian type. Citroën will then undertake marketing of these in Western Europe and overseas.

MAIN TECHNICAL SPECIFICATIONS OF OLCIT MODELS, RUMANIAN MARKET		OLCIT SPECIAL	OLCIT CLUB
ENGINE	Number of cylinders	Flat-twin	Flat-four
	Bore-stroke (in millimeters)	77 - 70	74 - 65.6
	Swept volume (in cc)	652	1129
	Compression ratio	9/1	9/1
	Max power ISO kW - rpm	24.5-5250	41.4-6250
	Max power DIN hp - rpm	34-5250	56.5-6250
	Max torque ISO m.daN - rpm	4.9-3500	7.9-3500
	Max torque DIN m.kg - rpm	5.1-3500	8.2-3500
DRIVE	Mitre wheel gearing	8 × 35	8 × 35
	1st gear	3.22	4.06
	2nd gear	5.86	6.77
	3rd gear	8.92	10.36
	4th gear	12.77	15.07
	Reverse	3.50	3.71
TYRES	Front and rear	Tubeless 145 - 13	Tubeless 145 - 13
	STEERING	rack-&-pinion	rack-&-pinion
	Gear ratio	1/18.7	1/18.7
	wheel revolutions stop to stop	3.5	3.5
	Turning radius between walls (ft. ins)	16' 1/2"	16' 1/2"
	Turning radius between kerbs (ft. ins)	14' 10 1/4"	14' 10 1/4"
DIMENSIONS	Length - Width (ft. ins)	12'2 1/2"-5' 1/2"	12'2 1/2"-5' 1/2"
	Height - Wheelbase (ft. ins)	4'8 1/4"-7'9 1/4"	4'8 1/4"-7'9 1/4"
	Tracks, front - rear (ft. ins)	4'4 1/4"-4' 3/4"	4'4 1/4"-4' 3/4"
	Glazed area (sq. ft)	26.26	26.26
	Volume of boot (cu. ft) rear seat in place; -do- folded	10.8 - 22.3	10.8 - 22.3
WEIGHT (lbs)	In running order - all up	1840 - 2720	1930 - 2810
	Front - rear weight distribution (in running order)	1125 - 715	1210 - 715
	Towable weight : w/o brake - with brake	815 - 1100	950 - 1760
	Max. weight on towbar - on roof-rack	110 - 110	110 - 110
PERFORMANCE FIGURES	0 - 400 m = 437.16 yds	23.0"	19.6"
	With driver alone		
	0 - 1000 m = 1092.9 yds	43.6"	37.0"
	0 - 100 km/h	28.0"	15.2"
	Maximum speed (mph)	75.2	92.6
PETROL CONSUMPTION (miles per gallon)	Consumption at 90 km/h (55.94 mph)	47.1	39.2
	Consumption at 120 km/h (74.58 mph)	—	29.1
	In town	38.7	29.1



Photo Guyot-Lacoste (Citroën 34 15)









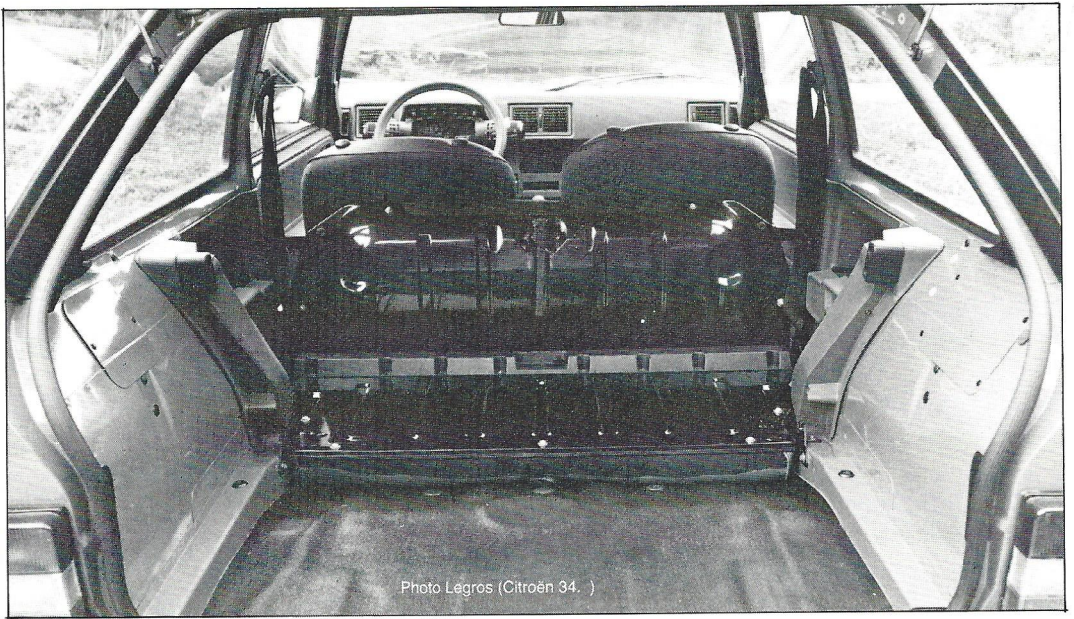


Photo Legros (Citroën 34.)

Dessin Editechnic (Citroën 34.9)

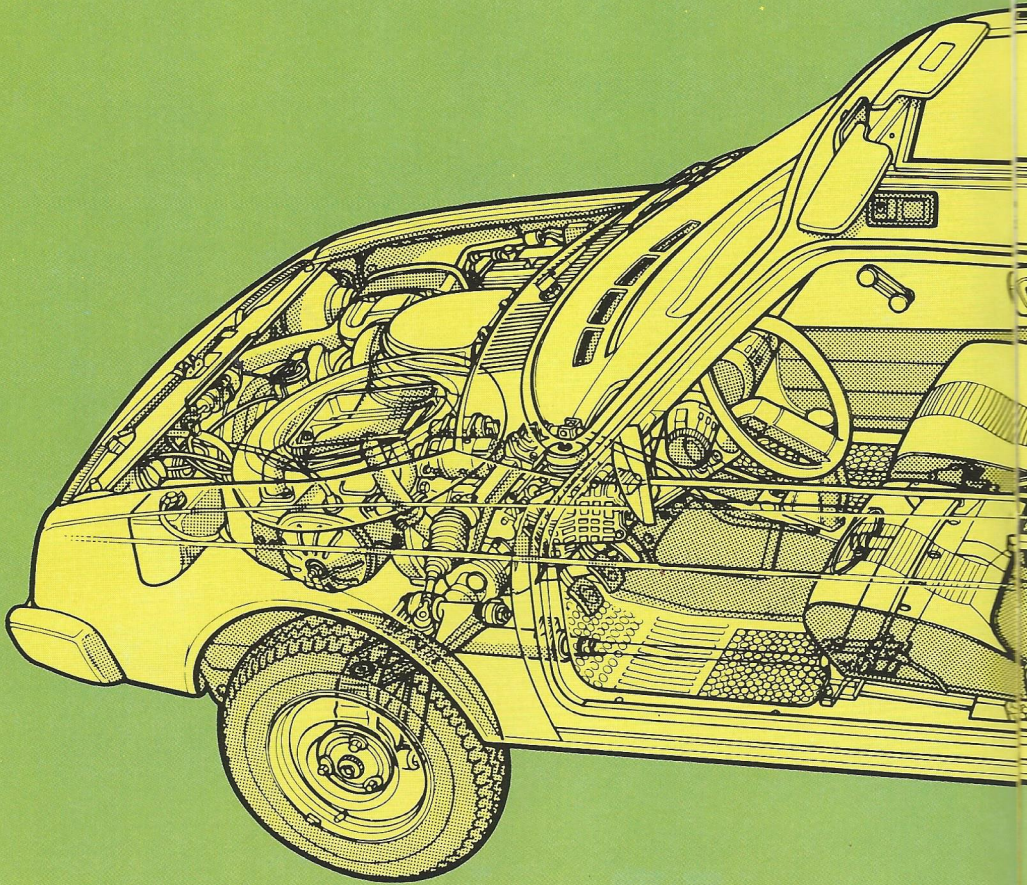
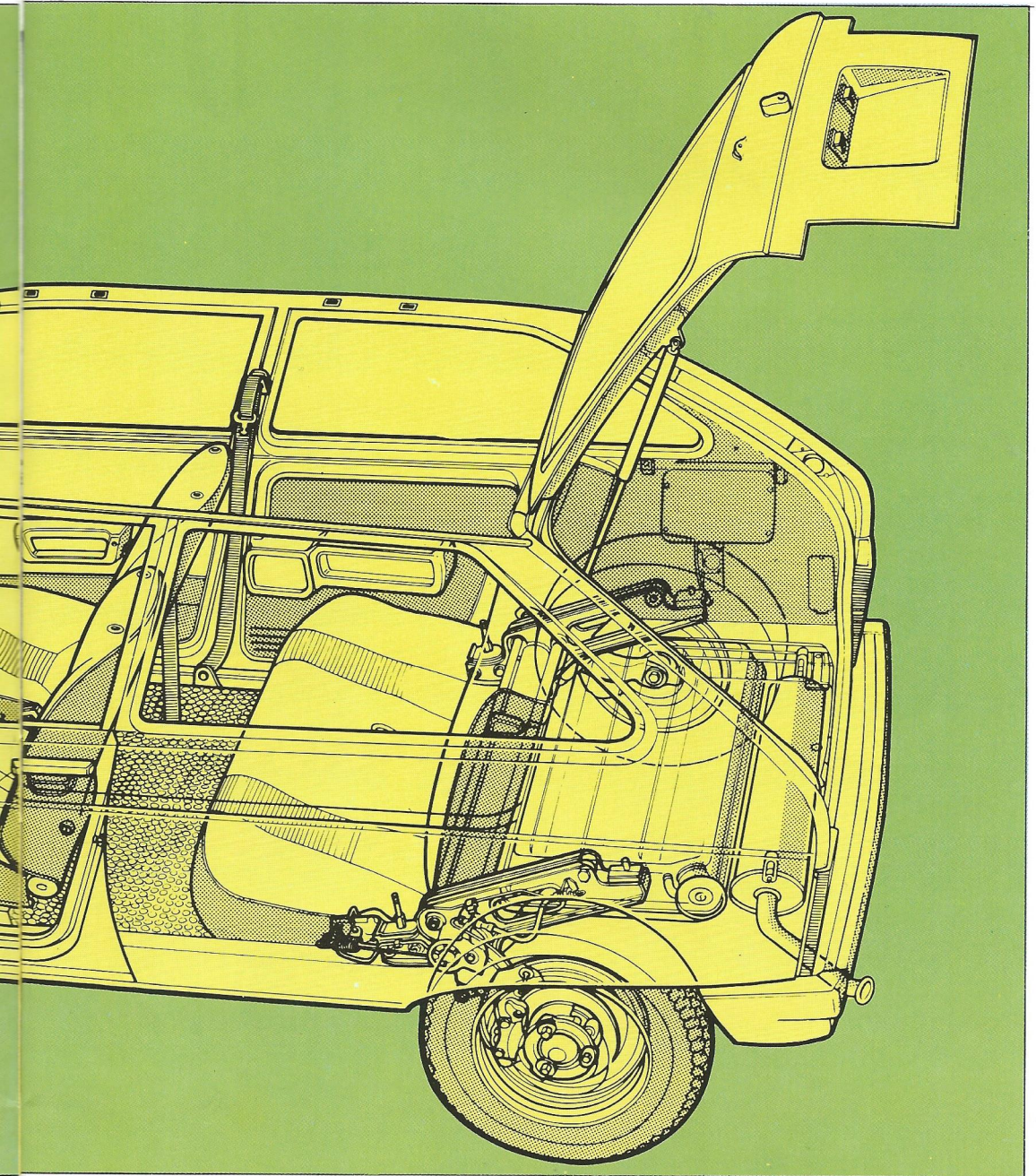


Photo Legros (Citroën 34.7)

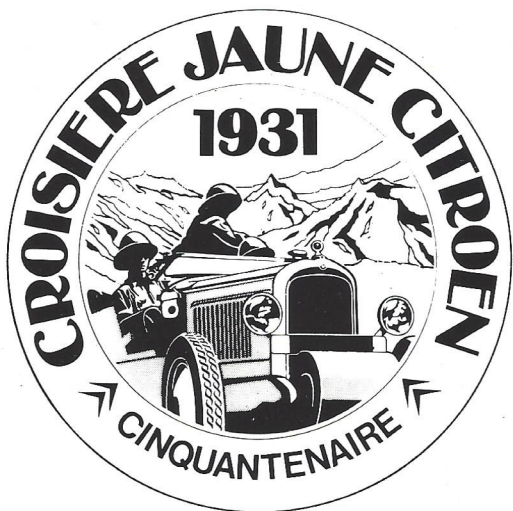


LES
dessins
de

Alexandre Jacovleff

L'artiste Alexandre Jacovleff ne fut pas l'un des moins intéressants des héros de la Croisière Jaune. Très fin, d'un humour aiguisé, c'était un homme qu'aucune péripétie ne pouvait désarçonner. Son talent, servi par une dextérité extrême, fit l'admiration de ses compagnons d'aventure. Les sanguines, pastels et aquarelles qu'il rapporta, non seulement sont des œuvres d'art mais encore constituent des documents irremplaçables sur l'expédition Citroën Beyrouth-Pékin 1931-1932 et les régions qu'elle traversa. En voici quelques-uns.

Artist Alexandre Jacovleff was far from being one of the least noteworthy heroes of the "Croisière Jaune" — the Citroën Trans-Asian Expedition of the early thirties. A subtle man with a mordant sense of humour, he was never thrown off course by any occurrence. The sanguine, pastel and water-colour sketches he brought back are not merely works of art: they are irreplaceable records of the Citroën Beirut-Peking expedition of 1931-32.



Kumbo, le guide mongol, Ouroumtsi,
5 novembre 1931.

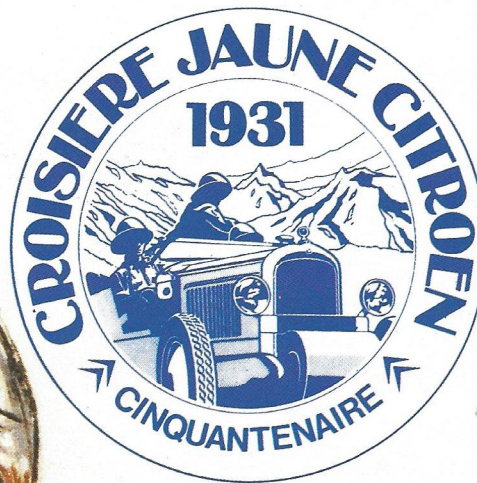
*Kumbo, the Mogol guide,
at Ouroumtsi, 5 November 1931.*

Dessin Iacovieff (Citraën 13.57)



Georges-Marie Haardt, le chef de l'expédition,
à Ouroumtsi le 16 novembre 1931.
*Georges-Marie Haardt, Head of the Expedition,
at Ouroumtsi on 16 November 1931.*
Dessin Iacovlev (Citroën 13.55)





La jeune princesse Nirgidma de Torhout, mongole de Dzungarie élevée à Pékin, sœur du prince régnant et divorcée. Elle était populaire parmi l'expédition pour la vivacité de ses réflexes et son franc-parler en plusieurs langues, notamment le français, l'anglais et le russe. —«La vie est drôlement moche ici, dit-elle à Point, emmenez-moi à Paris».

Portrait fait à Ouroumtsi en novembre 1931.

Young Princess Nirgidma of Torhout, a Dzungarian Mongol educated in Peking, sister of the reigning Prince and a divorcee. She was popular among expedition members for her lively reflexes and her freedom of speech — in several languages: among them French, English and Russian. "Life's lousy here", she said to Point, "take me to Paris". Portrait done at Ouroumtsi in November 1931.

Dessin Iacovleff (Citroën 13.56)



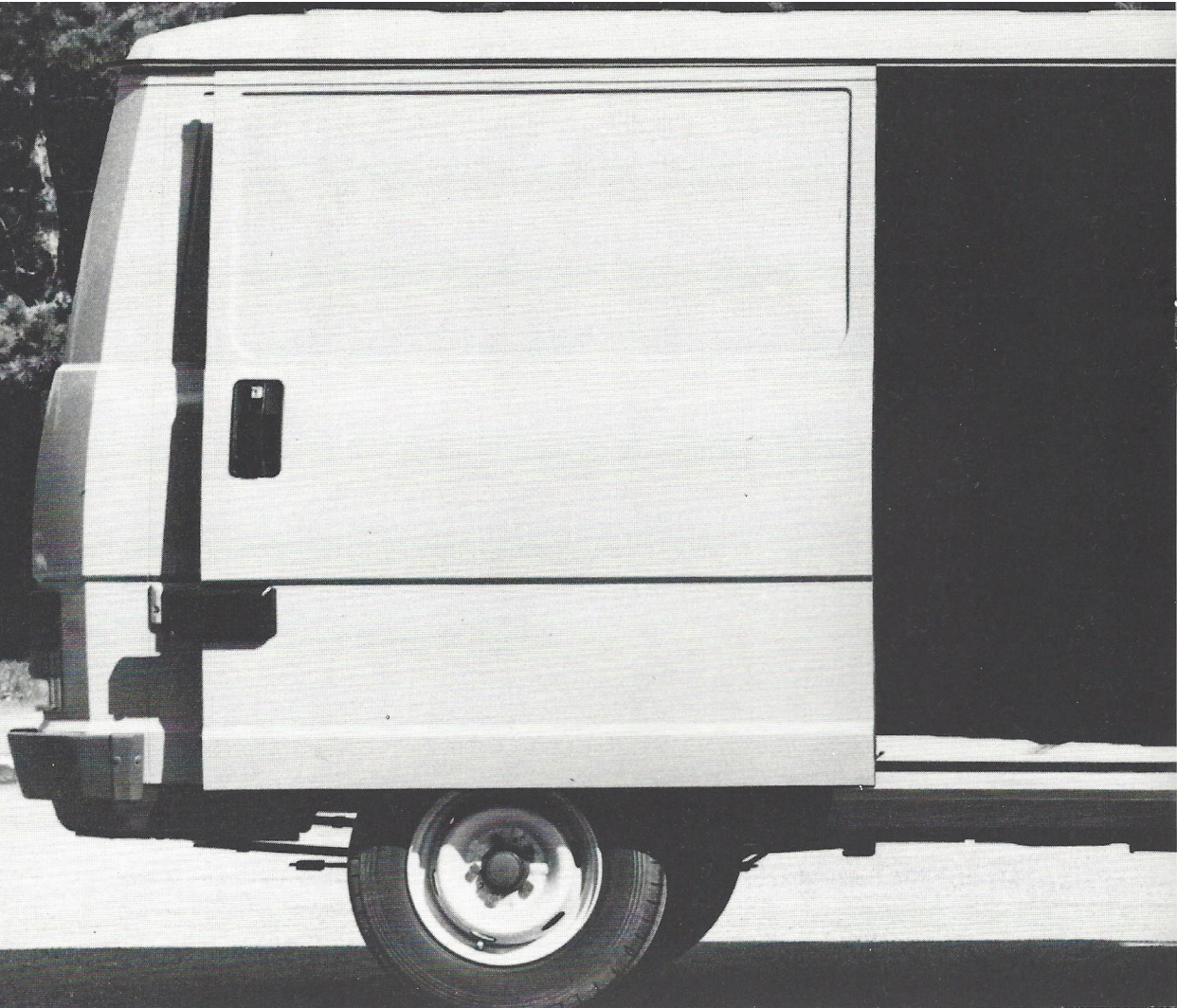
Bivouac dans l'hiver du désert de Gobi.
De gauche à droite : Louis Audouin-Dubreuil,
Iacovleff (qui s'est peint lui-même,
agenouillé), Sauvage, Georges-Marie Haardt,
Victor Point, Penaud tenant le chien Paris,
Clovis Balourdet.

Dessin Iacovleff (Citroën 13.54)



A winter bivvy in the Gobi desert. From left to right: Louis Audouin-Dubreuil, Iacovleff (who did a seated self-portrait), Sauvage, Georges-Marie Haardt, Victor Point, Penaud holding the dog Paris, and Clovis Balourdet.





LES VÉHICULES C25 : des utilitaires de course

Citroën a étudié et réalisé en commun avec Peugeot et Fiat une nouvelle gamme de véhicules utilitaires rapides, économiques, robustes et pratiques.

Cette gamme est vendue en France par le réseau Citroën, sous le nom de C25, depuis fin octobre 1981, en concurrence avec Peugeot ; en Italie par Fiat ; sur les autres marchés par les trois marques. Elle a été conçue à partir de l'étude d'un véhicule utilitaire moyen à traction avant en deux versions de charge utile : 1 070 kg («type 1 000») et à 1 405 kg («type 1 300»), elle comporte 16 versions de base qui, par le jeu des options (avec ou sans porte latérale, 2 ou 3 places cabine, finition cabine, etc.) peuvent donner naissance à 41 modèles différents, soit 82 si l'on tient compte des types de motorisation.

Les modèles «1 000 kg» sont équipés au choix d'un moteur à essence 1 796 cm³ Peugeot (69 ch DIN à 4 800 tr/mn, 13,9 m.kg à 2 300 tr/mn) ou d'un moteur Diesel 2 500 cm³ Citroën (75 ch DIN à 4 100 tr/mn, 15,5

In common with Peugeot and Fiat, Citroën have designed and put into production a new range of fast, economical, sturdy and handy utility vehicles.

This range has been marketed in France through the Citroën network, under the name of C25, since late October 1981, competitively with Peugeot; in Italy by Fiat; and in other markets by all three makes. Its design was based on the study for a medium-sized front-wheel drive utility vehicle in two payload versions: 1070 kg (2350 lbs: "type 1000") and 1405 kg (3090 lbs: "type 1300"; it comprises 16 basic versions which, thanks to the various options available (with or without a side door, 2- or 3-seater cab, etc.) can give rise to 41 different models, or 82 if engine types are taken into account.

The "1000-kg" models are powered as desired either with a Peugeot petrol-fuelled 1796-cc engine (69 HP DIN at 4800 rpm, 100 lb. ft at 2300 rpm) or with a Citroën 2500-cc Diesel engine (75 HP DIN at 4100

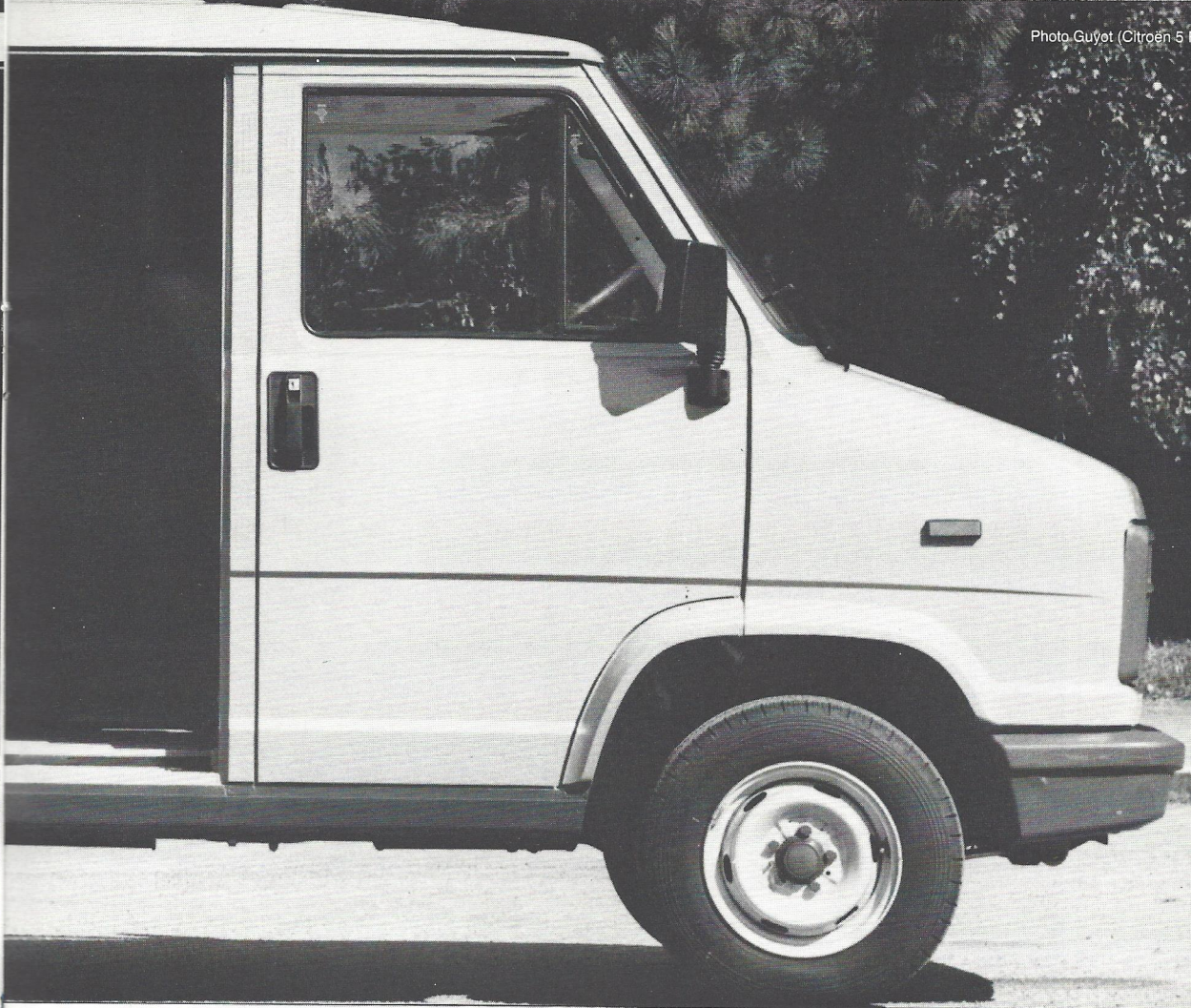
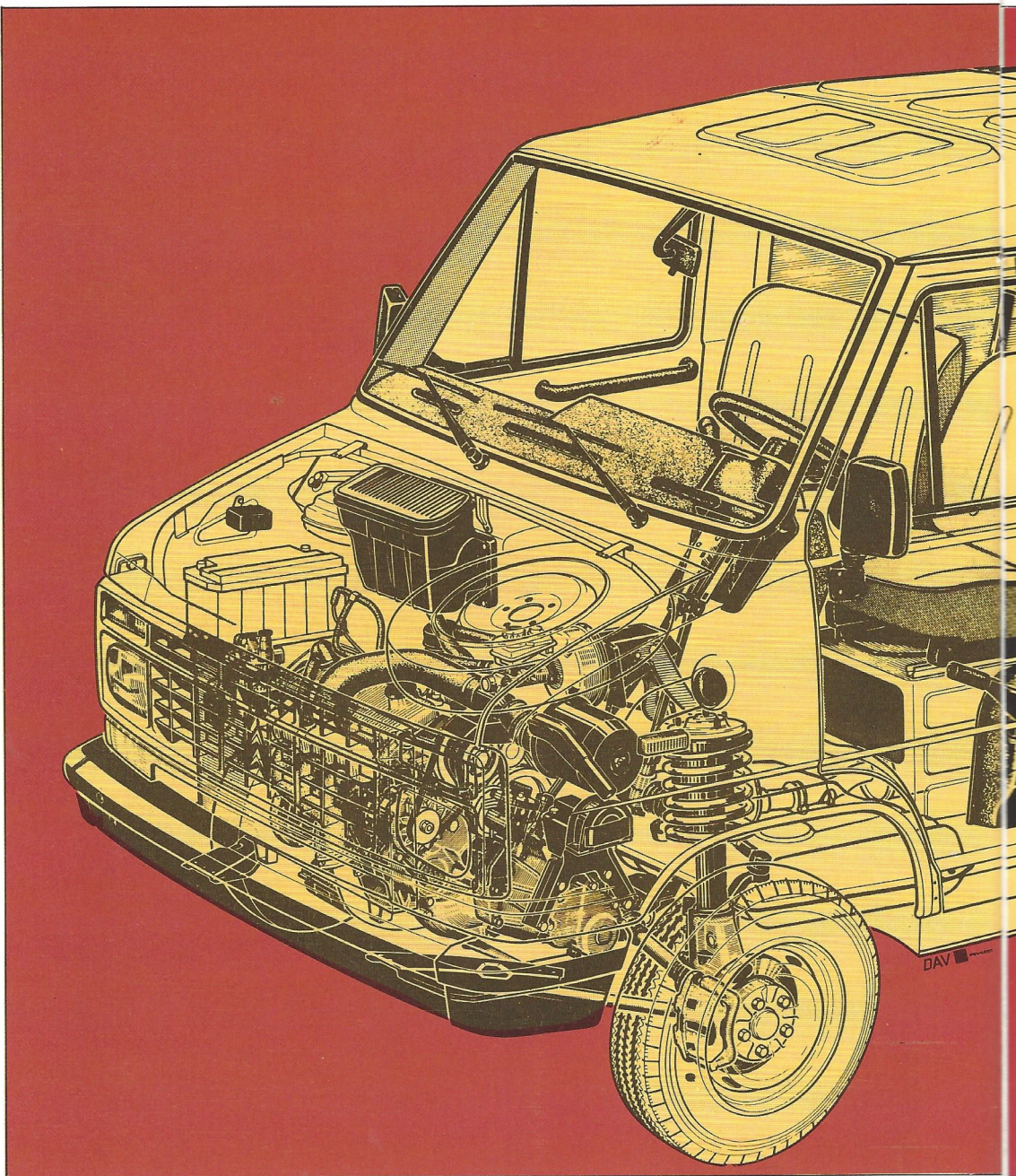


Photo Guyot (Citroën 5 F 2)





m.kg à 2 000 tr/mn) avec une boîte de vitesses Citroën à 4 rapports.

Les modèles «1 300» reçoivent soit le moteur à essence 1 971 cm³ Peugeot (78 ch DIN à 5 000 tr/mn, 15,5 m.kg à 2 500 tr/mn), soit le moteur Diesel 2 500 cm³ Citroën avec, en série, une boîte de vitesses Citroën à 5 rapports.

L'ensemble moteur-boîte de vitesses est disposé transversalement à l'avant du véhicule. La boîte est implantée directement en bout de moteur. En sortie de pont, le mouvement est transmis aux roues par deux arbres munis de joints homocinétiques : selon la technique favorite de Citroën, ils sont tripodes côté boîte de vitesses, Rzeppa côté roue.

Les moteurs offrent une exceptionnelle accessibilité du fait de leur position transversale.

Équipé de mécanismes déjà éprouvés sur d'autres modèles, comme la Citroën CX ou

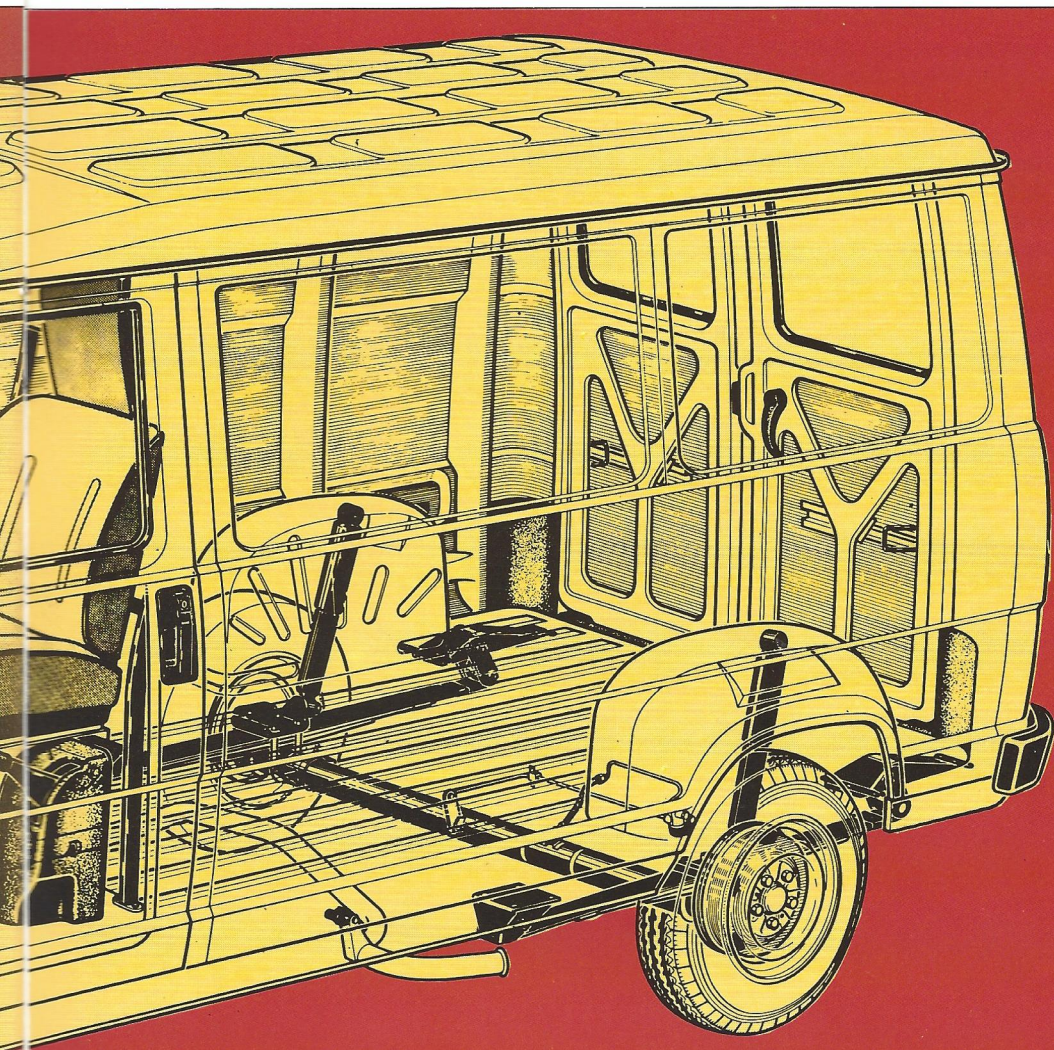
rpm, 112 lb.ft at 2000 rpm) with a four-speed Citroën gearbox.

The "1300" models are fitted with the Peugeot 1971-cc petrol engine (78 HP DIN at 5000 rpm, 112 lb.ft at 2500 rpm) or with Citroën 2500-cc Diesel, with a Citroën 5-speed gearbox as standard.

The engine-gearbox assembly is mounted transversally at the front of the vehicle, the gearbox being directly connected to the engine shaft. At the output end of the front wheel drive gearing, motion is transmitted to the wheels by two shafts with constant-speed joints: in accordance with the technique favoured by Citroën, tripod joints are fitted on the gearbox side and Rzeppa-type on the wheel side.

The engines are exceptionally accessible owing to their transverse mounting.

Fitted with systems having already proved their reliability in other models such as the



Dessin Citroën 5 F18

les Peugeot 504 et 505, le C 25 présente des performances remarquables.

Les composants mécaniques sont fabriqués en France par Peugeot et Citroën, ainsi qu'en Italie par Fiat. Les véhicules sont assemblés dans une unité de production conçue à cet effet, située à Val Di Sangro (Italie du Centre), propriété commune des trois constructeurs groupés au sein de la société «Sevel» (Automobiles Peugeot 25%, Automobiles Citroën 25%, Fiat Auto Spa 50%).

Les C 25 s'inscrivent en bonne place dans le marché des utilitaires moyens qui se situait en 1980 à environ 300.000 véhicules en Europe.

Les Citroën C 25 ne manquent pas de qualités qui méritent d'être mentionnées :

- Performances hors du commun dans cette catégorie de véhicule et proches de celles d'une voiture de tourisme. La vitesse

Citroën CX or the Peugeot 504 and 505, the C25 performs quite remarkably and offers ample loading volumes.

Mechanical parts and assemblies are manufactured by Peugeot and Citroën in France, and in Italy by Fiat. The vehicles are assembled in a specially designed production unit located in Val di Sangro (Central Italy), owned in common by the three manufacturers, grouped for the purpose in the "Sevel" Company (Automobiles Peugeot 25%, Automobiles Citroën 25%, Fiat Auto Spa 50%).

The C 25s occupy a satisfactory position in the European medium utility van market which, in 1980, numbered about 300,000 vehicles.

The Citroën C25s are plentifully provided with noteworthy qualities:

- *Unusual performance figures for vehicles*

C25

de pointe varie, à pleine charge, de 120 à 124 km/h selon le modèle (120 km/h pour le fourgon C 25 1 000 essence, 124 km/h pour le 1 300 essence, 122 pour les versions Diesel 1 000 ou 1 300).

- **Economie** : la consommation (à mi-charge) des différentes versions de C 25 varie, selon les types de 9,1 litres (fourgon 1 000 Diesel) à 11 litres (fourgon 1 000 essence) aux 100 km à 90 km/h, en passant par 9,3 litres pour le 1 300 Diesel et 10,5 litres pour le 1 300 à essence. Ceci représente une autonomie moyenne d'environ 700 km (réservoir de 70 litres).

- **Traitement anti-corrosion très poussé** : cataphorèse, cire bitumeuse dans tous les corps creux, traverses inférieures et montants de portes en tôle électrozinguée, pro-

of this category, approaching those of private cars. The C25's top speed varies, fully loaded, between 74.5 and 77 mph according to models (74.5 mph for the C25 petrol-driven van, 77 mph for the petrol-powered 1300, 75.8 mph for both the 1000 and the 1300 Diesel versions). At full running load, they can start up a 1/8.3 gradient.

- **Economy**: the fuel consumption (at half load) of the various versions of C25 varies, according to type, between 31mpg (1000 Diesel van) and 25.7mpg (1000 petrol van), with 30.4mpg for the 1300 Diesel and 26.9mpg for the petrol-driven 1300. This corresponds to an average range of 435 miles per fill (15.4-gallon tank).

- **Great attention is paid to corrosion pre-**



tection PVC sous le plancher et remontant jusqu'aux passages de roues.

- Bonne habitabilité : le plancher de chargement est placé au même niveau que celui de la cabine, ce qui permet une circulation très aisée du poste de conduite au volume arrière, le passage entre les sièges conducteur et passager est entièrement dégagé : le levier de vitesses est situé au volant et le frein à main à gauche du siège du conducteur. La longueur derrière les sièges est de 2,68 m ou de 3,41 m (version allongée). La surface utile au plancher varie de 4,47 m² à 5,70 m². Les volumes de chargement sont importants : 6,5 m³ pour la version standard ; 7,7 m³ pour la version réhaussée ; 10,2 m³ pour la version rallongée et réhaussée. Poids en ordre de marche

vention: cataphoresis, bituminous wax in all hollow members, lower cross members and door pillar of zinc-electroplated sheet steel, PVC protection under the floor and up into the wheel tunnels.

- *Spacious accomodation: the loading floor is at the same level as that of the cab, allowing easy passage from the driving position to the rear space, the way being absolutely free between driver and passenger seats: the gear lever is located under the steering wheel, and the handbrake to the left of the driver's seat (left hand drive vehicle). The available distance behind the seats is 8' 9 1/2" (11' 2" in the long version). Available floor area varies between 48sq. ft and 61sq. ft. Loading*

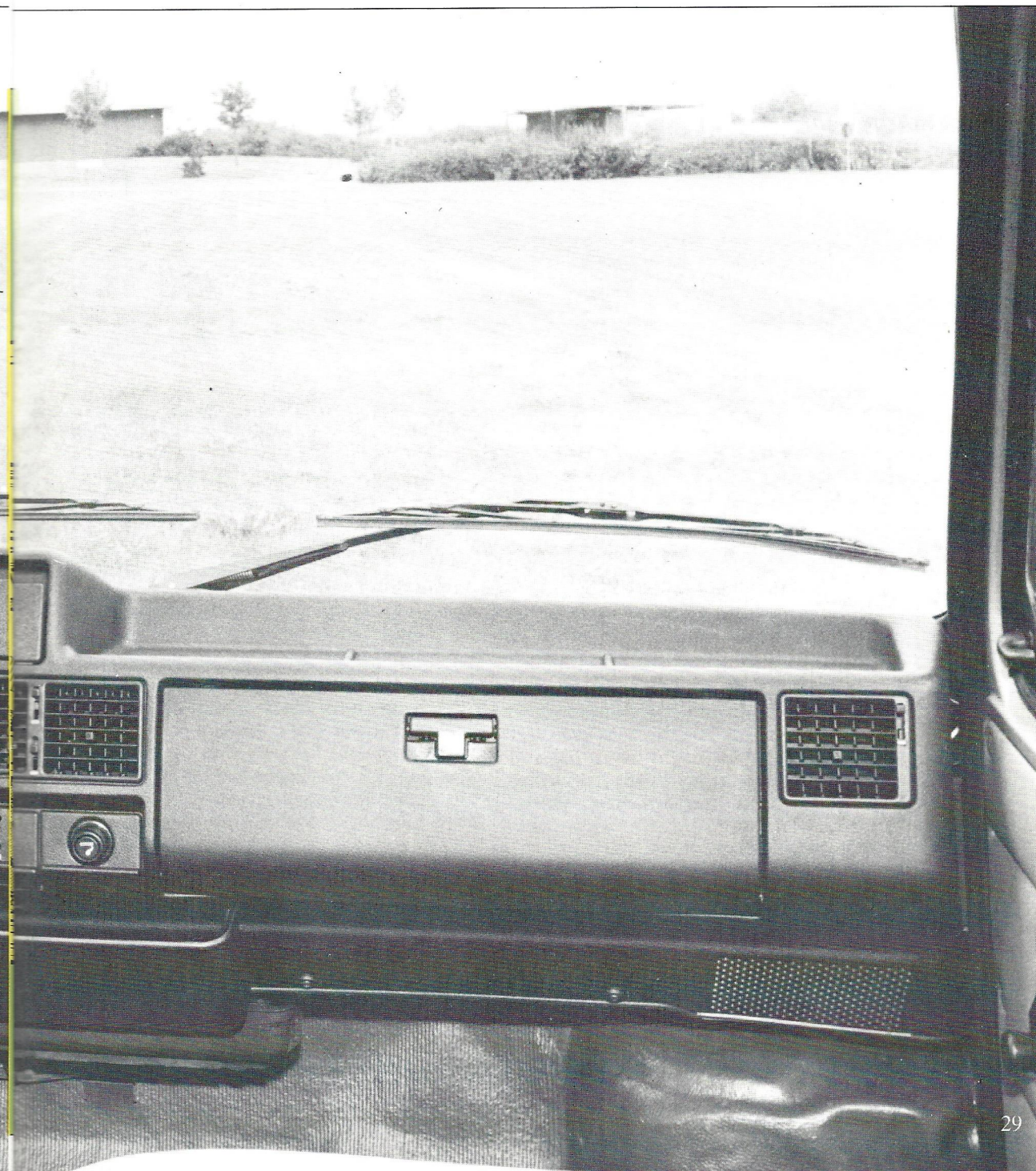




Photo Guyot (Citroën 5 F 7)

du fourgon 1 000 kg : 1 380 pour essence, 1 480 en Diesel, charge utile (conducteur compris) : 1 070, poids total roulant autorisé : 3 850 en essence, 4 050 en Diesel. Fourgon 1 300 : poids en ordre de marche 1 395 en essence, 1 495 en Diesel ; charge utile 1 405 ; P.T.R. 4 200 en essence, 4 400 en Diesel. Châssis-cabine 1 300 : poids en ordre de marche 1 370 en essence, 1 470 en Diesel.

- Simplicité de conception de la suspension, donc facilité d'entretien et robustesse. A l'avant les roues indépendantes sont liées à la caisse par une suspension de type Mac Pherson, sans barre anti-devers. Le guidage est assuré par un bras transversal en acier forgé. L'élément de suspension est constitué par un ressort hélicoïdal à l'intérieur duquel est intégré un amortisseur hydraulique télescopique. En équipement Diesel, cette suspension est renforcée. A l'arrière, la suspension est à flexibilité variable : un essieu rigide est relié à la caisse par deux ressorts à 4 lames, disposés longitudinalement, les deux lames inférieures de chaque ressort ne participent à la suspension qu'au-delà d'une certaine charge appliquée sur l'arrière. Deux amortisseurs hydrauliques à double effet complètent l'ensemble.

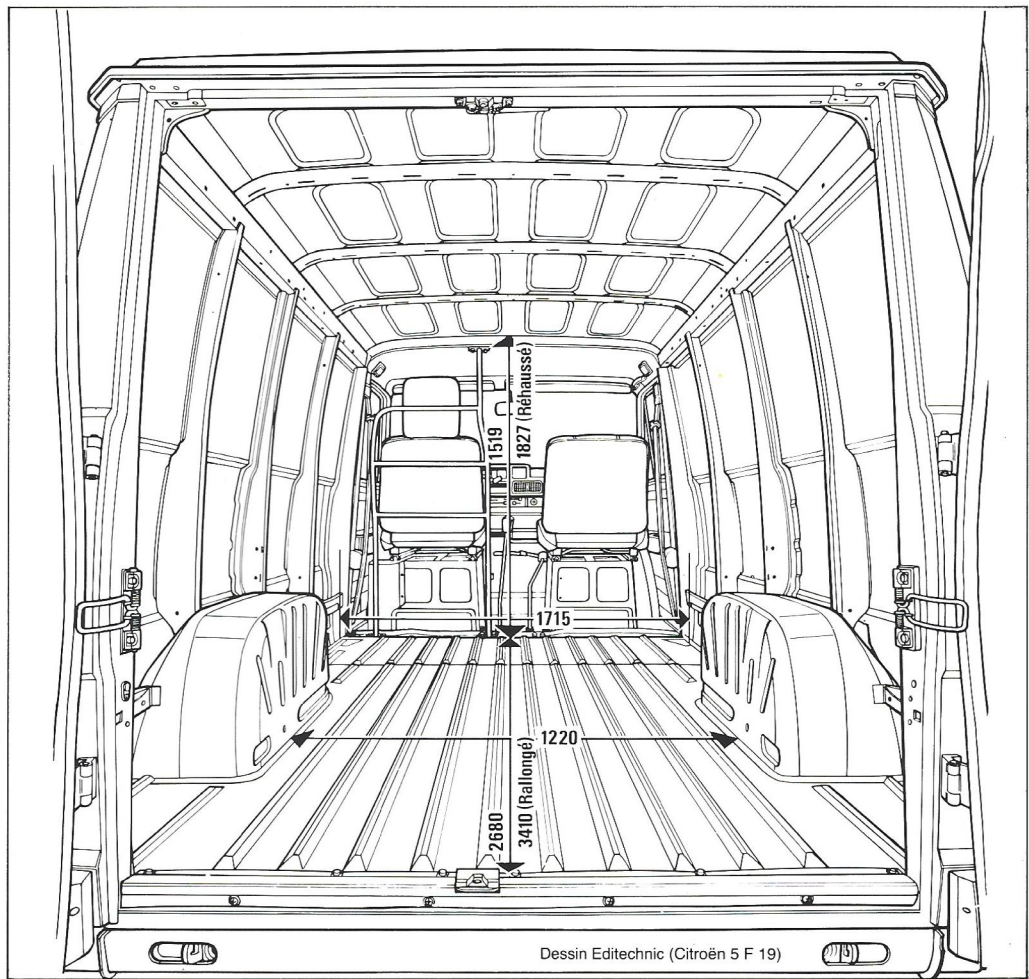
- Accessibilité : porte latérale coulissante largement dimensionnée (largeur : 1,037 m ; hauteur : 1,372 m). L'accès arrière de

volumes are large: 230 cu. ft for the standard version, 272 cu. ft for the raised-roof van, and 360 cu. ft for the raised and lengthened model. Weight in working order for the 1000 van: petrol 3040lbs, Diesel 3260lbs; payload (including driver): 2360lbs. 1300 van: weight in working order: petrol 3070 lbs, Diesel 3290 lbs; payload 3095 lbs. Chassis + cab 1300: weight in working order: petrol 3020lbs, Diesel 3240lbs.

- *Suspension: Simplicity of design, whence ease of maintenance and sturdiness. Forward, the independent wheels are linked to the chassis by MacPherson type suspension, without an anti-roll bar. Positioning is by means of a forged steel transverse arm. The suspension part is made up of a helical spring with an integral telescopic hydraulic shock absorber inside it.*

Rear-wheel suspension is of the variable flexibility type: a rigid axle is linked to the body by two 4-bladed springs set longitudinally, the two lowest blades of each spring only taking up part of the suspension load when a certain rear load is exceeded. Two double-acting hydraulic shock-absorbers.

- *Accessibility: generously dimensioned sliding side door (width 3' 5", height 4' 3 1/2"). Twin tail doors of ample size (4' 3 1/2" wide and 4' 6" high), swinging through*



Dessin Editechnic (Citroën 5 F 19)

bonnes dimensions (1,31 m en largeur et 1,37 m en hauteur) permet l'introduction de colis encombrants par deux portes battantes s'ouvrant à 180°. L'accessibilité aux organes mécaniques est très aisée. La roue de secours est sous le capot moteur.

- Equipement très complet et très sophistiqué : planche de bord type voiture de tourisme, allume-cigares, totalisateur journalier, témoin d'usure des plaquettes de freins, témoin de colmatage du filtre à air (Diesel), coffres de rangement, etc.

- Confort de berline : siège du conducteur réglable en distance, dossier inclinable et appui-tête, insonorisation de cabine très poussée, essuie-glace à 2 vitesses, feu de recul, emplacement pour auto-radio.

- Sécurité active : freinage à deux circuits, (à disque à l'avant, à tambour à l'arrière) séparés en I + H (disposition généralement réservée aux véhicules «transport de personnes» qui permet d'alimenter les freins avant par les deux circuits séparés) assisté par servo-frein avec compensateur de freinage arrière asservi à la charge. Large pare-brise feuilleté panoramique.

- Sécurité passive : caisse auto-porteuse à soubassement entretoisé assurant une protection efficace du chauffeur et des passagers par le groupe moto-propulseur transversal, colonne de direction constituée de plusieurs cardans, points d'arrimage pour marchandises, ceintures à enrouleur.

180°, allow bulky parcels to be loaded. Access to the mechanical parts is of the easiest. The spare wheel is under the bonnet.

- *Facia very complete and highly sophisticated: private-car type instrument panel with cigarette lighter, trip odometer, brake-disc wear indicator, air-filter clogging warning light (Diesel), tidy-boxes, etc.*

- *Saloon-car comfort: adjustable driving seat with reclining back and head-rest, carefully soundproofed cab, 2-speed windscreen wiper, reversing lights, space for car radio.*

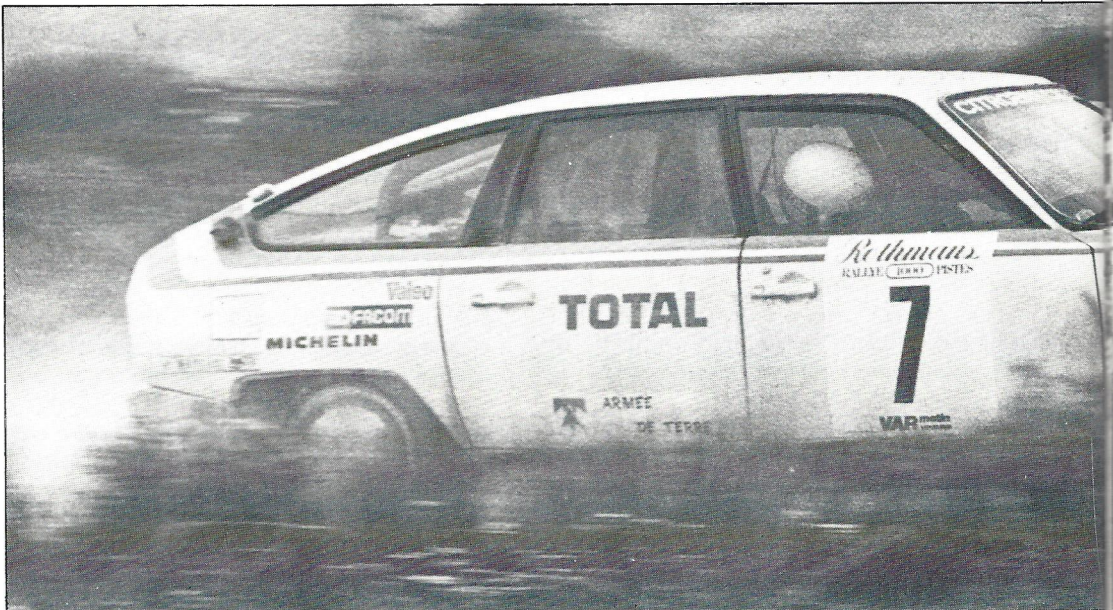
- *Active safety: dual-circuit braking (front discs, rear drums) with independent servo-assisted I and H circuits (a system usually reserved for "person-transport vehicles" —allowing the front brakes to be supplied by two different circuits), with load-related rear-braking compensator. Wide sandwich glass panoramic windscreen, large-area side windows.*

- *Passive safety: monocoque body with braced base affording the driver and passenger effective protection from the transverse engine and spare wheel placed under the bonnet; steering column comprising several universal joints, load-securing points for the goods carried and inertia type safety belts.*



Photo Proult (Citroën 7.608)

MILLE



PATRICK LAPIE MET DANS LE MILLE

11 et 12 juillet, sur le magnifique terrain militaire de Canjuers dans le Var, les «Mille pistes», ce n'est pas rien : 545 km de pistes de terres très accidentées, dont 324 km en 21 épreuves spéciales chronométrées, «le seul rallye français, dit Jean-Luc Thérier, qui rappelle le Portugal ou l'Acropole», un rythme soutenu et des difficultés de piste africaine. Quelques averses intermittentes le samedi et un soleil lui aussi africain le dimanche. Conditions et décors pour la victoire d'une voiture française, la première dans l'histoire de l'épreuve.

Au volant de sa CX groupe 4 à injection mécanique, Patrick Lapie, assisté de Thierry Barjou, l'a emporté à la régulière, au double sens du mot. Prudemment il s'était joué placé et se retrouva gagnant. Non sans émotions : son camarade Jean Paul Luc, victime dans la première spéciale d'une double crevaison qui le fit plonger à la 95^e place du classement, revint très fort, commençant par prendre 23 secondes à l'Audi Quattro de Michèle Mouton dans la

On 11 and 12 July, on the magnificent military grounds at Canjuers in the Var département, the "Mille Pistes" ("Thousand Tracks") rally is quite something: 339 miles of very hazardous earth tracks, 201 of them in the form of 21 timed special stretches; "the only French rally" says Jean-Luc Thérier, "reminiscent of Portugal or the Acropolis", with an unflagging rhythm and track difficulties of African dimensions. A few intermittent showers on the Saturday, and sunshine of African intensity on the Sunday. Conditions and backdrop for a French car's victory, the first in the rally's history.

At the wheel of his Group 4 mechanical injection CX, Patrick Lapie, with Thierry Barjou as team-mate, had a clear-cut, regular win. Having prudently backed himself for a place, he came in first. Not without heart-throbs: his pal Jean Paul Luc, who during the first special suffered a double puncture which sent him plummeting into 95th place, made a spectacular recovery,

PISTES

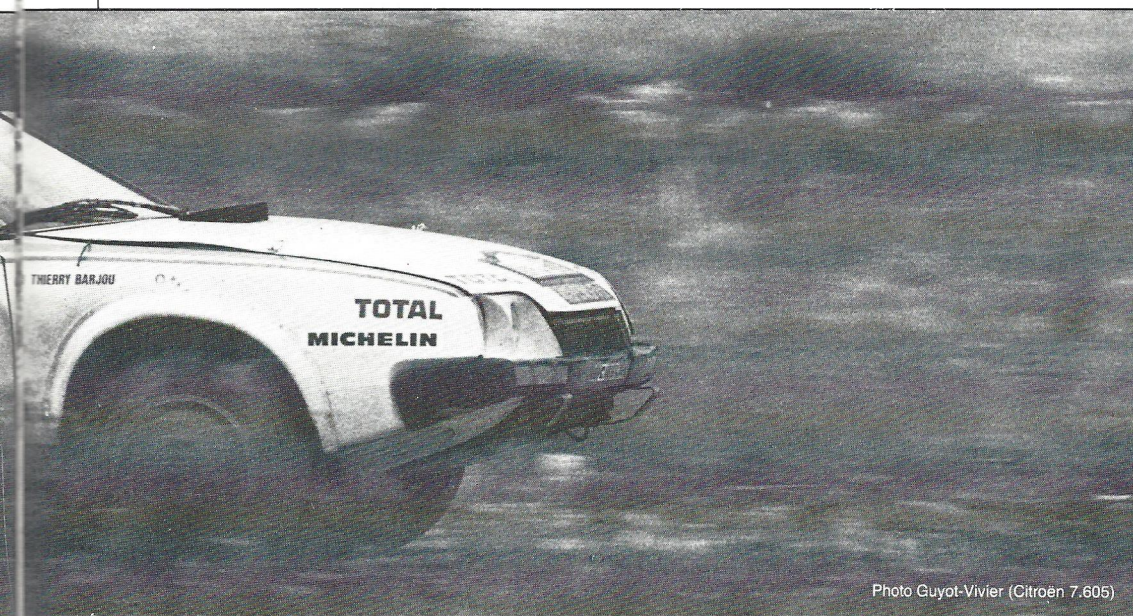


Photo Guyot-Vivier (Citroën 7.605)



Photo Guyot-Vivier (Citroën 7.603)

2^e spéciale, réussissant neuf fois le meilleur temps scratch et cinq fois le second. A quatre spéciales de l'arrivée, Luc n'était plus qu'à 29 secondes de Lapie qui, lui, avait pris la tête du rallye dès la 8^e spéciale, et l'avait conservée toute la journée.

Dans la 18^e spéciale, ils font le même temps! 19^e: Lapie fait le 2^e temps scratch derrière Dorche; on attend Luc... il sera 27^e, une fuite à un joint spi du moteur; il doit abandonner dans l'avant-dernière spéciale. Mais quelle fantastique remontée jusque là!

Ainsi le Rallye des Mille pistes voit triompher, au volant d'une CX, un pilote qui est un «pur produit Citroën»: issu des 2 CV Cross qu'il pratique avec succès à partir de 1973 et dont il remporte le Trophée International en 1977, Patrick Lapie s'était fait la main en rallyes en terminant, avec une GS groupe 1, 19^e au Portugal et 19^e à l'Acropole 1976. Il se révèle dans les rallyes sur terre en 1979 puis en 1980 où il est régulièrement le meilleur en groupe 1 avec une CX 2 400 GTI de série.

DUBOIS : ÇA CHAUFFE !

Autre événement de ces Mille pistes : la confirmation des qualités des Visa. Dans ce rallye qui passe pour le plus cassant du Championnat de France (45 voitures à l'arrivée sur 108 au départ) sept Visa (sur dix du Trophée) passent la ligne d'arrivée, quatre classées dans les dix premières au classement général (Chomat 5^e, Rio 6^e, Arbant 9^e, Bernez 10^e, Carlotti 13^e, de Miguel 14^e, Vinay 17^e).

Mieux peut-être : Xavier Carlotti, malchanceux en début de saison, révèle enfin son talent à Canjuers : il réussit deux fois le meilleur temps absolu (18^e et 21^e spéciale).

starting by doing 23 seconds better than Michèle Mouton's Audi Quattro in the second special, and making the best scratch time nine times and second best five. Four specials from the finish, Luc was only 29 seconds behind Lapie who, for his part, had taken the lead in the 8th special and thereafter kept it all day.

In the 18th special, their times were identical! In the 19th, Lapie made second best scratch time behind Dorche. But where was Luc? He finally came in 27th, owing to a leaking engine gasket; he was finally compelled to throw up the sponge in the penultimate special. But what an amazing recovery up to then!

Thus the "Mille Pistes" rally saw the triumph, at the wheel of a CX, of a driver who is a "100% Citroën product": having graduated from the 2CV Cross races, in which he started running successfully as from 1973, and the International Trophy which he won in 1977, Patrick Lapie got his hand in as regards rallies by finishing, in a group-1 GS, 19th in the Portugal rally and 19th in the Acropolis in 1976. He was to demonstrate his full capacities in cross-country rallies in 1979 and again in 1980, in which he regularly was the best in group 1 with a standard production CX2400 GTI.

DUBOIS: HOT STUFF!

Another event in this "Mille Pistes": confirmation of the Visas' qualities. In this rally, deemed the most "cardestructive" in the French Championship (only 45 cars in at the finish out of 108 starters) seven Visas (out of ten entered for the Trophy) crossed the finish line, four of them featuring in the first ten places in the general classification (Chomat



RALLYES





Photo Billet (Citroën 7.606)

Mieux encore, son camarade Bernard Dubois, absolument déchaîné, accumule les exploits et se retrouve 2^e au classement général le samedi soir et même premier le dimanche matin. Il assume alors sans complexe sa place de leader et continue à placer sa Visa aux premières places. Après avoir été dix fois dans les dix meilleurs, son support moteur cède à trop de secousses dans la 12^e spéciale.

Autre pilote de Visa à se faire remarquer : Maurice Chomat, excellent et régulier à la fois, deux fois 2^e temps scratch, il fait jeu égal avec les CX de Luc et Lapie dans la 18^e et termine 14 fois dans les dix meilleurs. A mi-course, il est cependant talonné par Christian Rio, lui-même suivi d'Arbant et de Bernez, toujours aussi régulier.

Au classement du Trophée, Arbant, 53 points, reprend la tête d'un point devant Vernhes (sortie de route dans la 9^e spé-

5th, Rio 6th, Arbant 9th, Bernez 10th; Carlotti 13th, Miguel 14th, Vinay 17th).

Better still, perhaps: Xavier Carlotti, unlucky earlier in the season, finally showed his full talent at Canjuers, twice making the best absolute time (18th and 21st specials).

And, yet better, his fellow-driver Bernard Dubois, not to be held back, piled feat upon feat to reach 2nd place in the general classification (9 seconds behind Toujan's group-4 505) on Saturday evening, and even first on Sunday morning. He thereupon accepted his leading position without any complexes and continued to keep his Visa among the "top dogs". After having come in among the first ten in ten specials, an engine bracket which broke in the 12th special as a result of too many jerks caused him to abandon later on.

Another Visa driver drew attention to himself: Maurice Chomat who, both clever and



Patrick Lapie :
Le sourire du vainqueur

Patrick Lapie :
Winner's smile
Photo Guyot
(Citroën 7 B 71)



cia), Chomat et Bernez ex aequo avec 48 points. Rio est 5^e avec 37 points. Les positions se resserrent !

BEAUCE : ÇA CASSE

Peut-être ce resserrement du classement explique-t-il l'excès de motivation des pilotes Trophée qui les poussa à attaquer le couteau entre les dents dès les premières spéciales du rallye Terre de Beauce (5 et 6 septembre, 682 km, dont 270 en 18 spéciales). Sur ce terrain dur et bosselé, aux pistes étroites faites de lignes droites coupées de brusques virages à angle droit, dont les pièges éliminèrent pas moins de 72 équipages sur 105 au départ, les Visa donnèrent un spectacle de haute école, se disputant les temps scratch, en remportant dix sur 18 au total et réussissant des séries du genre : Vernhes 1^{er}, Arbant 2^e, Bernez 3^e, Rio 4^e, Raous (un nouveau à qui la Direction Régionale Citroën de Marseille avait prêté une voiture pour la circonstance) 5^e dans la 8^e spéciale ; les mêmes avec Carlotti 6^e en prime dans la 9^e... Quatre Visa sont dans les 5 premiers du classement général : 2^e Rio, 3^e Bernez, 4^e Raous, 5^e Carlotti.

Hélas, les autres durent payer les risques consentis : après une course éblouissante, Alain Arbant qui a remporté deux scratches (9^e et 17^e), s'est classé seize fois parmi les 10 meilleurs temps et qui était 2^e du classement général le samedi soir, doit abandonner sur panne d'embrayage à 5 km de l'arrivée. Il avait alors 28 secondes d'avance sur Rio, ce qui lui aurait assuré la victoire au Trophée. Chomat, lui, se vit couper les ailes (ou plutôt une biellette de direction) dès la 2^e spéciale. Vernhes signe trois temps scratch mais doit abandonner dans la 13^e (transmission). Dubois remet ça comme à Canjuers : deux meilleurs temps dans la 4^e et la 5^e mais il sort de la route ensuite. Migeo, suppléant de Sarazin qui s'est cassé le poignet en moto : sortie de route. Même Vinay sort de sa réserve (3^e temps scratch dans la 13^e) et... de la route. De Miguel est contraint à l'abandon par sa boîte de vitesses dès la 9^e spéciale...

La malchance des leaders et la détermination de Rio (trois victoires «scratch», 16 fois dans les dix premiers) et de Bernez (2^e temps scratch dans la 7^e spéciale, 16 fois

dependable, twice made the 2nd best scratch time and, performing on a level with Luc and Lapie's CXs in the 18th, finished 14 times among the top ten. Half way through the race, he nevertheless had Christian Rio, himself followed by Arbant and by Bernez, regular as ever, hard on his heels.

In the Trophy classification Arbant, with 53 points, recaptured the lead by one point over Vernhes (who left the track in the 9th special), Chomat and Bernez equal 3rd with 48 points, and Rio 5th with 37. The score gaps were shrinking!

BREAKAGES IN THE BEAUCE

This classification gap shrinkage may explain excessive motivation on the part of the Trophy competitors, pressing them to attack flat out from the very first specials in the "Terre de Beauce" rally (5 and 6 September, 424 miles, 168 of them in 18 special stretches). On this hard, bumpy ground, on narrow tracks interspersed with sudden right-angle bends, the pitfalls of which were to eliminate 72 teams out of 105 starters, the Visas gave a Tattoo performance, vying for the best scratch times, which they secured in ten out of a total of 18 occasions, and achieving results such as: Vernhes 1st, Arbant 2nd, Bernez 3rd, Rio 4th, Raous (a "new boy" who had been lent a car by the Marseilles Regional Management for the occasion) 5th in the 8th special; the same, with Carlotti 6th as a bonus, in the 9th... At the finish, four Visas were in among the first 5 of the general classification: Rio 2nd, Bernez 3rd, Raous 4th, Carlotti 5th.

The others, alas!, had to pay the price of the risks they had accepted: after a dazzling race, Alain Arbant, who had made the best scratch time in two specials (9th and 17th), who had featured sixteen times among the 10 best times and who lay 2nd in the general classification on the Saturday evening, had to abandon 3 miles from the finish owing to a faulty clutch. At that time, he had a 28-second lead over Rio, which would have brought him victory in the Trophy. Chomat, for his part, had his wings clipped (or rather a drag link snapped) as early as the 2nd special. Vernhes, having thrice made best scratch time, had to give up in the 13th (drive



Photo Guyot-Vivier (Citroën 7.601)

Photo Taillade (Citroën 7.609)



dans les dix premiers) bouleversent et relancent le classement du Trophée ; cinq hommes sont dans un mouchoir et peuvent prétendre au titre : 1^{er} Bernez 60 points, 2^e Arbant 53 points, 3^e Vernhes et Rio 52 points, 5^e Chomat 48 points. Pour Arbant qu'on donnait vainqueur, tout reste à faire ; pour Chomat qui se croyait battu, tout peut se faire. C'est la dernière épreuve, le Quercy, 3/4 octobre, qui fera la décision.

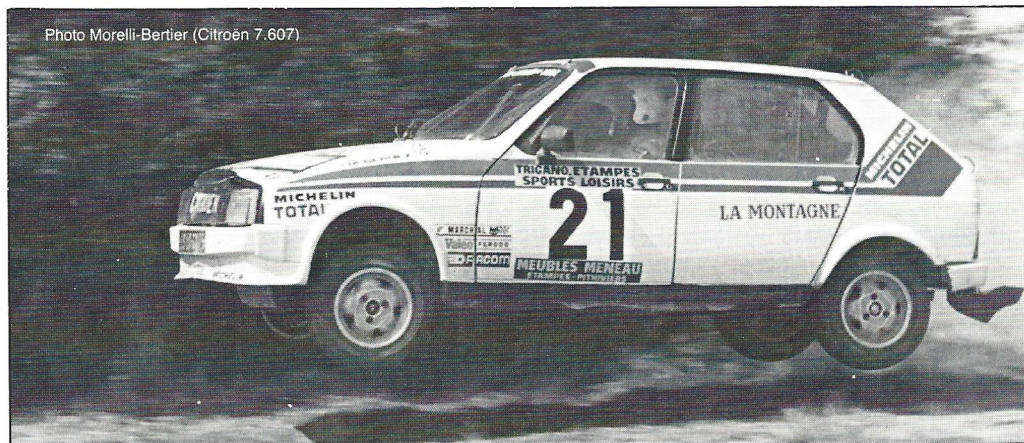
QUERCY : ÇA GLISSE !

Le Quercy, ce fut 715 km dont 270 km de spéciales boueuses et glissantes (22 prévues, 18 courues) disputées sous un ciel humide et des nuages sans indulgence. Sur cette patinoire, Chomat mit tout son talent dans la balance. Les témoins rapportent

trouble). Dubois reverte to his Canjuers style: best times in the 4th and 5th, but later he left the track. Migeo, standing in for Sarazin who had broken a wrist motorcycling, also left the road. Vinay, leaving his timidity behind (3rd scratch time in the 13th)... also left the road. De Miguel was forced to throw up the sponge by gearbox trouble in the 9th special.

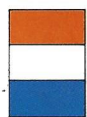
The leaders' bad luck and Rio's determination (three "scratch" victories, 16 times among the first ten) and that of Bernez (2nd scratch time in the 7th special, 16 times among the first ten) completely upset the Trophy classification and lent the contest renewed interest; five men cheek by jowl could now contend for the title: 1st Bernez with 60 points, 2nd Arbant, 53 points, 3rd

Photo Morelli-Bertier (Citroën 7.607)





RALLYES



qu'il faut l'avoir vu pour le croire : un quitte ou double perpétuel, la roulette russe ; à chaque spéciale, on remet tout en question. Et chaque fois, ça passe : stupéfiant de virtuosité, Chomat signe le meilleur temps absolu dans sept spéciales, oui : sept ! Il se classe 14 fois dans les trois premiers, en tête du classement général le samedi, 2^e le dimanche. Est-ce suffisant ?

Oui à condition que la Visa suivante ne soit pas celle de Rio, d'Arbant, de Vernhes ou de Bernez, cela fait beaucoup. D'autant que personne n'entend se laisser faire : ils sont sept pilotes de Visa dans les dix meilleurs de la première spéciale chronométrée. Les plus acharnés, justement, ce sont, dans l'ordre, Rio, Vernhes, Arbant. Il y a bien Sarazin, son poignet remis, qui se paye un retour en fanfare et signe de bons temps scratch 2^e, 6^e, 3^e, 6^e, 5^e. Mais ce ne sera pas suffisant pour Chomat. Dubois ne se ressaisit vraiment que vers la fin, de Miguel fut accablé par 4 crevaisons et une sortie de route, Carlotti n'avait pas sa forme olympique des Mille pistes, Vinay s'était fait des chaleurs d'entrée de jeu.

Verhnes and Rio 52 points, 5th Chomat 48 points. For Arbant, previously assumed to be the future winner, everything once more remained to be done; for Chomat, who thought he had had it, anything was now possible. The last event, the Quercy rally, 3-4 October, was to be the decisive factor.

SLITHERING ROUND QUERCY

The Quercy rally — a 444-mile race comprising 168 miles of muddy, slippery special stretches (22 planned, 18 run) — was fought out under a dripping sky and unremitting cloud. On this skating rink, Chomat threw all his talent into the balance. Eye-witnesses say he had to be seen to be believed, continually playing double-or-quits or ever Russian roulette, every special being considered a toss-up. And, every time, he made it: amazing in his virtuosity, Chomat clocked the best absolute time in seven specials — yes, seven of them! He was 14 times among the first three, headed the general classification on the Saturday and was 2nd on the Sunday. Perfection, in fact. But was it enough? Yes — providing the runner-up



Photo Guyot-Vivier (Citroën 7.60)

RIO : ÇA GAGNE

Restaient les hommes de tête : Chomat a beau prendre une avance confortable de 5 minutes, il ne peut empêcher que Rio termine derrière lui (3^e au classement général) après avoir laissé Arbant à 2 minutes (8^e au classement général). Vernhes, à égalité avec Rio au Trophée, devait lui aussi terminer derrière Chomat. 10 secondes seulement le séparaient de Rio le dimanche matin ; une sortie de route lui enlevait ses chances et provoquait son abandon ultérieur. 10^e Sarazin, 14^e Dubois, 17^e de Miguel, 25^e Bernez du fait d'une série d'ennuis mécaniques qui limitèrent ses ambitions.

Sept Visa terminent le rallye. Une fois encore, elles ont animé la course comme elles l'on fait tout au long du championnat de France des rallyes sur terre.

Quant au trophée Citroën-Total, il est gagné «sur le fil» par Christian Rio, qui avait su saisir sa chance en Beauce et sut la conforter au Quercy, à un point devant Maurice Chomat et Alain Arbant, ex aequo. (Voir le classement complet page 41).

Visa was not that of Rio, Arbant, Vernhes or Bernez: some competition! The more so that nobody intended to take it lying down.

RIO: GRAND!

Although Chomat secured a comfortable 5-minute lead, he could not stop Rio from finishing just behind him (3rd in the general classification) after leaving Arbant 2 minutes behind (8th in the general classification). Vernhes was only 10 seconds behind Rio on the Sunday morning; the fact that he left the road spiked his guns, later making him give up. 10th Sarazin, 14th Dubois, 17th de Miguel, 25th Bernez.

Seven Visas finished the rally. Once again, they had put life into the race, as indeed they had throughout the French cross-country championship. As for the Citroën-Total Trophy, its winner by a nose was Christian Rio, who had craftily seized his opportunity in the Beauce and strengthened his position in the Quercy, to finish just one point ahead of Maurice Chomat and Alain Arbant, equal second (see classification page 41).



Christian Rio

Ces dix équipages ont fait du ↓ Trophée Visa une réussite

Photo Guyot (Citroën 7.600)



Photo Guyot (Citroën 7 B 70)



CLASSEMENT TROPHÉE 81

À l'issue de huit épreuves, le classement définitif du Trophée Visa Citroën-Total 1981 des rallyes sur terre s'établit comme suit : 1^{er} Christian Rio (Ouest) 64 points, 2^e ex aequo Maurice Chomat (Provence) et Alain Arbant (Rhône-Alpes) 63 points, 4^e Michel Bernez (Auvergne-Limousin) 60 points, 5^e Bernard Vernhes (Languedoc-Roussillon) 52 points, 6^e Bernard Dubois (Est) 28 points, 7^e Joël de Miguel (Sud-Ouest) 26 points, 8^e Alain Vinay (Ile-de-France) 24 points, 9^e Yves Sarazin (Nord) 23 points, 10^e Xavier Carlotti (Paris) 21 points.

Photo Billet (Citroën 7 B 58)



LES MEILLEURS PAR ÉPREUVES

- Rallye des Garrigues (14/15 mars 1981) : Alain Arbant (4^e au classement général)
- Causses rouergats (4/5 avril) : Christian Rio (4^e au classement général)
- Terre de Provence (16/17 mai) : Bernard Vernhes (6^e au classement général)
- Biarritz (29/30 mai) : Bernard Vernhes (5^e au classement général)
- Terre des Charentes (20/21 juin) : Maurice Chomat (3^e au classement général)
- Mille pistes (11/12 juillet) : Maurice Chomat (5^e au classement général)
- Terre de Beauce (5/6 septembre) : Christian Rio (2^e au classement général)
- Quercy (3/4 octobre) : Maurice Chomat (2^e au classement général).





CHEZ L'ANTIQUAIRE

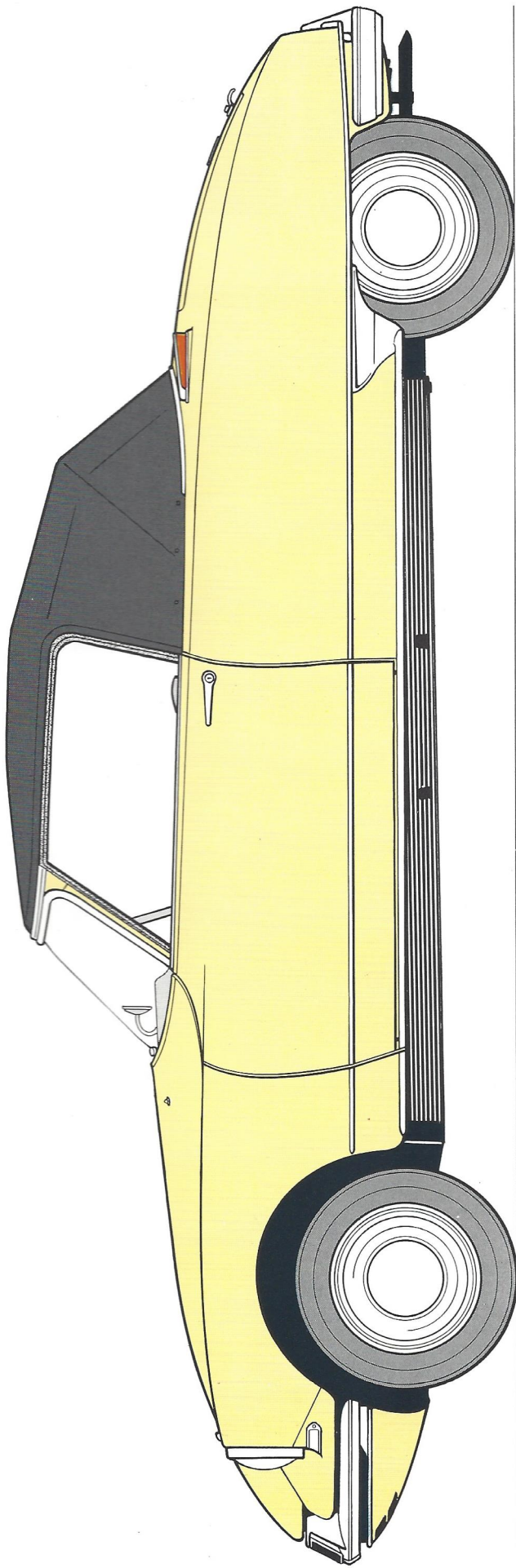
Citroën DS 19 cabriolet, 1961

Réalisé en 1960 par le carrossier français Chapron, sur dessins Citroën, ce modèle à deux portes et quatre places avait des longerons renforcés et ses ailes arrière échanquées. 76 combinaisons de teintes étaient proposées : 13 de carrosserie et 11 de garnitures en cuir. Capote en crylor noir.

The convertible version of the DS was introduced at the 1960 Paris Motor Show. Built by French coachbuilder Chapron to Citroën specifications, this two-door, four-seater model had reinforced side members and cut-out rear wings. 76 colours: 13 for the body and 11 for leather seats and upholstery. Black crylon hood.

FICHE TECHNIQUE : DS 19 décapotable. **MOTEUR :** 4 cylindres en ligne. Alésage 78 mm. Course 100 mm. Cylindrée 1911 cm³. Rapport volumétrique 7,5. Puissance fiscale 11 CV. Puissance réelle 70,5 ch DIN à 4 500 tr/mn. Couple maxi 13,5 m.kg DIN à 3 000 tr/mn. Bloc moteur en fonte à chemises humides et amovibles. Vilebrequin à 3 paliers. Culasse en alliage léger à chambres de combustion hémisphériques. Carburateur double corps Weber 24/32 DDC. Allumeur à 2 rupteurs sans distributeur. 2 bobines. Batterie 6 volts 75 A/h. **TRANSMISSION :** traction avant. Embrayage monodisque à sec à commande hydraulique automatique. Boîte de vitesses à commande hydraulique par levier de sélection derrière le volant. 4 rapports avant dont 3 Synchronisés et une marche arrière. Transmissions homocinétiques des 2 côtés. **SUSPENSION :** hydropneumatique à hauteur constante à 4 roues indépendantes. **FREINS :** à disque à l'avant, à tambour à l'arrière, assistés, à double circuit, avec répartiteur de freinage agissant en fonction de la charge. **DIRECTION :** à crémaillère, assistée hydrauliquement. **PNEUS :** roue à fixation centrale. Pneumatiques Michelin avant 165-400, arrière 155-400. **DIMENSIONS :** empattement 3,125 m. Voie : avant 1,500 m, arrière 1,300 m. Longueur 4,81 m. Largeur 1,79 m. **PERFORMANCES :** vitesse 140 km/h. Consommation 10 l aux 100 km.

TECHNICAL SPECIFICATIONS: DS 19 Convertible. **ENGINE:** 4 in-line cylinders. Bore 3.071", stroke 3.937". Swept volume 116.62 cu.ins. Compression ratio 7.5: 1. French Treasury rating 11 CV. Effective horsepower 70.5 HP DIN at 4500 rpm. DIN torque 98 lb ft at 3000 rpm. Caststeel engine block with removable wet liners. 3-bearing crankshaft. Light-alloy cylinder head with hemispherical combustion chambers. Weber 24/32 DDC duplex carburetter. Ignition with two contact-breakers and no distributor. 2 coils. 6-volts, 65 Ah battery. **TRANSMISSION:** front-wheel drive. Single-plate dry clutch with automatic hydraulic control. Hydraulically operated gearbox controlled by a selection lever behind the steering wheel. 4 forward speeds, 3 of them synchromesh, and reverse. Homokinetic transmission on both sides. **SUSPENSION:** constant-height hydropneumatic, with 4 independent wheels. **BRAKING:** front-wheel discs, rear-wheel drums, power assisted, dual circuit with braking distributor acting according to load. **STEERING:** hydraulically assisted rack-and-pinion. **TYRES:** centre-fixed wheels. Michelin tyres: front 165 x 400, rear 155 x 400. **DIMENSIONS:** wheelbase 10' 3"; tracks: front 4' 11", rear 4' 3 1/4". Length 15' 9 1/4". Width 5' 12". **PERFORMANCE FIGURES:** speed 87 mph. Consumption 28.2 mpg.



Dessin Dumont E.T.A.I.

Citroën. "DS 19" cabriolet, 1967



Proverbe : comme on fait son lit, on se couche. Gloria Stevens, Ken Hickey, c'est leur GS et c'est leur idée. Le décor en trompe-l'œil est de Ian Grant, du Studio Mac-Laren. C'est à Stourport dans le Hereford (Grande-Bretagne). Le message est clair : relax ! Eut-il été le même sans le matelas d'air de la suspension hydro-pneumatique ?

Photo Rex, Sipa - press (Citroën 30.389)

Proverb: as you make your bed, so must you lie on it. Where Gloria Stevens and Ken Hickey are concerned, it is their GS, and it is their idea. The "trompe-l'œil" décor is by Ian Grant, of MacLaren Studios. The place is Stourport in Herefordshire (UK). The message comes through loud and clear: relax! Would it be as obvious without the cushioning air mattress of the hydro-pneumatic suspension?