

LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques Citroën. Textes et photos sont reproductibles librement. Les photos sont communiquées à la presse sur demande indiquant leurs références.

Quarterly information bulletin published by the Citroën Public Relations Office. Texts and photographs are copyright free. Photos are sent to the press when reference is given.

Sommaire

	page
Editorial	3
2 CV sur l'eau	4
Un nouveau président	8
Echos	9
Chiffres de production	12
Pub rétro : le moteur flottant	13
La BX 19 Diesel	14
La gamme BX	20
Photothèque : Tomohide Sugiyama ...	23
Trois séries spéciales	28
La Visa 4 x 4 «Mille Pistes»	30
Un trophée pour les dames	32
Filmothèque : films de rallyes	36
L'Antiquaire : 2 CV Raid Afrique	46

Contents

<i>Editorial</i>	3
<i>2 CVs in the Water</i>	4
<i>A New President</i>	8
<i>Snippets</i>	9
<i>Production Figures</i>	12
<i>Ads from the Past: The Floating Motor</i>	13
<i>The BX 19 Diesel</i>	14
<i>The BX Range</i>	20
<i>Photography: Tomohide Sugiyama</i>	23
<i>Three Special Editions</i>	28
<i>The 4-Wheel Drive Visa "1,000 Tracks"</i>	30
<i>A Lady's Trophy</i>	32
<i>Film Library: Rally Films</i>	36
<i>Antiquarian's: "Raid Afrique" 2 CV</i> ...	46

Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger. Dépôt légal n° 42778. Rédaction, administration : Automobiles Citroën, Direction de l'Information et des Relations Publiques. F - 92208 Neuilly-sur-Seine Cedex. Téléphone : (1) 759.50.60. Telex CITR 614.830 RPM +

N° 73 (Automne 1983)

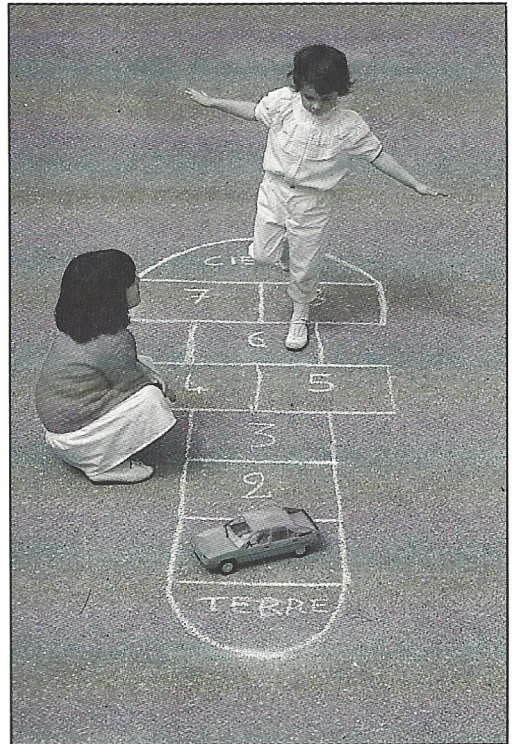


Photo de couverture : de la terre où elle naît à la civilisation, jusqu'au ciel où, sa vie technique accomplie, elle entre dans la culture et la mémoire des hommes, une automobile doit accomplir un parcours ardu. Comme au jeu de marelle ou du dragon chinois, il lui faut passer sans faute d'une case à l'autre et réussir ses avatars, sous peine de revenir sans gloire à sa ligne de départ. Chaque progression tentée doit être un succès, chaque version présentée augmenter la diffusion du modèle. Ainsi, de conquêtes mercatiques en sauts technologiques, vit une automobile. Avec sa motorisation Diesel récente (voir page 14), la BX occupe une nouvelle case, elle étend son audience et accomplit sa réussite dans ce jeu où elle a pour partenaire une petite fille appliquée, toute vêtue de blanc, qui, comme Péguy le savait, s'appelle Espérance et se lève tous les matins.

Cover picture: from the earth from whence it is born to civilization, to heaven where, once its technological life is finished, it enters into man's culture and history, an automobile must follow a hard road. Like hopscotch or some other game, it must continually advance from frame to frame and overcome all challenges or return ingloriously to the starting line. Each attempted advance must meet with success, each new version increase the model's distribution. Thus lives an automobile from marketing conquests to technological breakthroughs. With its new diesel engine (see page 14), the BX has moved to a new frame, broadening its market and meeting success in this game where it has a serious little girl all dressed in white as a partner who, as the poet Péguy knew, is named Hope and is reborn every morning.

Photo Patrick René (Citroën 83.165-1).

éditorial

Paradoxe de l'innovation : elle escompte la séduction des solutions neuves mais la tendance naturelle des humains est de se défier de l'inconnu. Une connaissance fondée sur l'expérience plus que sur la réflexion laisse sans ressource devant le changement. Conformisme et préjugés sont les deux mamelles des médias. Les scribes de l'avant-garde tournent vite aux escobars sentencieux et les échos du passé couvrent les chœurs des lendemains qui chantent. En octobre 1948, quatre journalistes en tout et pour tout prédirent longue vie à la 2 CV. Pendant presque cinquante ans une partie de la presse spécialisée s'est attachée à démontrer que la traction avant n'était pas une formule sans danger. Aujourd'hui que la plupart des constructeurs ont eu leur BCG, les commentateurs ont viré leur cuti : la traction n'est plus discutée depuis que tout le monde la fabrique. De nos jours encore, des essayeurs continuent à dire déroutante la direction à rappel asservi de la CX, sans voir que ce sont les autres directions qui requièrent adaptation. De nos jours toujours, on continue à comparer les prix des modèles essence et Diesel en omettant de déduire du prix d'achat des véhicules leur prix de revente. L'inertie de l'environnement menace toute mutation. C'est pourquoi l'innovation ne peut se passer de l'information. Le faire savoir complète le savoir faire et il est difficile de dire qui a le plus de mérite, des trompettes ou de Josué.

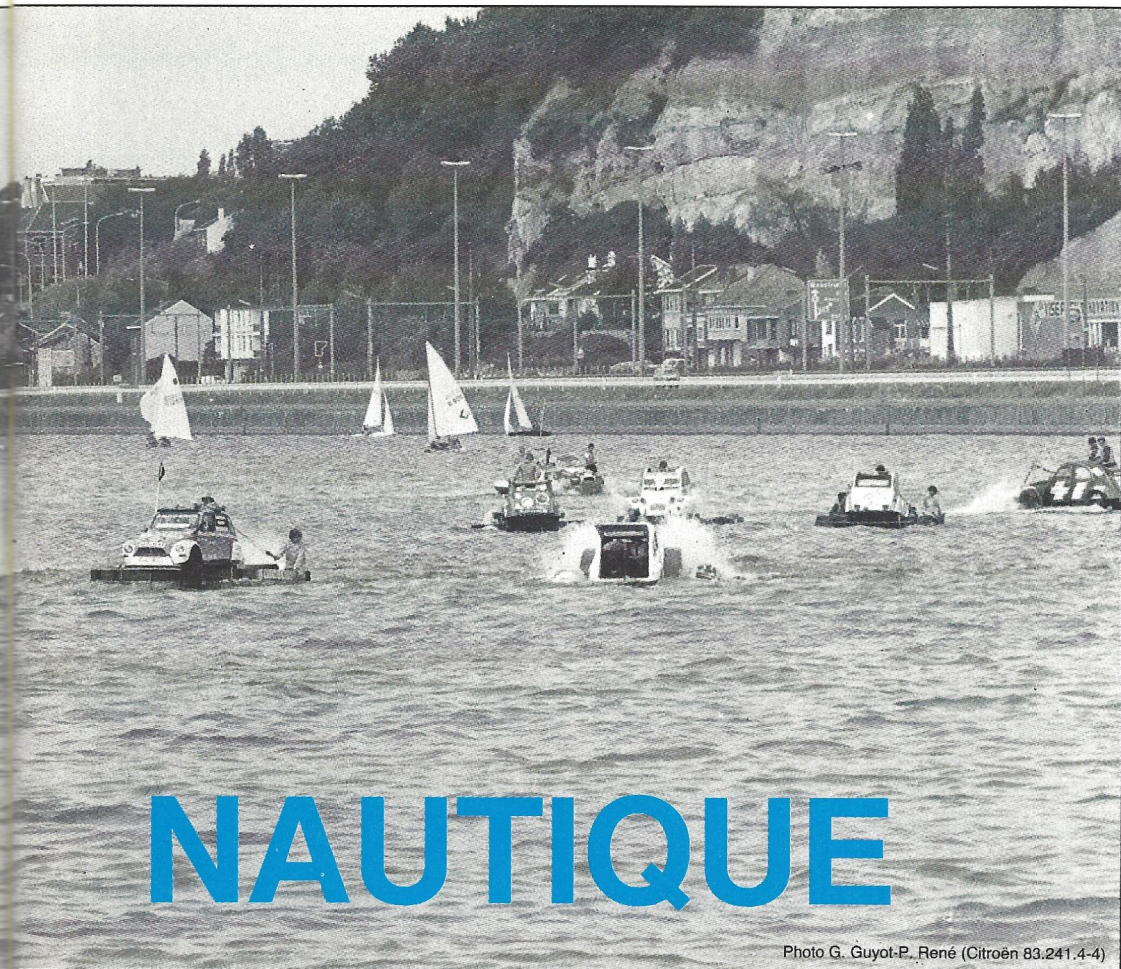
The paradox of innovation: it counts on the attractiveness of new solutions but the natural human tendency is to beware of the unknown. Knowledge based on experience rather than reflection leaves us without resources in front of change. Conformity and prejudice are mother's milk to the media. The prophets of the avant-garde quickly turn to pretentious quibbling and the echoes of the past drown out choirs of the future. In October 1948, only four journalists predicted a long life to the 2 CV. For almost 50 years, a faction of the specialized press worked to demonstrate that front-wheel drive was a dangerous formula. Today, now that the majority of car makers have been vaccinated, the nay-sayers have turned positive: front-wheel drive is no longer questioned as everybody uses it. Even today, testers continue to find the CX's servo-assisted steering strange without considering that it is the other steering systems that need changing. Today again, the price of petrol automobiles and diesel automobiles is still compared while omitting a comparison of their different resale values. The inertia of the environment challenges any change. This is why innovation cannot do without publicity. Making known completes know-how and it is difficult to say who deserves the most merit, Joshua or his trumpets.

A NAUTICAL CELEBRATION



GRANDE FÊTE





NAUTIQUE

Photo G. Guyot-P. René (Citroën 83.241.4-4)



... même les 2 CV!

**Voir page suivante :
ces radeaux
vont vous méduser**



«Maman, les p'tites 2 CV qui vont sur l'eau...»

Vient un moment dans la vie où il faut savoir se jeter à l'eau; vingt et une 2 CV, Dyane et Méhari l'ont fait le 4 septembre 1983 à Hermalle-sous-Argenteau, en Belgique.

Le succès ne coulait pourtant pas de source et les organisateurs de ces joutes moto-nautiques, se demandaient, à Liège, s'ils n'avaient pas lancé le bouchon un peu loin, si leur règlement n'était pas un coup d'épée dans l'eau ?

Il était net, ce règlement, clair comme de l'eau de roche : deux manches de 800 mètres; y étaient admises toutes 2 CV, ou véhicules apparentés, dans l'eau ou sur radeau ou flotteurs de toutes sortes. Une seule obligation, précisait-on sans noyer le poisson : les voitures (qu'elles soient à hélices ou à roues à aubes) devaient être propulsées par leur propre moteur.

Simple comme le principe d'Archimède que tout le monde connaît : «Eureka! tout corps plongé dans un liquide et qui ne reparait pas au bout d'un quart d'heure peut être considéré comme perdu corps et biens.»

Premier prix : une 2 CV, neuve et... sèche. Départ donné par une sirène, évidemment.

Les 2 CV savent nager, pour elles ce n'était pas la mer à boire, toutes ensemble elles ont plongé au cœur du sujet — la Meuse en l'occurrence. Moteurs flottants (voir références historiques en page 13) et chemises humides amovibles, pour une fois elles se sont payé une suspension hydraulique et par leurs prouesses ont fait de cette journée un succès.

Au point qu'on parle de remettre cela l'an prochain. On en a l'eau à la bouche et on s'en régale d'avance!

There comes a time in life when you have to take the plunge. Twenty-one 2 CVs, Dyanes, and Méharis did so on September 4, 1983, at Hermalle-sous-Argenteau in Belgium.

The success of this meet was not guaranteed as the organizers of these autonautical races could not help wonder if they had not asked too much, and if their rules were not beating the... water.

The rules were as clear as spring water: two 800-meter laps open to any 2 CV or related vehicle in the water or on a raft or any flotation device. Only one requirement: the cars (either with a propeller or paddle wheels) had to be propelled by their own engines.

As simple as the well-known Archimedean principle: "Eureka! Any body dropped into a liquid that does not reappear on the surface in 15 minutes can be considered as lost with all hands".

First prize: a new and dry 2 CV.

Naturally, the start was given by a siren.

2 CVs know how to swim and all together, they jumped in — the Meuse in this case. With floating motors (see historical references on page 13) and wet cylinder liners, at last, equipped with hydraulic suspension.

Their nautical feats made such a success of the day that a new regatta will be held next year and is impatiently awaited by all.

Photo G. Guyot-P. René (Citroën 83.241.4-29)



Photo G. Guyot-P. René (Citroën 83.241.4-31)



Photo G. Guyot-P. René (Citroën 83.241.3-6A)

JACQUES CALVET

Président de Citroën

Sur proposition du Directoire de PSA (société mère du groupe Peugeot-Talbot-Citroën), le conseil de surveillance de cette société a décidé de confier à une même personne la présidence de ses filiales Automobiles Peugeot et Automobiles Citroën, afin de «faciliter le règlement des problèmes de vie courante qui leur sont communs sans modifier les principes généraux de fonctionnement du groupe, fondés sur la personnalité et l'originalité des sociétés qui le constituent».

En conséquence M. Jacques Calvet, déjà président-directeur général d'Automobiles Peugeot, est nommé également président-directeur général d'Automobiles Citroën.

M. Jacques Calvet est par là-même amené à abandonner ses fonctions antérieures de vice-président du directoire de PSA.

M. Jean Baratte, président jusqu'ici d'Automobiles Citroën, se consacrerá désormais exclusivement à ses fonctions de membre du directoire et de directeur général de PSA.

Aux côtés de M. Jacques Calvet à la tête de Citroën, l'équipe de la direction générale est inchangée : M. Jacques Lombard, vice-président directeur général, MM. Xavier Karcher et Raymond Ravenel, directeurs généraux.

M. Jacques Calvet, 52 ans, est diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris, diplômé d'Economie et de Sciences Economiques, ancien élève de l'Ecole Nationale d'Administration.

Auditeur à la Cour des Comptes en 1957, il en est conseiller référendaire en janvier 1963.

Directeur du Cabinet du Ministre de l'Economie et des Finances en 1970, directeur au Ministère de l'Economie et des Finances en 1973.

Directeur général adjoint de la BNP en 1974, puis directeur général en 1975 il en est président d'octobre 1979 à février 1982.

Il entre dans le groupe PSA en 1982, est nommé vice-président du directoire en octobre et, au 1^{er} janvier 1983, président-directeur général d'Automobiles Peugeot.

On the recommendation of the PSA Management Committee (mother company of the Peugeot-Talbot-Citroën group), the firm's advisory board has decided to confer to the same person the chairmanship of its Automobiles Peugeot and Automobiles Citroën subsidiaries so as to "facilitate the solving of common daily problems without modifying the general principles of the group's operations, based on the originality and personality of its companies".

Therefore, Mr. Jacques Calvet, already chairman and general manager of Automobiles Peugeot, is also appointed as chairman and general manager of Automobiles Citroën. At the same time he will give up his position as vice-president of the Management Committee of PSA.

Mr. Jean Baratte, up until now chairman of Automobiles Citroën, will henceforth devote himself to his responsibilities as a member of the Management Committee and as general manager of PSA. Along with Mr. Calvet at the head of Citroën, the existing management team remains unchanged: Mr. Jacques Lombard, vice-president and general

manager, Mr. Xavier Karcher and Mr. Raymond Ravenel, general managers.

Mr. Jacques Calvet, 52, has degrees from the Institut d'Etudes Politiques de Paris, Economie et Sciences Economiques, and attended the Ecole Nationale d'Administration.

An auditor at the Cour des Comptes in 1957, he was appointed special counselor in January 1963.

Cabinet head for the Minister of Economy and Finance in 1970, and Under-Secretary at the Ministry of Economy and Finance in 1973.

Deputy general manager at the BNP (Banque Nationale de Paris) in 1974 and then general manager in 1975, he was chairman from October 1979 to February 1982.

He joined the PSA group in 1982 and was appointed vice-president of the Management Committee in October, and on January 1, 1983, chairman and general manager of Automobiles Peugeot.



Jacques CALVET.
(Photo Citroën 83.317-1)

échos

CINÉ PRIX

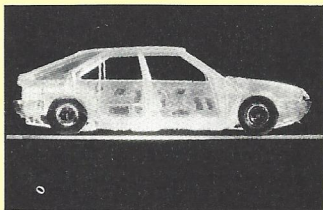


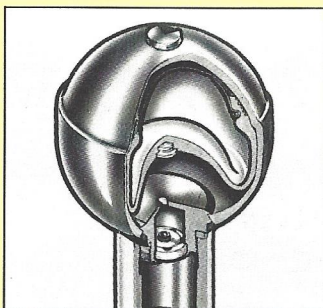
Photo A. Bérenguier (Citroën 82.244).

LONDRES (Grande-Bretagne). Le film des Relations Publiques Citroën retraçant l'histoire technique de la BX, «Prototype» (réalisateur Claude Caillet) a été primé entre 31 productions du monde entier au Festival International du Film industriel de Londres, où il représentait la France à la suite de sa sélection par le jury du Festival national du film d'entreprise à Biarritz.

FILM PRIZE

LONDON (United Kingdom). The film produced by Public Relations, Citroën, retracing the technical history of the Prototype BX (designer, Claude Caillet) took first prize out of 31 productions from all over the world at the International Industrial Film Festival in London, where it represented France following its selection by the judges at the National Festival of Company Films at Biarritz.

ROLLS A LA HAUTEUR



Document Citroën 24816.

LONDRES (Grande-Bretagne). Rolls Royce, qui utilisait déjà le répartiteur de freinage Citroën, monte depuis février 1983 sur tous ses modèles le correcteur de

hauteur Citroën, élément de la suspension hydropneumatique qui permet de maintenir la voiture à hauteur constante au-dessus du sol, quels que soient les variations de charges ou le profil de la route.

ROLLS AT THE RIGHT HEIGHT

LONDON (United Kingdom). Rolls-Royce, which is already using Citroën's brake control system, has been fitting all its models, since February 1983, with Citroën's height adjuster, a part of the hydropneumatic suspension system which enables the car to maintain a constant height off the ground whatever the variations of load or evenness of the road surface.

ATTRACTION 2 CV



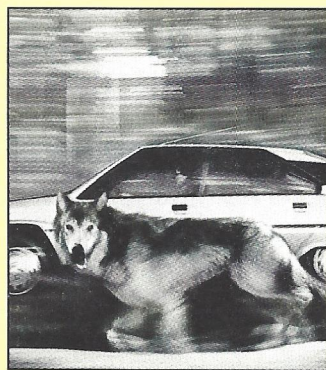
Photo Thiemann (Citroën 83.292).

ÖSTRINGEN (Allemagne fédérale). Mme Bederke conduit une 2 CV unique au monde qui atteint 150 km/h grâce à un moteur de 1 015 cm³ développant 54 ch DIN. Plate-forme d'Ami Super, freins à disques à l'avant, répartiteur de freinage, chauffage par air pulsé, sièges sport de GS X, capot et porte de malle de type Traction. M. Bederke a bien fait les choses, uniquement avec des pièces Citroën.

2 CV ATTRACTION

ÖSTRINGEN (West Germany). Mrs. Bederke drives the only 2 CV in the world which can do 150 km/h, thanks to a 1,015 cc motor developing 54 hp DIN. Ami Super chassis, front disc brakes, brake balancing system, pulsating air heating, GSX sports-type seating, bonnet and luggage boot of the famous Traction type. Mr. Bederke has done a splendid job, using only Citroën parts.

LOUP Y ES-TU ?



Document Citroën 83.309.

GENEVE (Suisse). On en parle encore : l'arrivée de la BX sur le marché suisse a été annoncée par une campagne d'annonces sur lesquelles le nouveau modèle était personnifié par un loup, coureur de fond par excellence et quadruple symbole d'endurance, de performances, de sportivité et de liberté.

ANY WOLF AROUND?

GENEVA (Switzerland). They are still talking about it: the arrival of the BX on the Swiss market was announced by an advertising campaign in which the new model was personified by a wolf, a long-distance runner par excellence and the quadruple symbol of endurance, performance, sportiveness and freedom.

GROS ROULEURS

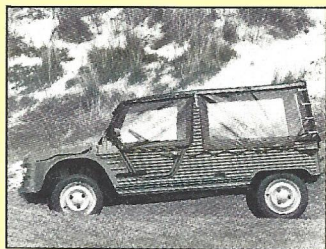


Photo J. M. Leligny (Citroën 82.216.1-7).

DEAUVILLE (France). Pour circuler aisément sur le sable, les CRS de Villers-sur-Mer ont équipé leur méhari de roues jumelées qui font merveille en terrain instable.

BIG ROLLERS

DEAUVILLE (France). The CRS police force of Villers-sur-Mer, for easy driving over the sand, have equipped their «Me-

haris» with twin wheels, which are marvellous on unstable ground.

100 000 BX

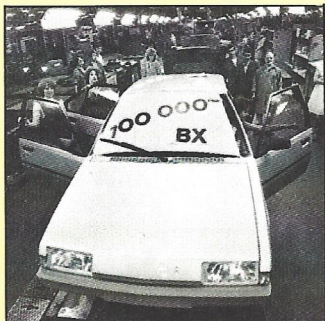


Photo P. René (Citroën 83.213-1).

RENNES (France). La 100 000^e BX — une BX 16 TRS grise — est sortie de l'usine Citroën de Rennes-la Janais le mardi 19 juillet 1983. Les BX 16 TRS représentent 47,3 % de la production totale BX (16 RS : 15 %, 14 RE : 26,8 %, 14 E : 6,8 %, BX : 4,1 %). La cadence de fabrication est d'environ 1 000 voitures par jour.

100,000th BX

RENNES (France). The 100,000th BX — a grey BX 16 TRS — left the Citroën factory at Rennes-la Janais on Tuesday July 19, 1983. The BX 16 TRS represents 47.3 % of total production (BX 16 RS, 15 %; BX 14 RE 26.8 %; BX 14 E, 6.8 %; BX, 4.1 %). The rate of production is about 1,000 cars per day.

XANTEN

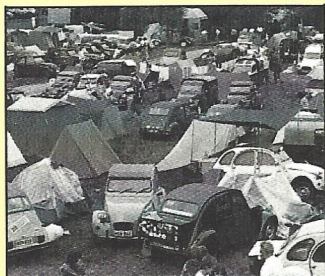


Photo Julia (Citroën 83.290-31A).

XANTEN (Allemagne fédérale). Du 23 au 27 juillet s'est tenu à Xanten, dans le nord de l'Allemagne, la grande concentration biennale des clubs de 2 CV. 1 525 voitures de 19 nationalités avaient fait le voyage, des allemandes

évidemment, mais aussi 174 hollandaises, 106 suisses, 98 finlandaises, 79 britanniques, 67 danoises..., et même 12 2 CV venues de la lointaine Yougoslavie, 11 du Portugal et d'autres de plus loin encore : USA, Canada, Australie, Nouvelle-Zélande.

XANTEN

XANTEN (West Germany). The big bi-annual meet of 2CV clubs was held at Xanten, in North Germany, from July 23 to 27. No less than 1,525 cars of 19 nationalities made the journey to Xanten, German ones of course, but also 174 Dutch, 106 Swiss, 98 Finnish, 79 British, 67 Danish, while as many as 12 came from distant Yugoslavia and 11 from Portugal, and others from even further afield: United States, Canada, Australia, New Zealand.

DS HISTORIQUE

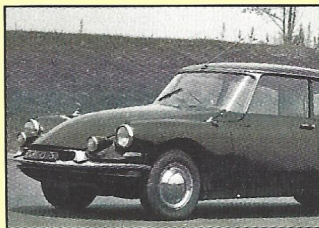


Photo G. Guyot (Citroën 82.279.10-10).

LILLE (France). Le 22 août 1962, la DS est entrée dans l'histoire lors de l'attentat des hommes de Bastien-Thiry contre le général de Gaulle. Arrosée de projectiles sur la route du Petit-Clamart, les pneus avant gauche et arrière droit crevés, la voiture n'a pas dévié d'une ligne lorsque le chauffeur Francis Marroux accéléra pour sortir au plus vite de la zone dangereuse. Après avoir été remise en état par Citroën, cette DS qui sauva la vie du chef de l'Etat et de son épouse, a été offerte par l'Institut Charles de Gaulle au Musée de Gaulle de Lille.

HISTORIC DS

LILLE (France). On August 22, 1962 the DS made history when Bastien-Thiry's men made an attempt on the life of General de Gaulle. Sprayed with bullets on the Petit Clamart road in the parisian suburbs, with the front left and back right tyres punctured, the

card did not deviate from a straight line when the driver, Francis Marroux, accelerated to escape from the danger area as quickly as possible. This DS, which saved the lives of the Head of State and his wife, was presented to the Charles de Gaulle Museum at Lille by the Institut Charles de Gaulle after it had been restored by Citroën.

KARIN STAR

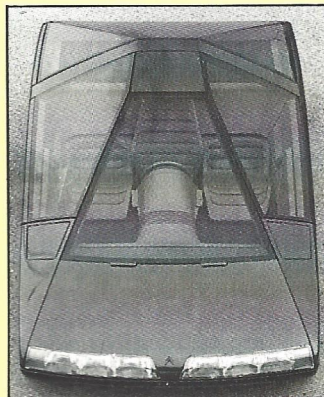


Photo J. Maunicq (Citroën 37.761-5).

ROTTERDAM (Pays-Bas). Le prototype expérimental Karin a été prêté cet été par Citroën à la télévision hollandaise pour figurer dans un film qui se passe en 1990 et décrit la découverte du monde par les enfants de la génération de demain.

KARIN STAR

ROTTERDAM (Holland). The experimental dream car prototype Karin was lent by Citroën to Dutch television this summer to appear in a film set in the year 1990 and describing the discovery of the world by the children of tomorrow's generation.

PARIS-BARCELONE

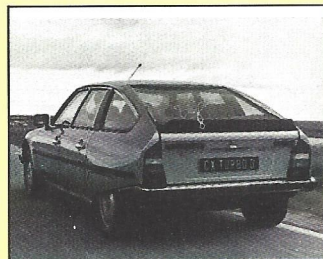


Photo P. Vann (Citroën 83.54.6-18A).

BARCELONE (Espagne). Une CX Diesel Turbo a couvert les 1 101 km de Paris à

Barcelone avec un seul plein de gazole. A la moyenne de 110 km/h, elle a consommé 63 litres de gazole, soit 5,7 litres aux 100 km.

PARIS-BARCELONA

BARCELONA (Spain). A CX Diesel Turbo covered the 1,101 km from Paris to Barcelona with only one filling of diesel fuel. At an average speed of 110 km per hour, it consumed 63 litres of diesel fuel, that is 5.7 litres per 100 km.

CLES EN MAIN

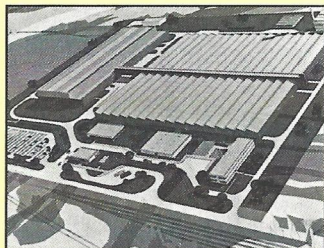


Photo G. Guyot (Citroën 83.91).

ZWICKAU-MOSEL (RDA). L'usine de joints de transmission homocinétiques de Zwickau-Mosel (70 000 m² de bâtiments sur 225 000 m²), construite pour le compte de la RDA par «Citroën International», a été inaugurée le 27 avril 1983. Ce complexe de 1,8 milliard de francs, livré «clés en main», peut produire 800 000 jeux de transmissions par an. Il est l'un des plus modernes du monde et constitue le plus important contrat signé entre la RDA et la France, dont les fournitures ont représenté 85 % du contrat.

TURN-KEY FACTORY

ZWICKAU-MOSEL (GDR). The factory at Zwickau-Mosel for the production of homokinetic transmission drives and trains (70,000 m² of buildings on 225,000 m²), built for the GDR by Citroën International, was inaugurated on April 27, 1983. This Ff 1.8 billion industrial complex, delivered on a "turn-key" basis, has a production capacity of 800,000 transmission drives per year. It is one of the most modern in the world and represents the biggest contract signed between France and the GDR. French equipment constitutes 85% of the contract.

LIBRE ARBITRE

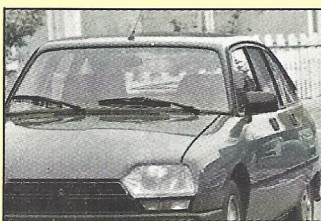


Photo M. Desmoulins (Citroën 82.392.1-25A).

LONDRES (Grande-Bretagne). M. Nicholas Ridley, ministre britannique des Transports, prétend au droit d'acheter la voiture qui lui plaît : une Citroën GSA, dont il apprécie avant tout «la qualité pour le prix», a-t-il déclaré devant des journalistes au Salon de l'auto de Londres en défendant fermement sa position de libre consommateur.

FREE CHOICE

LONDON (Great Britain). Mr. Nicholas Ridley, British Minister of Transport, insisted on buying the car of his choice: a Citroën GSA which he first and before all praises for "its quality for price" he said before journalists at the London Auto Show in a legitimate claim to defend his position as a free consumer.

USINES A LA CARTE



RELATIONS PUBLIQUES

Document Citroën 82.426

PARIS (France). 17 fiches éditées par les Relations Publiques Citroën mettent en cartes les usines françaises de la firme. Une carte géographique en tête de chaque fiche situe la position de l'unité de production. Photos, notes, résumé descriptif (en français

seulement), complètent chaque document à la fois de travail et d'agrément.

FACTORIES A LA CARTE

PARIS (France). Seventeen information sheets published by Citroën Public Relations record the company's factories in France. A map placed effectively at the top of each sheet shows the geographical location of the production unit. Photographs, note, descriptive summary (in French only) complete each of these guides, both practical and attractive.

VISA ECOLE, VOITURE DE CLASSE



Photo G. Guyot (Citroën 83.93-6).

PARIS (France). Modèle spécial entièrement fabriqué à Rennes-la Janais, la Visa «auto-école» à doubles commandes et équipement spécifique, équipe 20 % du parc total des auto-écoles françaises.

SCHOOL-MODEL VISA, A CLASS CAR

PARIS (France). The "driving-school" Visa, a special model entirely manufactured at Rennes-la Janais with dual control and special equipment, forms 20 % of the total park of French driving schools.

PASSE PARTOUT



Document Citroën 83.300.

TOURNES (France). Moteur de Citroën Visa à l'arrière, de

larges chenilles, un engin deux places tout terrain qui passe partout pour pas cher : le VP 2000 S mis au point par les Véhicules Poncin, 08540 Tournes-Cliron.

UNIVERSAL GOER

TOURNES (France). A vehicle for all surfaces, with a Citroën Visa motor and six large driving wheels, which can go anywhere inexpensively : the VP 2,000 S perfected by Véhicules Poncin, F-08540 Tournes-Cliron.

LA VISITEUSE

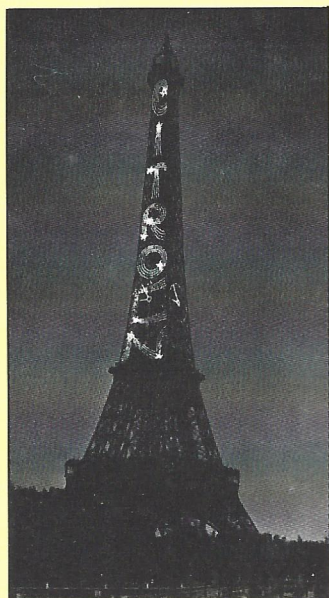


Photo Citroën 4330.

PARIS (France). 94 ans après son inauguration, la Tour Eiffel a reçu, le 2 août 1983, son

cent millionième visiteur : Mme Jacqueline Drouillot, accompagnée de son mari et de ses enfants. Parmi les cadeaux qui lui furent remis le 9 septembre par la chanteuse Mireille Mathieu, une BX 19 Diesel. Entre Citroën et la Tour, ce n'est jamais fini.

THE LADY VISITOR

PARIS (France). The Eiffel Tower, on August 2, 1983, ninety four years after its inauguration, received its 100 millionth visitor: Mrs. Jacqueline Drouillot, accompanied by her husband and children. In the first place among the gifts presented to her on September 9 by the singer Mireille Mathieu, was a BX 19 Diesel. As between Citroën and the Tower, it never ends.

9 107 CAPSULES

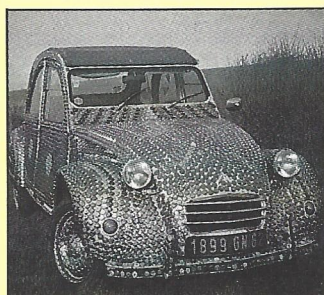


Photo P. Bouloy (Citroën 83.293).

WISSANT (France). 9 107 capsules, collées une à une en 65 heures de patience, recouvrent la carrosserie de cette 2 CV de M. Patrick Bouloy que l'on peut voir sur les routes du Cap Gris-Nez.

Une 2 CV qui a de la bouillie!

9,107 BOTTLE TOPS

WISSANT (France). 9,107 bottle tops stuck down patiently one by one in 65 hours, cover the coachwork of this 2CV belonging to Mr. Patrick Bouloy, which one can see on the roads of Cap Gris-Nez. A real cup-bearer's 2 CV!

ECONOMY RUN

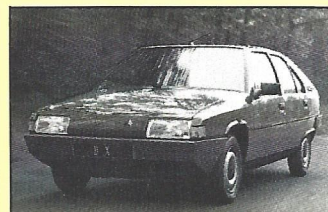


Photo A. Bérenguier (Citroën 82.208.2-5).

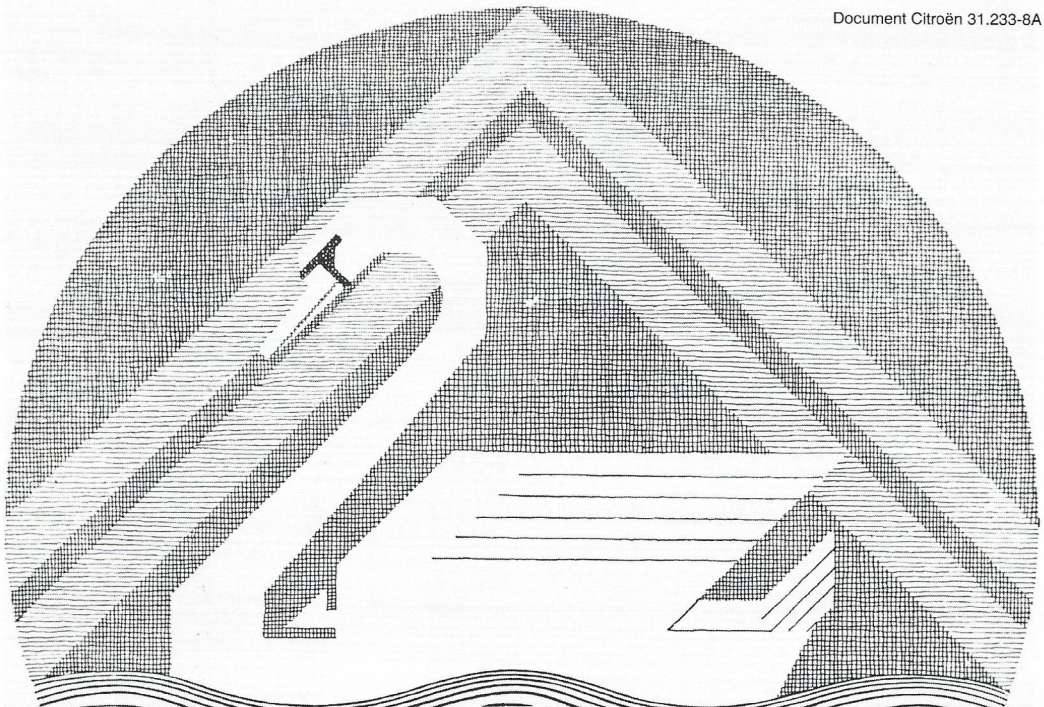
LYON (France). Avec une consommation de 6,55 litres aux 100 km sur un parcours (225 km) accidenté dans les Alpes, une BX 14 RE a remporté sa catégorie (6 et 7 CV à moteur à essence) dans le Mobil Economy Run 1983 (22 avril).

ECONOMY RUN

LYONS (France). A BX 14 RE, with a consumption of 6.55 litres per 100 km on a course of 225 km over broken ground in the Alps, won in its category (6 and 7 h.p. petrol engines) in the Mobil Economy Run (April 22).

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN

9 MOIS	1983	1982	Variation	1981
	- petites collections + petites collections	- petites collections + petites collections	- petites collections + petites collections	- petites collections + petites collections
Production VP	409 567 410 887	376 397 380 226	+ 8,8 + 8	393 018 397 894
Production VU	22 159 47 152	20 590 58 085	+ 7,6 - 18,8	34 461 57 308
PRODUCTION TOTALE	431 726 458 039	396 987 438 311	+ 8,7 + 4,5	427 479 455 202
Exportation VP	212 154 213 474	204 788 208 617	+ 3,6 + 2,3	196 707 201 583
Exportation VU	8 140 13 434	8 245 17 607	- 1,3 - 23,7	9 655 15 269
EXPORTATION TOTALE	220 294 226 908	213 033 226 224	+ 3,4 + 0,3	206 362 216 852



LES NOUVELLES CITROËN

EXPOSÉES
— AU SALON DE L'AUTOMOBILE —
AU PALAIS DES EXPOSITIONS CITROËN, PLACE DE L'EUROPE
ET DANS LES MAGASINS D'EXPOSITION CITROËN

COMPORTENT
LES PERFECTIONNEMENTS LES PLUS RÉCENTS,
ET SONT TOUTES MUNIES DU

“moteur flottant”

LE PROGRÈS LE PLUS SENSATIONNEL
RÉALISÉ AU COURS DE CES DERNIÈRES ANNÉES DANS LA TECHNIQUE AUTOMOBILE

PUB RETRO. Quelle réussite graphique et quelle force dans la transposition en trames grisées et en lignes géométriques, conforme au style Art déco de l'époque (1932), du symbole illustrant le nom de «moteur flottant», si bien trouvé pour caractériser une nouvelle fixation souple du moteur oscillant sur un axe central afin d'éviter les vibrations et procurer aux modèles Rosalie «une marche douce et silencieuse comme le glissement du cygne sur l'eau». Une fois de plus, Citroën adoptait une innovation technique et la lançait; une fois de plus, il maîtrisait le savoir faire et le faire savoir. 51 ans plus tard, la BX Diesel perpétue la tradition des succès techniques Citroën, mais c'est une jeune femme qui exprime dans la publicité sa marche douce et silencieuse. Après le cygne, voici Léda (voir page 14).

ADS FROM THE PAST. Effective and forceful graphics through the transposition of gray geometrical lines, fully in the Art déco style of the period (1932), and in the symbol illustrating the “floating motor”, so well chosen to picture the new flexible mounting of the motor with its axis of oscillation passing through the center of gravity, freeing it from vibrations and giving the Rosalie models a “smooth, silent motion like a swan swimming on a lake”. Once again, Citroën had launched a technological innovation; once again it had mastered the know-how and had made it known. Fifty-one years later, the BX Diesel is following in the Citroën tradition of technological success, but shown in advertising by a young woman extolling its smooth and silent performance. After the swan, here comes Leda (see page 14).

LA BELLE...

elle rénove
la pub



BX 19 DIESEL

**Le meilleur rapport
économie-performance**

Une jeune femme, belle et bien dans sa peau, Margaret Shields, conduit sur le sable et la mer une BX rouge, pour aller voir «sa mère» comme elle le dit avec la pointe d'accent étranger dont les spots télévisés ne savent plus aujourd'hui se passer. Elle est suivie par deux jeunes gens en buggy. Dans le vent de la course ils s'enquièreent : — 6 cylindres? — Non 4! — Moteur gonflé? — Non, Diesel!

Là est la part du rêve selon la «star stratégie» des publicitaires qui ont prélué au lancement commercial du nouveau modèle en France, en septembre 1983. Des affiches, des annonces, mais surtout un petit chef-d'œuvre cinématographique de Philippe Labro : en peu de mots, peu d'images, tout est dit, avec même un gag en prime (le buggy tombé en panne sèche est noyé par la marée montante.) L'agence RSC-G a reçu pour ce film la «Minerve» de la publicité des lecteurs de Télérama.

Mais la BX Diesel est aussi une voiture que l'on peut avantageusement utiliser ailleurs

A young woman, Margaret Shields, beautiful and self-assured, is driving a red BX on sand and sea to go see "her mère" as she says with the slightest foreign accent so necessary to television commercials today. She is being followed by two young men in a beach buggy. Racing down the beach, they wonder: — 6 cylinders? — No, 4! — A racing engine? — No, a diesel!

Here is the share of dreams in the advertiser's "star strategy" which preceded the commercial launching of the new model in France in September 1983. Bill boards, ads, but especially a little cinematographic marvel by Philippe Labro: a few words and a few pictures saying everything with even a gag at the end. The beach buggy runs out of petrol and is swamped by the incoming tide.

The RSC-G Agency was awarded a "Minerve" for advertising by the readers of Télérama magazine for this film.

But of course, the BX Diesel has advantages elsewhere than on the beach. On the road,

...ET LA BÊTE

elle démode
l'essence



qu'à la plage. Sur la route par exemple. Alors on ne tarde pas à se rendre compte que Margaret avait raison d'être enthousiaste : — 4 cylindres, Diesel!

Le rêve et la raison, poètes et paysans, sont à l'unisson avec le slogan final : «*le Diesel qui démode l'essence*».

UNE PRESSE UNANIME

A ce slogan qui dit bien ce qu'il veut dire, la presse, après ses premiers essais, en a ajouté d'autres. Tous vont dans le même sens : «*un morceau de choix*» (Le Républicain Lorrain), «*cinq litres au cent et des performances insoupçonnées*» (Courrier de l'Ouest), «*record de silence*» (La Montagne), «*la sagesse a ses charmes*» (La Nouvelle République du Centre-Ouest), «*les avantages sans les inconvénients*» (Le Maine Libre), «*le plaisir en plus*» (Le Messager de Thonon), «*le gasoil se fait oublier*» (Les Echos), «*un confort inégalable*» (France-Soir), «*des chameaux sous le capot*» (Le Monde), «*Le Diesel nouveau est arrivé*» (La Dépêche du Midi), «*Diesel bien sûr, quel bonheur!*» (Le Journal du Dimanche). Et celui-ci, qui est aussi vrai que drôle : «*la BX Diesel : pas ordinaire, super!*» (La Haute-Marne Libérée).

Avec les nouvelles BX Diesel, Citroën pénètre dans le segment des Diesel de moyenne gamme qui représentait en 1982 quelque 329 000 voitures particulières en Europe. C'est un marché important qui s'accroît régulièrement car la clientèle des moyennes cylindrées, entre essence et Diesel, choisit de plus en plus ce dernier.

for example, where it will be quickly seen that Margaret's enthusiasm was genuine: — 4 cylinders, Diesel!

Dreams and reason, poets and peasants meet in the final slogan: "Diesel outmodes petrol".

A UNANIMOUS PRESS

To this slogan, the press, after its first trials, has added others. A consensus exists: "A choice piece" (le Républicain Lorrain), "Five liters to 100 km and unbelievable performance" (Courrier de l'Ouest), "A record for silence" (La Montagne), "Sensibility has its charms" (la Nouvelle République du Centre-Ouest), "The advantages without the disadvantages" (le Maine Libre), "And pleasure on top" (le Messager de Thonon), "Diesel fuel is forgotten" (les Echos), "Unmatched comfort" (France Soir), "Thrifty camels under the hood" (le Monde), "The new diesel has arrived" (la Dépêche du Midi), "Diesel, of course, wonderful" (le Journal du Dimanche). And this one which is as true as it is funny: "The BX Diesel: nothing ordinary, super!" (la Haute-Marne Libérée).

A LARGE MARKET

With the new BX Diesel, Citroën is entering into the mid-range diesel market which represented in 1982 some 329,000 private cars in Europe. This is a large and steadily growing market as the clientele for mid-size cars is choosing, more and more, diesel over petrol.

Par ses capacités à séduire cette clientèle, la BX 19 Diesel doit conquérir de nouvelles catégories d'acheteurs.

Ceux-ci sont des gens actifs, plus jeunes que la moyenne des acheteurs de voitures à essence. Ils recherchent une voiture adaptée à une utilisation intensive.

D'abord limitées à des préoccupations d'économie d'usage, leurs motivations d'achat comportent aujourd'hui des exigences en matière de confort, de performance et de plaisir de conduite.

La conception de la BX 19 Diesel a été gouvernée par la préoccupation d'atteindre à un rapport performances-consommation particulièrement compétitif.

La BX 19 Diesel présente sans doute le meilleur équilibre de ces deux termes existant actuellement parmi les voitures Diesel et Turbo Diesel de milieu de gamme.

Performances : 19,6 secondes de 0 à 400 mètres, 36,9 secondes de 0 à 1 000 mètres, 15,5 secondes de 0 à 100 km/h 157 km/h en vitesse maximale. Il s'agit là de résultats souvent supérieurs à ceux de moteurs plus puissants (plus de 2 litres).

Consommation : 4,7 l/100 à 90 km/h, 6,2 l à 120, et surtout 6,5 l en cycle urbain, ce qui est particulièrement bon. Soit une

In its ability to attract this clientele, the BX 19 Diesel will capture new buyer categories. These buyers are active and on the average younger than buyers of petrol cars. They are looking for a car adapted to intensive use.

Their average annual kilometers driven is higher than users of petrol cars: about 33,000 km annually as against 16,000 km.

At first preoccupied with economy, their purchasing decisions today consider comfort, performance and driving pleasure.

PERFORMANCE- CONSUMPTION

The guiding idea behind the BX 19 Diesel development was to achieve a very competitive performance-consumption ratio.

The BX 19 Diesel unquestionably offers the best balance of these two factors today among mid-range diesel and turbodiesel cars.

Performance: 0 to 400 meters in 19.6 seconds, 0 to 1,000 meters in 36.9 seconds, 0 to 100 km/h in 15.5 seconds, and a maximum speed of 157 km/h. These results are



moyenne de trois mesures conventionnelles s'établissant à 5,8 l, chiffre le plus bas de toutes les voitures des catégories comparables et même de cylindrées inférieures. La courbe de consommation révèle des mini-maxi très satisfaisants : 3,05 litres à 40 km/h et 11 litres à 157 km/h (vitesse maxi).

L'économie d'usage n'est pas limitée aux réductions de consommation, elle comporte l'économie d'entretien qu'autorise la bonne accessibilité aux organes mécaniques, l'espacement des opérations de maintenance (la périodicité des vidanges a été allongée à 7 500 km), la fiabilité et la longévité d'une mécanique de haut niveau de qualité et d'organes hydrauliques qui ne nécessitent aucun entretien.

La BX 19 Diesel est un véhicule très homogène. Il combine harmonieusement un moteur racé qui a déjà fait ses preuves, une boîte 5 vitesses, des freins à disque assistés, la suspension hydropneumatique Citroën, de nouveaux pneumatiques Michelin 165 x 70 R14 MXL plus confortables et performants (qui équipent la BX 16 à essence depuis le 1^{er} janvier 1983).

Le confort est celui de la suspension hydropneumatique.

better than many more powerful engines (more than two liters).

Consumption: 4.7 liters to 100 km at 90 km/h, 6.2 liters at 120 km/h, and above all, 6.5 liters urban consumption which is especially good.

The average of these three measures comes to 5.8 liters, the lowest figure of all cars in comparable categories and even in smaller engines. The consumption curve shows very satisfying minimums and maximums: 3.05 liters at 40 km/h and 11 liters at 157 km/h (maximum speed).

ECONOMY AND COMFORT

Economy of use is not limited only to lower consumption, but also includes maintenance economies through an easier access to mechanical parts, fewer maintenance operations (oil changes stretched to 7,500 km), the reliability and long life of high quality mechanical parts and hydraulic systems which need no maintenance.

The BX 19 Diesel is a very complete car. It harmoniously combines a proven high per-

Photo J.L. Cuvelier (Citroën 83.203-21)





Photo J.-L. Cuvelier (Citroën 83.210.4-1)

Le rapport volume utile-encombrement est bien adapté aux conditions du trafic d'aujourd'hui et aux exigences de la clientèle en matière d'utilisation pratique.

DEUX VERSIONS

En fait, la BX 19 Diesel, commercialisée en France à partir du 1^{er} septembre 1983, est proposée en deux versions: la BX 19 Diesel et la BX 19 TRD, qui diffèrent seulement par leur niveau de finition.

Ces deux modèles viennent s'ajouter aux cinq autres BX à moteur à essence. Ils renforcent le caractère et la personnalité de la BX et élargissent l'assise de sa clientèle. La différence de prix entre moteur à essence et Diesel est raisonnable, cela non plus n'est pas négligeable.

Les nouvelles BX 19 Diesel sont équipées du moteur XUD 9 du groupe Peugeot-Citroën fabriqué avec les moyens industriels perfectionnés et les techniques de pointe de l'usine de Trémery: large recours aux automatismes et aux robots pour l'usinage et la manutention, montage entièrement informatisé. Cet ensemble technologique assure une production de moteurs à

formance engine, a five-speed gear box, power disk brakes, the Citroën hydropneumatic suspension, and the new Michelin 165 x 70 R 14 MXL tires which are more comfortable and reliable (standard on the petrol BX 16 since January 1, 1983).

The comfort is that of Citroën's hydropneumatic suspension.

The ratio of size to internal space is well-adapted to today's traffic conditions and to the requirements of the public in practicability

TWO VERSIONS

The BX 19 Diesel sold in France since September 1, 1983 is available in two versions: the BX 19 Diesel and the BX 19 TRD, two models which differ only in their level of finish.

There are also five other BXs with petrol engines. They reinforce the BX's character and personality and considerably broaden its client appeal.

The price of the diesel-engined BX, compared with the petrol-engined, is reasonable, which deserves noting.



la qualité élevée et constante en performances comme en robustesse.

UN MOTEUR MODERNE

Le moteur des BX Diesel est moderne dans la moindre de ses caractéristiques. Les choix techniques ont été faits dans le but d'obtenir un excellent rapport performances-consommation ainsi que l'assurance d'une grande robustesse et d'un faible coût d'entretien.

C'est un quatre cylindres en ligne de 1905 cm³ de cylindrées, disposé transversalement. Le bloc moteur est en fonte avec chemises intégrées et culasse en alliage d'aluminium. Arbres à cames en tête entraîné par courroie crantée attaquant directement par poussoirs les soupapes. Celles-ci sont en acier spécial nitrocarbure avec réglage du jeu par des pastilles en acier spécial. Le vilebrequin est en fonte graphite sphéroïdal; il tourne dans cinq paliers avec amortisseurs de torsion. Bielles en acier forgé et pied bagué. Pistons en alliage léger. Injection mécanique du gazole dans préchambre Ricardo Comet V.

On voit qu'il s'agit là d'un moteur compact et léger, robuste par sa conception et sa

The new BX 19 Diesel is equipped with the XUD 9 motor of the Peugeot-Citroën group manufactured with the most modern industrial means and technologies at the Trémery plant.

Considerable use has been made of automation and robotics for machining, handling, and fully computerized assembly. These technological factors guarantee production of motors of high quality and reliability both in performance and strength.

A MODERN MOTOR

The BX Diesel motor is thoroughly modern. Its technology was aimed at obtaining an excellent performance-consumption ratio as well as the guarantee of ruggedness and low maintenance cost.

It is a 1905 cc four-cylinder engine mounted transversally. The block is in cast iron with integrated liners and cylinder head in light alloy. Belt driven overhead camshafts directly activate the valve push rods. The valves are in special steel and are adjusted by special steel inserts. The five-bearing crankshaft is in spheroidal-graphite cast iron and has torque absorbers. Forged steel connec-

fabrication, très accessible et nécessitant peu d'entretien.

Il est équipé de bougies de préchauffage ultra rapide (3 secondes) qui autorise un démarrage quasi immédiat. Un dispositif de réchauffage électrique sur le filtre gazole permet démarrage hivernal et fonctionnement à très basses températures. Un échangeur eau-huile procure une meilleure régulation des températures d'huile.

La fixation moteur, de type pendulaire à 3 points, filtre les bruits et réalise l'amortissement des mouvements. Des enregistrements au sonomètre à l'intérieur de l'habitacle établissent que le silence de fonctionnement est comparable à celui d'une bonne voiture à essence. La boîte à cinq vitesses est identique à celle de la BX 16 mais avec un rapport de couple différent : 16 × 63.

OPTION DIRECTION ASSISTÉE

L'augmentation de poids sur l'essieu avant nécessita une modification des rapports de démultiplication de la direction mécanique à crémaillère.

Une direction assistée est proposée en option, d'abord sur la BX 19 TRD, puis sur tous les modèles BX Diesel à partir du 1^{er} janvier 1984.

La direction assistée est alimentée par le réservoir de liquide haute pression de la pompe à cinq pistons de la suspension hydropneumatique et du freinage. Son rapport de démultiplication est de 1/15,5, soit 2,83 tours de volant de butée à butée.

ting rods. Light alloy pistons. Mechanical injection of diesel fuel into a Ricardo Comet V prechamber.

This is a compact and light engine, rugged in its design and production, highly accessible and requiring little maintenance.

It is equipped with ultrarapid preheating spark plugs (three seconds) which give virtually immediate start-up. An electrical reheating system on the fuel filter allows winter start-ups and operation at very low temperatures. A water-oil heat exchanger gives a better regulation of oil temperatures.

The engine mounts, three-point pendular type, filter noise and absorb motion. Some measurements inside the car show noise levels comparable to a good petrol vehicle. The five-speed gear box is identical to that of the BX 16 with a different drive ratio: 16 × 63.

OPTIONAL POWER STEERING

The increase in weight on the front end required a modification in the steering ratio of the mechanical rack and pinion steering.

Power steering is offered as an option on the BX 19 TRD and on all diesel models as of January 1, 1984.

The power steering uses the high pressure liquid of the five-pistons pump already used for the hydropneumatic suspension and brakes. Its steering ratio is 1/15.5, or 2.83 turns from lock to lock.

BX ET COMPAGNIE

La gamme BX 1984 se compose de quatre motorisations (essence et Diesel) et trois finitions répartis sur sept modèles.

Groupes moto-propulseurs :

- BX (moteur 4 cylindres, 1 360 cm³, 62 ch, boîte de vitesses à 4 rapports);
- BX 14 E et BX 14 RE (moteur 4 cylindres, 1 360 cm³, 72 ch DIN, boîte de vitesses à 5 rapports);
- BX 16 RS et BX 16 TRS (moteurs 4 cylindres, 1 580 cm³, 92,5 ch DIN, boîte de vitesses à 5 rapports);
- BX 19 D et BX 19 TRD (moteur Diesel 4 cylindres, 1 905 cm³, 65 ch DIN, boîte de vitesses à 5 rapports).

Présentation :

- Finition de base pour BX, BX 14 et BX 19 D;
- Intermédiaire pour BX 14 RE et BX 16 RS;
- Haut de gamme pour BX 16 TRS et BX 19 TRD.

Production :

Les BX sont produites à Rennes-la Janais en France et à Vigo en Espagne.

La production totale de BX au 30 septembre 1983 était de 118 595 véhicules.

La cadence moyenne de production était de plus de 1 000 par jour en septembre 1983.

Répartition :

Avant la commercialisation des BX Diesel, la BX 16 TRS était de loin la plus demandée : 47,3 % des ventes totales de BX. Puis la BX 14 RE : 26,8 %.

Les BX Diesel devraient en 1984 représenter 25 % de la production totale des BX.

The 1984 BX range includes four power units (petrol and diesel) and three versions in seven models.

Power units :

- BX (4-cylinder engine, 1,360 cm³, 62 BHP, 4-speed gear box),
- BX 14 E and BX 14 RE (4-cylinder engine, 1,360 cm³, 72 BHP DIN, 5-speed gear box),
- BX 16 RS and BX 16 TRS (4-cylinder engine, 1,580 cm³, 92.5 BHP DIN, 5-speed gear box),
- BX 19 D and BX 19 TRD (4-cylinder diesel engine, 1,905 cm³, 65 BHP DIN, 5-speed gear box).

Versions:

- BX, BX 14 E, and BX 19 D, basic version,
- BX 14 RE and BX 16 RS, mid-range version,
- BX 16 TRS and BX 19 TRD, top range version.

Production:

The BX is produced at Rennes-la Janais in France and at Vigo in Spain.

BX total production at September 30, 1983 was 118,595 vehicles.

The average production rate in September 1983 was more than 1,000 cars a day.

Distribution:

Before the launching of the BX Diesel, the BX 16 TRS was by far the most popular model: 47.3% of total BX sales, followed by the BX 14 RE with 26.8%.

In 1984, the BX Diesel should represent 25% of total BX production.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES BX

TECHNICAL SPECIFICATIONS OF THE BX MODELS

	BX	BX 14 E BX 14 RE	BX 16 RS BX 16 TRS	BX 19 D BX 19 TRD		
MOTEUR						
Type	150 A	150 C	171 B	162	ENGINE	
Nombre de cylindres	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne	Type	
Puissance fiscale (CV)	5	7	7	6	Number of cylinders	
Alésage - Course (mm)	75 - 77	75 - 77	83 - 73	83 - 88	French treasury rating (CV)	
Cylindrée (cm ³)	1360	1360	1580	1905	Bore - Stroke (mm)	
Rapport volumétrique	9,3/1	9,3/1	9,5/1	23,5/1	Cubic capacity (cc)	
Puissance ISO (kW-tr/mn)	44,6 - 5500	51,8 - 5750	67 - 6000	47 (CEE) - 4600	Compression ratio	
Puissance DIN (ch-tr/mn)	62 - 5500	72 - 5750	92,5 - 6000	65 - 4600	Horsepower ISO (kW-rpm)	
Couple ISO (m.daN-tr/mn)	10,6 - 2500	10,6 - 3000	12,9 - 3500	11,8 (CEE) - 2000	Horsepower DIN (bhp-rpm)	
Couple DIN (m.kg-tr/mn)	11,0 - 2500	11,0 - 3000	13,4 - 3500	12,2 - 2000	Torque ISO (m.daN-rpm)	
Vilebrequin Nbre de paliers	5	5	5	5	Torque DIN (m.kg-rpm)	
Ordre d'allumage ou d'injection	1 - 3 - 4 - 2	1 - 3 - 4 - 2	1 - 3 - 4 - 2	1 - 3 - 4 - 2	Number of crankshaft bearings	
Bougies	AC Bosch Champion Eyquem Magneti-Marelli Marchal	C 42 LTS H6 DO BN 9Y 755 LIS	C 42 LTS H6 DO BN 9Y 803 LJS	Pompe et injecteurs CAV. RotoDiesel ou Bosch	Firing order	
Carburateur	Solex Weber	30 - 30 Z2/329	32 - 34 Z2/348	32 - 34 Z1/319 32 - 34 DRTC 100 w	Sparkplugs AC Bosch Champion Eyquem Magneti-Marelli Marchal Solex Weber	
TRANSMISSION						
	BV 4	BV 5	BV 5		TRANSMISSION	
Rapports de B.V.	1ère 3,8819 2ème 2,0742 3ème 1,3772 4ème 0,9446 5ème M. AR. 3,5676	3,8819 2,2962 1,5151 1,1243 0,9040 3,5676	3,3076 1,8823 1,2800 0,9687 0,7567 3,3333		1st 2nd 3rd 4th 5th R.	
Couple réducteur	15 x 58		16 x 67	16 x 63	Reduction gear	
Vitesse km/h	1ère 7,19 2ème 13,45 3ème 20,27 4ème 29,57 5ème M. AR. 7,81	7,18 12,16 18,60 24,84 30,89 7,83	7,76 13,65 20,08 26,53 33,97 7,71	8,27 14,52 21,36 28,22 36,14 8,20	1st 2nd 3rd 4th 5th R.	
1000 tr/mn moteur					Speed in km/h at 1000 rpm	
ROUES (pouces)						
	4 1/2 B 14 FH 4.30			5 B 14 FH 4.25	WHEELS (inches)	
PNEUMATIQUES						
AV	145 SR 14 X2X ou MX			165 - 70 - R 14 MXL	TYRES	
AR	145 SR 14 X2X ou MX			165 - 70 - R 14 MXL	Front Rear	
Pression (bars) AV - AR	1,9 - 2,0			2,0 - 2,0	2,1 - 2,1	Pressure (bars) Front-Rear
Circonférence de roulement (m)	1,80			1,795	1,795	Rolling circumference
DIRECTION						
	Mécanique			Mécanique	Assistée ①	STEERING
Rapport de démultiplication	1/20			1/23	1/15,5	Reduction ratio
Tours volant de butée à butée	3,76			4,38	2,83	Turns of steering wheel lock to lock
Diamètre du volant (mm)	380			380		Steering wheel diameter (mm)
Diamètre braquage trottoirs-murs (m)	10,18 - 10,90			10,18 - 10,90	10,35 - 11,23	Turning circle: kerbs-walls (m)
Angle de braquage roue intérieure	43°			42°	40°	Turning angle: int. wheel
FREINAGE						
	Assisté					BRAKES
Disque (D) Tambour (T) AV - AR	D - D					Disc (D) Drum (T) Front-Rear
Diamètre (mm) AV - AR	266 - 224					Diameter (mm) Front-Rear
Surface des garnitures (cm ²) AV - AR	140 - 68					Lining surface area (cm ²) Front-Rear
ÉLECTRICITÉ						
Batterie (Volt-Ampère/heure)	12 - 175/35			12 - 225/45	12 - 300/50	Battery (Volt - Ampere/hour)
Alternateur (Watts - Ampères)	675 - 50			675 - 50	675 - 50	Alternator (Watt)
DIMENSIONS						
Longueur - Largeur (m)	4,23 - 1,65 (1,66) ②					MEASUREMENTS
Hauteur - Empattement (m)	1,360 - 2,655					Length - Width Height - Wheel - Base
Voie AV - AR (m)	1,410 - 1,354			1,420 - 1,354		Track: Front-Rear
Largeur aux époules (AV - AR m)	0,47 - 0,86					Width at shoulder level: Front-Rear
Entrée porte AR Haut. larg. utiles (m)	298 - 304 ③					Rear door entry: useful height, width
Surface vitrée (dm ²)	444 - 907 ④ - 1455 ⑤					Glass area (dm ²)
Volume du coffre (dm ³)						Boot capacity (dm ³)
POIDS (kg)						
Ordre de marche - Total en charge	885 - 1380	900 - 1380	950 - 1430	990 - 1480		WEIGHTS (kg)
Répartition AV-AR (à vide)	536 - 349	543 - 357	577 - 373	618 - 372		In running order - Total laden
Remorquable sans frein - avec frein	450 - 1000	450 - 1000	475 - 1100	495 - 1100		Distribution: Front-Rear
Max. sur flèche - sur galerie	60 - 75	60 - 75	60 - 75	60 - 75		Towing: without brakes - with brakes
CAPACITÉS (litres)						
Réservoir carburant	44			52		CAPACITIES (litres)
Huile moteur	4,5			5,0		Petrol tank
Huile boîte de vitesses-pont				5,0		Engine oil
Huile système hydraulique				1,4		Gearbox oil
Refrédissement moteur	4,0			6,5		Hydraulic system oil
PERFORMANCES						
0 - 400 m (en secondes)	19"5	18"7	17"7	19"6		PERFORMANCE
0 - 1000 m conducteur	37"2	35"2	32"9	36"9		0 - 400 m (per second)
0 - 100 km/h seul	15"6	13"5	11"3	15"5		0 - 1000 m Driver
Vitesse maximale (km/h)	155	163	176	157		0 - 100 km/h alone
CONSUMMATIONS (litres aux 100 km)						
à 90 km/h mi-charge	5,6	5,5	5,5	6,7		CONSUMPTIONS (litre per 100 km)
à 120 km/h	7,5	7,1	7,3	8,2		at 90 km/h half load
Urbaine	7,7	8,5	9,0	6,5		at 120 km/h Urban fuel consumption

① Option

② BX 14 RE, BX 16 et BX 19 TRD

③ BX 16 TRS et 19 TRD

④ Au bandeau, siège arrière rabattu

⑤ Au pavillon, siège arrière rabattu.

① Optional

② BX 14 RE, BX 16 and BX 19 TRD

③ From Folded rear seat to back window

④ From folded rear seat to top

⑤ To the roof folding rear seats.



TOMOHide SUGIYAMA ET L'AMI 6

A Nagoyashi et même dans tout le Japon, il ne doit pas se trouver de famille possédant plus de Citroën que celle de Tomohide Sugiyama : la Visa GT qu'il reçut en 1983 est la 20^e Citroën de leur flotte ; le père conduit une DS 21 ou une CX 2400, la mère une GS Pallas, etc.

Les photos de Tomohide Sugiyama sont délicates comme des peintures sur soie, symphonies de lointains gris et de sols luisants, horizons mouillés fondus dans une brume mauve pâle, contours d'arbres qu'on devine, clôtures ou portiques utilisés comme éléments graphiques (pages 24-25) pour contraster avec l'alignement de 2 CV aux couleurs chaudes.

De toutes les Citroën, l'une des préférées de Tomohide Sugiyama semble être l'Ami 6, peut-être à cause de son toit en pagode, dont il souligne l'esprit par les présences connexes de parapluies aux allures d'ombrelles, rouges et bleus contrastant avec le blanc vif de la carrosserie (page 22), ou dans des camaïeux éburnéens (ci-dessous ou page 26).

In Nagoyashi and probably in all of Japan, there is probably no family owning as many Citroëns as the family of Tomohide Sugiyama.

The Visa GT he acquired in 1983 is the twentieth Citroën of their fleet; his father drives a DS 21 or CX 2400, and his mother drives a GS Pallas, etc.

Tomohide Sugiyama's photographs are as delicate as silk paintings, symphonies of distant grays and shining earth, rainy horizons disappearing in the pale mauve mist, the suggested contours of trees, fences and gates used as graphic elements (pages 24-25) to contrast with the positioning of warm colored 2 CVs.

Of all the Citroëns Tomohide Sugiyama seems to prefer the Ami 6, maybe for its pagoda roof which seems to call for the presence of parasol-looking umbrellas, red and blue contrasting with the sharp white of the body (page 22), or as in ivory-like cameos (see below or page 26).

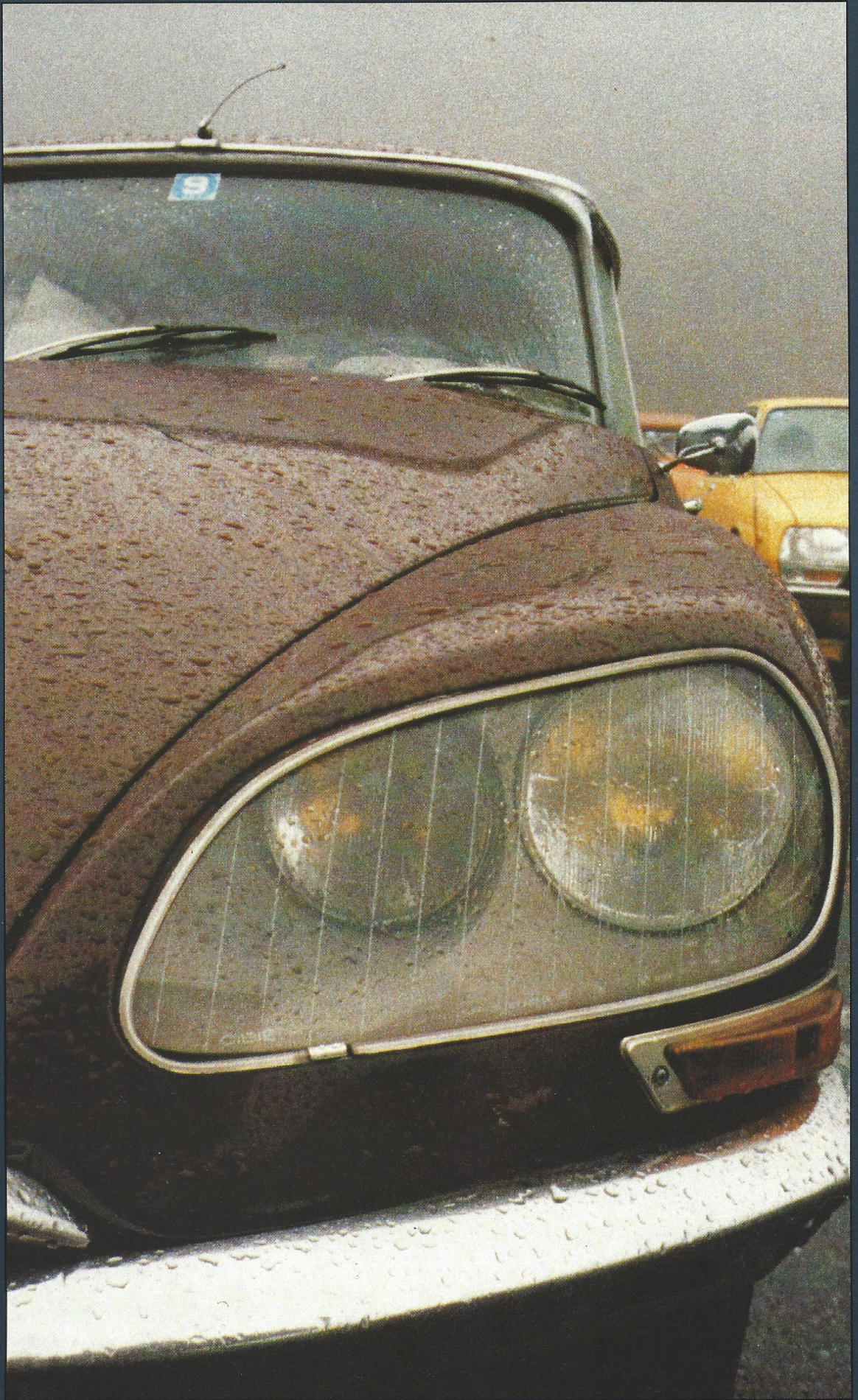
PHOTOTHEQUE











TROIS SÉRIES SPÉCIALES

Poursuivant sa politique de tirages limités, Citroën a commercialisé en septembre en France trois nouvelles séries spéciales : deux berlines Visa et un break GSA.

Depuis 1976, Citroën a ainsi commercialisé, toujours avec succès, seize séries spéciales.

In keeping with its limited editions policy, Citroën in September launched three new special editions in France: two Visa sedans and a GSA estate model.

Since 1976 Citroën has thus launched sixteen special editions, always with complete success.

VISA «TONIC»

Réalisée à 2 000 exemplaires sur la base de la Visa Chrono, la Visa Tonic est équipée du moteur 1 360 cm³, 80 ch, de la Visa GT. De couleur blanche, y compris calandre et pare-chocs, elle possède élargisseurs d'ailes, projecteurs longue portée intégrés à un bavolet, carénage de bas de caisse, roues en alliage léger, tableau de bord à cadrans ronds.

An edition limited to 2,000 units based on the Visa Chrono, the Visa Tonic is fitted with the 1,360 cc engine, 80 BHP of the Visa GT.

It is all white, including the grill and bumpers. It is equiped with wheel arch extensions, long distance headlights integrated in side aprons, a streamlined underbody, light alloy wheels, and a round-dial dash board.



VISA 11 RE «PLATINE»
(Photo M. Birot. Citroën 83.231-11A)

BREAK «GSA COTTAGE»

D'allure anglo-saxonne, le break GSA Cottage, à la fois cossu et sportif, est mû par un moteur 1 300 cm³, 65 ch, accouplé à une boîte 5 vitesses au couple court (8/35).

Carrosserie de couleur métallisée vernie beige Sloughi soulignée d'un discret double filet (orange et marron), roues en alliage léger, prééquipement radio, sièges en tissu spécifique écossais fauve, garnissage complet du coffre en moquette.

Série limitée à 1 850 véhicules.

With an Anglo-Saxon look, both luxurious and sporty, the GSA Cottage Estate car has a 1,300 cc, 65 BHP, engine linked to a five-speed short ratio gear box (8/35).

The body is in metallic varnished Sloughi beige trimmed with a discreet double line (orange and brown). It is fitted with light alloy wheels, equipped for radio, seats in a special fawn colored Scotch cloth and a completely carpeted trunk.

Production limited to 1,850 vehicles.

VISA GT «TONIC»
(Photo M. Birot, Citroën 83.230.2-33A)



VISA «PLATINE»

Equipée du moteur 1 124 cm³, 50 ch, de la Visa 11 RE, la Visa Platine a une carrosserie métallisée vernie gris Neptune, avec enjoliveur de capot, pare-chocs et protections latérales noires, des vitres teintées, des roues en alliage léger et des pneus X2X en série, les sièges de la Visa GT avec appuie-tête (sièges et panneaux sont en jersey gris et écossais gris et rouge).

Prééquipement radio et essuie-lave-glace arrière.

Tirage limité à 2 000.

Fitted with the 1,124 cc, 50 BHP, engine of the Visa 11 RE, the Platinum Visa has a varnished metallic Neptune gray-colored body with black hood trim, bumpers, and side trim, tinted glass. It is fitted with light alloy wheels, and X2X tyres as standard. Seats with headrests borrowed from the Visa GT (seats and side panels are in gray jersey and gray and red plaid).

Equipped for radio, and rear wind-screen wiper.

Production limited to 2,000.



BREAK GSA «COTTAGE»
(Photo E. Nowak, Citroën 83.227.1-3)

SÉRIE TRÈS SPÉCIALE UNE VISA 4 × 4 «1000 PISTES»

Le 10 juillet 1983, Philippe Wambergue et Vincent Laverne enlevaient le groupe des voitures expérimentales du rallye des Mille pistes au volant d'un prototype du service Compétitions Citroën. C'était une Visa à quatre roues motrices, à moteur quatre cylindres à l'avant (voir «Double Chevron» n° 72).

Trois mois plus tard était annoncé la production en série strictement limitée à 200 exemplaires de cette voiture, la «Visa 1 000 pistes».

Première quatre roues motrices française commercialisée pour la compétition, elle sera la 4 × 4 de rallyes la moins chère du marché : les 200 exemplaires construits à la fin de l'année et homologués en groupe B seront commercialisés au prix coûtant.

Dérivée de la Visa GT Tonic (voir page 28), la Visa 1 000 pistes est une voiture à quatre roues motrices équipée par Denis Mathiot d'un moteur 4 cylindres en ligne, 1 360 cm³ développant 112 ch DIN à 6 800 tr/mn dans la version courante (au lieu de 93 ch pour la Visa Tonic). Couple maximum 13,4 kg DIN à 4 500 tr/mn. Régime maximum 7 300 tr/mn. Alimentation par deux carburateurs horizontaux double corps Weber 40 DCOE. Le moteur est placé à l'avant.

Le secret des performances étonnantes de la Visa 1 000 pistes, notamment sur la terre, tient en la combinaison de la motricité d'une transmission 4 × 4 et de la légèreté

On July 10, 1983, Philippe Wambergue and Vincent Laverne won the experimental car trophy of the Mille rally at the wheel of a Citroën Competitions department prototype. It was a four-wheel drive Visa with a forward-mounted four-cylinder engine (see "Double Chevron" No. 72).

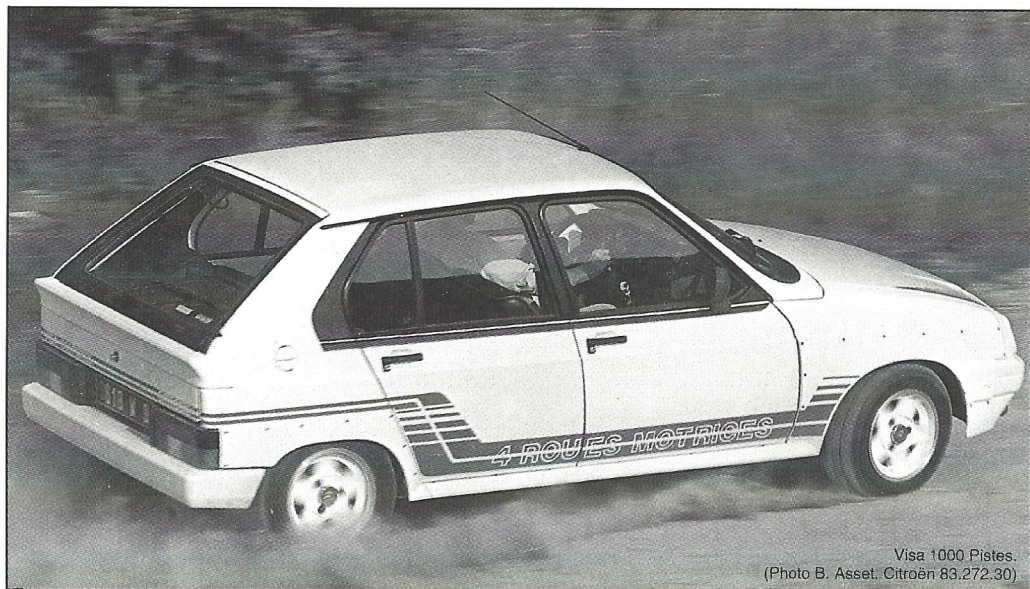
The very limited production of 200 units of this car, the "Visa 1,000 tracks", was announced three months later.

As the first French four-wheel drive car sold for competition, it will be the cheapest four-wheel drive rally vehicle on the market. The 200 units built at the end of the year with a group B rating will be sold at cost.

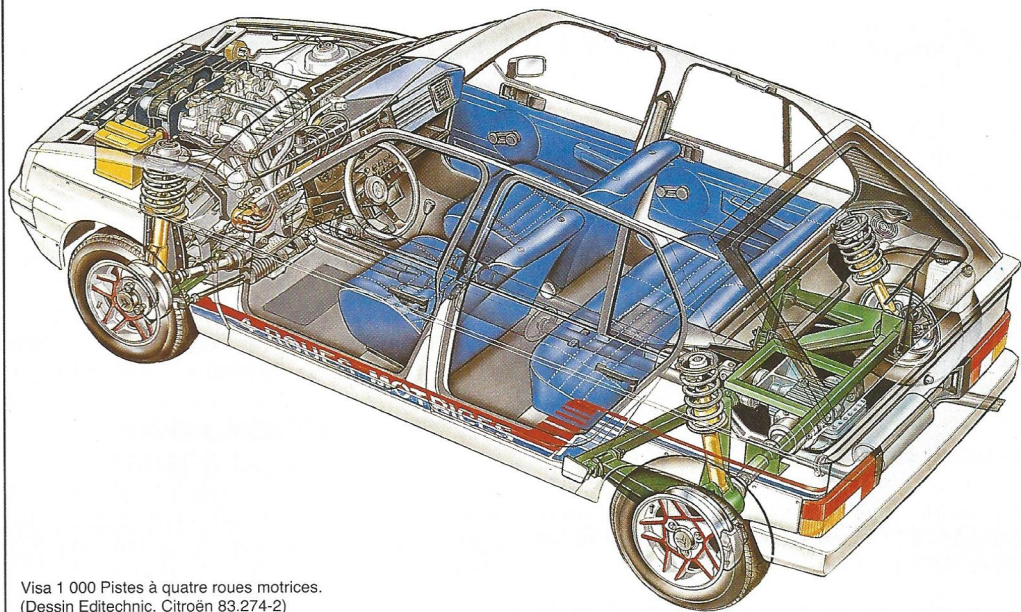
Developed from the Visa GT Tonic (see page 28), the Visa 1,000 Tracks is a four-wheel drive car equipped by Denis Mathiot with a four-cylinder 1,360 cc engine developing 112 HP DIN at 6,800 revs/min. in its present version (compared to 93 HP for the Visa Tonic).

Maximum torque 13.4 kg DIN at 4,500 revs/min. Maximum output at 7,300 revs/min. Fitted with two horizontally-mounted dual choke Weber 40 DCOE carburetors. The engine is forward-mounted.

The Visa 1,000 Tracks' astonishing performance, especially on tracks, comes from the



Visa 1000 Pistes.
(Photo B. Asset. Citroën 83,272.30)



Visa 1 000 Pistes à quatre roues motrices.
(Dessin Editechnic, Citroën 83.274-2)

du véhicule : 850 kg. La Visa 1 000 pistes est la 4 × 4 de compétitions la plus légère du monde et son rapport poids-puissance aux roues est particulièrement favorable.

La boîte 5 vitesses avant est celle de la Visa de série, avec un carter d'huile spécial en aluminium coulé, à capacité augmentée, supportant le pont secondaire.

Le carter de différentiel avant a été modifié pour inclure la prise de mouvement du pont secondaire. Le couple cylindrique est de 15/61.

La transmission d'origine de la Visa Tonic a été modifiée en longueur à l'avant droit. Les ponts avant et arrière sont en aluminium coulé. Arbre interpont à double cardan. Différentiel autobloquant arrière à 20 %.

Les roues sont des 150 × R 340 munies de pneus Michelin TRX 190 × 55 HR 340.

Freins à commande hydraulique à circuits séparés, type Visa Tonic, à disques à l'avant, à disques spécifiques à l'arrière.

La suspension à roues indépendantes est de type Visa Tonic mais elle comporte des amortisseurs télescopiques hydrauliques spéciaux. Le train arrière est spécifique à la Visa 1000 pistes, à bras spéciaux tirés et ressorts hélicoïdaux spéciaux.

BAPTÊME HEUREUX AU TROPHÉE PIOT

Le 28 octobre 1983, quelques jours à peine après l'annonce du lancement des 200 Visa «mille pistes», Philippe Wambergue a remporté avec l'une d'entre elles le Trophée organisé à la mémoire du pilote Jean-François Piot sur le circuit de terre de Sarlat.

Rarement une épreuve réunit autant de pilotes célèbres : Alméras, Beltoise, Chauche, Chomat, Fréquelin, Denis Marcel, Metge, Michèle Mouton, Pescarolo, Tony Pond, Ragnotti, Rio, Saby, Therier, Vuda-

combination of a four-wheel drive transmission and the vehicles weight: 850 kg. The Visa 1,000 tracks is the world's lightest four-wheel drive competition car and its power/weight ratio is very favorable.

It has a standard Visa 5-speed gear box with a special enlarged crankcase for the secondary drive. The differential housing was modified to include the secondary drive. The torque ratio is 15/61.

The original Visa Tonic transmission was extended at the front right. The front and rear drives are in aluminum. Rear limited slip differential at 20%.

The wheels are 150 × R 340 with Michelin TRX 190 × 55 HR 340 tyres.

Brakes are dual circuit hydraulic, Visa Tonic type, with disks in front and specific disks at the rear.

The independent suspension is of Visa Tonic type but includes special hydraulic telescopic struts. The independent rear suspension is specific to the Visa 1,000 Tracks with special rear strut-bracing bars and special coil springs.

A HAPPY BEGINNING AT THE PIOT TROPHY

On October 28, 1983, just a few days after the launching of the 200 Visa "Thousand Tracks", Philippe Wambergue won the trophy organized in the memory of the driver Jean-François Piot on the Sarlat dirt track with one of these units.

Rarely has a race brought together so many famous drivers: Alméras, Beltoise, Chau-

fieri, etc., au volant de voitures habituées des rallyes du Championnat du monde : Lancia Abarth 037, Audi Quattro, Opel Manta 400, Rover Vitesse, R5 Turbo, Porsche 911, Alpine A310, etc.

Les concurrents s'affrontaient deux par deux en courses poursuites successives. Après élimination de tous les autres, 30 au total, Peugeot et Citroën se trouvèrent face à face en finale : Jean-Pierre Nicolas sur le prototype Peugeot 205 Turbo 16 dont c'étaient les premiers tours de roues en compétition, et Philippe Wambergue sur le prototype Citroën Visa 4 x 4 «mille pistes».

Avantagée par sa plus grande légèreté et par un circuit court rendu très glissant par le crachin, la Visa l'emporta de quelques secondes à l'issue d'une lutte extrêmement serrée et fort spectaculaire.

On ne pouvait rêver meilleur augure pour la carrière de la future Visa groupe B que ce coup de baguette des fées sportives de Sarlat.

Pour tous renseignements complémentaires : Département Compétitions Citroën, 10 avenue Albert-Einstein 78190 Trappes. Tél. : (3) 051.00.18.

che, Chomat, Fréquelin, Denis Marcel, Metge, Michèle Mouton, Pescarolo, Tony Pond, Ragnotti, Rio, Saby, Therier, Vudafieri, etc., driving the usual world championship rally cars: Lancia Abarth 037, Audi Quattro, Opel Manta 400, Rover Vitesse, R5 Turbo, Porsche 911, Alpine A310, etc.

The competitors met two by two in successive match races. After elimination of all the others, a total of 30, Peugeot and Citroën came face to face in the final: Jean-Pierre Nicolas in a prototype Peugeot 205 Turbo 16 just starting competition, and Philippe Wambergue in the Citroën four-wheel drive Visa "Thousand Tracks" prototype.

With the advantage of its lighter weight and with a short circuit made very slippery by light rain, the Visa won by a few seconds after a very tight and spectacular duel.

We can think of no better omen for the future career of group B Visas than this magic stroke of a wand at Sarlat.

For all additional information: Citroën Competitions Department, 10 avenue Albert-Einstein, F 78190 Trappes. Telephone: (3) 051.00.18.

FEMMES AU VOLANT



Photo P. Vain (Citroën 83.304-6)

1984 : Citroën-Total mettent le Trophée Visa *au féminin*

Inspirée de la double réussite du Trophée Citroën-Total-Michelin 1983 «Visa pour la compétition» et du parcours national «Rallye des femmes» 1981-1982, un grand Trophée Citroën-Total «Visa pour les femmes» sera lancé en France en 1984.

ON CHERCHE FEMMES DE COURSE

Sélectionnées dans les onze directions régionales Citroën, onze concurrentes participeront à plusieurs rallyes sur terre au volant de Visa «1 000 pistes» groupe B. Elles seront totalement prises en charge par la direction régionale intéressée et le service Compétitions Citroën, et libérées de toutes contraintes financières, logistiques et techniques, afin qu'elles puissent se concentrer sur leur pilotage. On se souvient qu'il en avait été ainsi en 1981 au cours du Trophée qui vit s'affronter dix pilotes dans les rallyes sur terre pour la désignation des deux pilotes d'usine, Christian Rio et Maurice Chomat.

Inspired by the double success of the Citroën-Total-Michelin trophy in 1981 "Visa for competition" and by the national 1981-1982 "Womens's Rally" contest, a major Citroën-Total trophy "Visa for Women" will be launched in France in 1984

WOMEN RACERS WANTED

Selected from the eleven Citroën regional administrations, eleven competitors will participate in several track rallies at the wheel of Visa 1,000 Tracks in group B. They will be completely sponsored by the regional administrations and by the Citroën Competitions Department and freed from all financial, logistical, and technical concerns so that they can concentrate on racing.

This follows on the 1981 trophy where ten drivers competed in track rallies for the final choice of the company's competition divers, Christian Rio and Maurice Chomat.





De la même façon, la lauréate du Trophée féminin 1984 sera retenue comme pilote Citroën pour 1985. Sa dauphine se verra offrir une saison de course par la direction commerciale. La troisième recevra 50 000 francs, la quatrième 40 000 francs, la cinquième 30 000 francs, la sixième 20 000 francs, la septième 15 000 francs, la huitième 10 000 francs, la neuvième 8 000 francs, et la dixième 5 000 francs.

UNE DOUBLE PREMIÈRE

Ce Trophée constitue une double «première» : pour la première fois au monde sera organisé un trophée de promotion sur voitures à quatre roues motrices, pour la première fois au monde un trophée en vue de la promotion spécifique des pilotes féminins. Des sélections débiteront dans chaque région dès janvier 1984 pour départager les candidates par un slalom sur terre puis une course contre la montre

In the same manner, the winner of the 1984 Ladies' Trophy will be designated as the Citroën driver for 1985.

The runner-up will win a season of racing offered by the Commercial Department. Third place will receive 50,000 francs, fourth place 40,000 francs, fifth place 30,000 francs, sixth place 20,000 francs, seventh place 15,000 francs, eighth place 10,000 francs, ninth place 8,000 francs, and the tenth place 5,000 francs.

A DOUBLE "PREMIERE"

This trophy is a double "premiere" as for the first time in the world a promotion trophy is being organized on four-wheel drive cars and, for the first time in the world, a trophy is being organized for the specific promotion of women drivers.

Selection will start in each region in January of 1984 with a slalom on track and

DOMINIQUE PERRIER gagne Paris-St-Raphaël

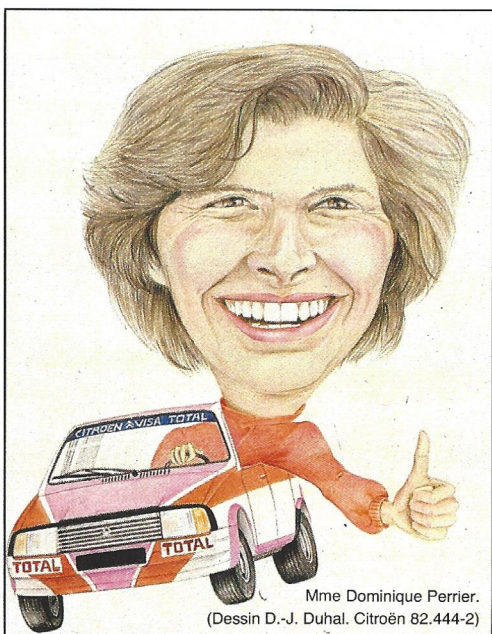
Toutes les orgues de la victoire ont retenti pour célébrer la gloire de la Visa au Rallye Paris-Saint Raphaël.

Après huit années d'interruption, ce Rallye féminin a été à nouveau organisé en 1983 (4 au 8 octobre) et cette 34^e édition a été très largement dominée par les équipages de Visa : sur les douze rescapées qui franchirent la ligne d'arrivée après 2 060 km, on trouvait dans les dix premières les six Visa qui avaient pris le départ.

Trois d'entre elles s'attribuaient le tiercé gagnant devant deux R5 Turbo. En tête, Dominique Perrier avait survolé la course de bout en bout, assistée d'Anne Drouillaud, enlevant

avec une Visa Trophée douze des quatorze épreuves spéciales de vitesse (dont trois en circuit et deux en course de côte). Seconde au scratch, la jeune Suisse Florence Lhuillier, assistée de F. Camandona. Troisième Sylvie Seignodeaux-Mayme. Toutes en Visa Trophée.

Un autre trio d'équipages féminins renforçait la victoire des Visa : Patricia Chomat-Bareille (Visa Chrono) 6^e, les Toulousaines Maryline Laville-Jacqueline Casamayou (Visa GT groupe N) 9^e, Françoise Arnaud-Dieudonné (Visa GT, groupe N) 10^e.



Mme Dominique Perrier.

(Dessin D.-J. Duhal. Citroën 82.444-2)

All the victory trumpets sounded to celebrate the Visa's glory in the Paris-St-Raphaël rally.

After an eight year hiatus this women's rally was again organized in 1983 (4-8 October).

This 34th running was largely dominated by the Visa teams: of the twelve finishers who crossed the finish line after 2,060 km, the six starting Visas were in the first ten.

Three of them came in ahead of two R5 Turbos.

Dominique Perrier, first, flew over the course with the help of Anne Drouillaud winning with a Visa trophy twelve of the fourteen special speed trials (of

which 3 on circuits and 2 in hill climbs).

Second was the young Swiss Florence Lhuillier, assisted by F. Camandona. Third was Sylvie Seignodeaux-Mayme. All driving Visa Trophies.

Another trio of ladies teams reinforced the Visa victory: Patricia Chomat-Bareille (Visa Chrono) sixth, and from Toulouse, Maryline Laville-Jacqueline Casamayou (Visa GT group N) ninth, Françoise Arnaud-Dieudonné (Visa GT, group N) tenth.

La Visa et les femmes

Les femmes et la Visa



Trophée féminin espagnol

Depuis 1982, Citroën organise des Rallyes réservés aux femmes qui remportent un grand succès. 150 équipages féminins ont participé, en 1982, aux cinq épreuves régionales de régularité et d'économie ainsi qu'à la finale nationale, gagnée par Susana Aguirre et Covadonga Palacios. 280 équipages ont participé en 1983, gagnantes: Margarita Castilla et Gracia Bou.

Since 1982, Citroën has organized each year, with considerable success, rallies reserved exclusively to women. A hundred and fifty women's teams participated in 1982 in five regional reliability and economy trials as well as in the national finals, won by Susana Aguirre and Covadonga Palacios. No less than 280 teams participated in 1983. The two winners were Margarita Castilla and Gracia Bou.

sur un circuit de rallye cross (demi-finales et finales).

Les voitures (Visa GT ou Tonic) équipées d'un arceau de sécurité et d'un harnais seront fournies par Citroën.

DU JEU AU CHAMPIONNAT

Les épreuves éliminatoires sont ouvertes à toutes les femmes sans limitation d'âge ni d'expérience sportive (il suffira pour y participer d'avoir son permis de conduire et de s'inscrire du 7 novembre au 10 décembre chez un concessionnaire ou dans une succursale Citroën). Les organisateurs souhaitent partir d'une assise de recrutement très large puis de resserrer peu à peu les sélections.

Beaucoup de participantes aux éliminatoires seront venues (elles y sont encouragées) pour s'amuser ou connaître une expérience nouvelle; alors que les concurrentes s'alignant à la dernière épreuve de sélection auront à faire preuve de réelles qualités au volant.

Dans notre prochain numéro : tous les résultats et les classements aux Trophées Citroën-Total-Michelin des équipages de Visa dans la seconde moitié de la saison 1983.

time trials on a rally cross circuit (semi-finals and finals).

The cars (Visa GT or Tonic) equipment with roll bars and safety harnesses will be supplied by Citroën.

FROM GAMES TO CHAMPIONSHIPS

The elimination trials will be open to all women regardless of age or driving experience (competitors must have a driving license and register from November 7 to December 10 with a Citroën dealer or agency). The organizers hope to start with a large sample and then proceed with selections.

A lot of the participants in the elimination trials will come (with our encouragement) just for fun or for a new experience, but those competitors lining up for the final selection trials will need real driving skills.

In our next issue: all the results and rankings of the Citroën-Total-Michelin trophies of Visa teams in the second half of the 1983 season.

CITROËN

Relations Publiques

PRÉSENTE

7 FILMS DE RALLYES

Des lecteurs cinéphiles réclament une suite aux rubriques consacrées aux films de reportages et d'informations parues dans les Double Chevron n^{os} 67 et 68. Voici sept films relatant en images des participations Citroën à des rallyes célèbres. Ils prennent place aux côtés des films de rallyes qui ont été précédemment évoqués dans cette rubrique : East African Safari, Première sortie, première victoire, Teranga rallye, Opération Diesel, Assistance, Visa pour la course.

7 RALLY FILMS

Readers who are cinema buffs have asked for a follow-up on sections devoted to information and documentary films in the Double Chevron No. 67 and 68. You will find below seven films showing in pictures Citroën's participation in famous rallies. They will join those other rally films which have been already mentioned in this section: East African Safari, "First Try, First Victory", Teranga Rally, Operation Diesel, Assistance, Visa for the Race.



Photo R. De Seynes (Citroën 29.992)

UN RALLYE D'HIVER

Réalisé en noir et blanc par Albert Radenac sur un scénario de Jacques Wolgensinger, ce film de 1962 fit école en matière de reportage sur les rallyes.

Pour la première fois, une longue séquence montrait pilote et navigateur dans une épreuve spéciale de vitesse. Avec le prix du meilleur film sur l'automobile au festival de Karlovy Vary, ce film sur le rallye Monte Carlo inaugurait une longue série de prix (14 à ce jour) attribués aux Relations Publiques Citroën.

A WINTER RALLY

Produced in black and white by Albert Radenac on a script written by Jacques Wolgensinger in 1962, this film is a standard among rally documentaries. For the first time, a long sequence showed driver and navigator in a special speed trial. By winning the best automobile film award at the Karlovy Vary Festival, this film on the Monte Carlo rally was the first of a long series of awards for films produced by Citroën public relations (14 awards to this date).



LONDRES-SYDNEY

En 1968, une des courses automobiles les plus longues du monde : 16 000 km à travers l'Europe, l'Asie, l'Australie, 12 pays traversés, de plus de 250 heures de volant. Authenticité : l'essentiel des prises de vue et le commentaire sont dus à Robert Neyret et Jacques Terramorsi, l'un des équipages de DS 21 engagés dans cette course immense, abruptement terminée par l'accident survenu à la DS 21 de Lucien Bianchi et Jean-Claude Ogier en tête à quelques kilomètres de l'arrivée.

LONDON-SYDNEY

In 1968, one of the longest automobile races in the world: 16,000 km across Europe, Asia, Australia, crossing twelve countries with more than 250 hours at the wheel. Authenticity: the majority of pictures and the commentary are by Robert Neyret and Jacques Terramorsi, one of the DS 21 teams in this immense race which was abruptly terminated by the crash of the DS21 of Lucien Bianchi and Jean-Claude Ogier at a few kilometers from the finish.

Photo Citroën 70.5-1.



WEMBLEY-MEXICO

1970 : 26 000 km en 26 jours, en Europe et en Amérique latine où les étapes atteignent parfois 2 000 km d'une traite à des moyennes impossibles à réaliser. Le film montre non seulement cette course folle à travers la pampa et les hauts plateaux de la Cordillère, mais aussi la reconnaissance préalable du parcours par le service Compétition Citroën. Images Claude Caillet. Montage Jean Kargayan. Commentaires Jacques Perrot.

WEMBLEY-MEXICO

1970: 26,000 km in twenty six days in Europe and in Latin America where laps sometimes reach 2,000 km at almost impossible averages. The film shows not only this mad race across the pampa and the high plateaus of the Andes but also the preliminary reconnaissance of the track by the Citroën competition department. Photography by Claude Caillet. Editing by Jean Kargayan. Commentary by Jacques Perrot.



Photo A. Martin (Citroën 69.1-2)

RALLYE DU MAROC

Un reportage de Claude Caillet (images), Marcel Brossard (son), Jean Kargayan (montage), Jacques Perrot (commentaires) sur le Rallye du Maroc 1970. 70 voitures au départ, 7 à l'arrivée, dont cinq DS 21. Une séquence choc : la DS de Deschazeau cassant sa roue arrière sur un rocher dans une épreuve spéciale de vitesse et continuant la course sur trois roues! Plusieurs plans au ralenti mettent en évidence le travail de suspensions aux prises avec les pistes de «l'enfer du Sud».

MOROCCO RALLY

A documentary by Claude Caillet (photos), Marcel Brossard (sound), Jean Kargayan (editing), Jacques Perrot (commentary) on the 1970 Morocco Rally. Seventy cars at the start, seven at the finish, including five DS21. A shocking sequence: the DS of Deschazeau breaking its rear wheel on a rock in the special speed trial and continuing the race on three wheels. Several slow motion sequences demonstrate suspension dealing with the tracks of the "southern hell".



Photo Chasseing-Cuvillier (Citroën 80.5-7)

VENTRE A TERRE

En 1981 s'est disputé un Championnat de France des rallyes sur terre auquel participèrent en CX Jean-Paul Luc, Patrick Lapie, Achim Warmbold. Un film de 12 minutes, des séquences du rallye des Mille pistes, mais aussi des rallyes des Garrigues, de Biarritz, des Charentes, retracent cette saison sportive. Des plans très longs pris d'hélicoptère confèrent un rythme inhabituel au film dont la bande sonore est uniquement constituée de sons réels, sans aucun effet musical.

ON THE GROUND

1981 saw the championship of France of track rallies in which Jean-Paul Luc, Patrick Lapie, and Achim Warmbold participated in CXs. Twelve minutes of sequences mainly from the Thousand Tracks rally but also from the Garrigues Rally, the Biarritz and Charentes Rallies retrace this racing season. Long shots from helicopters give a special rhythm to the film whose soundtrack is completely made up of real sounds without any musical effects.



Photo Citroën 81-26-19

RECONNAISSANCE

Pour faire pendant au film «Assistance» décrivant le travail des mécaniciens de compétitions pendant la course, ce reportage montre le pilote avant la course, lorsqu'il reconnaît pas à pas l'itinéraire (celui du Rallye des mille lacs 1981 en Finlande, épreuve du Championnat du monde des rallyes) et construit peu à peu son parcours futur. Une partie du commentaire est du pilote lui-même, Jean-Paul Luc. Images Claude Caillet, Jean-Pierre Aliphat. Montage Jean Kargayan.

RECONNAISSANCE

To backup the film "Assistance" describing the work of competition mechanics during the race, this documentary shows the driver before the race when he explores his itinerary step by step (here the 1981 Thousand Lakes Rally in Finland in the world championship of rallies) and decides step by step his future track. Part of the commentary is by the driver himself, Jean-Paul Luc. Photography, Claude Caillet and Jean-Pierre Aliphat. Editing, Jean Kargayan.



Photo Agence Photo Z (Citroën 82-119-2)

VISA INTERNATIONAL

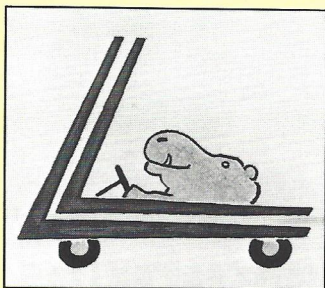
En 1982, Citroën et Total proposèrent à des pilotes amateurs une gageure difficile : au volant de Visa homologuées en groupe B, faire jeu égal avec les «gros bras» des rallyes, disposant de 250 ch et plus. Le pari fut tenu... et filmé tout au long des principales courses de l'année par l'équipe Caillet-Kargayan-Wolgensinger qui montre comment, dans les rallyes les plus durs, les pilotes de Visa surent se glisser parmi les plus grands spécialistes.

VISA INTERNATIONAL

In 1982, Citroën and Total proposed a difficult challenge to amateur drivers: at the wheel of Visas rated in group B, to compete with the rally "big names" with 250 HP and over. The challenge was met... and all of the main races of the year were filmed by the Caillet-Kargayan-Wolgensinger team, showing how, in the most difficult rallies, the Visa pilots were able to place among the most famous specialists.

échos

CITROPOTAMUS



Dessin Salvignac (Citroën 83.206).

PARIS (France). Un accord signé en mai entre Citroën et une société de restauration du groupe Hippopotamus prévoit l'ouverture d'un restaurant de 300 places dans le magasin Citroën des Champs-Élysées à Paris. Ouverture fin 1984.

CITROPOTAMUS

PARIS (France). An agreement signed in May between Citroën and a restaurant company of the Hippopotamus group provides for the opening of a restaurant with 300 places in the Citroën showroom on the Champs-Élysées, Paris. Opening date, end-1984.

SM CLUB

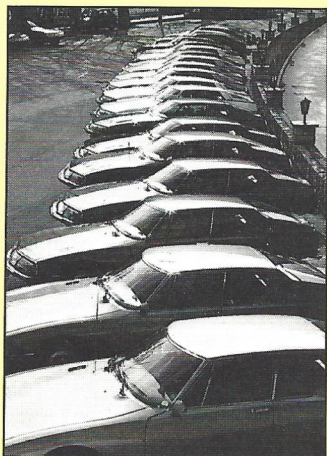


Photo R. Schweri (Citroën 83.295).

HAUSEN/BRUGG (Suisse). 107 membres actifs, tel est l'effectif du Club suisse des amateurs de SM dont les réunions ne passent pas inaperçues (ci-dessus, vue partielle du parking de la quatrième rencontre du Club).

SM CLUB

HAUSEN/BRUGG (Switzerland). 107 members is the total for the Swiss Club for SM fans. Their meetings do not pass unnoticed (see above, a partial view of the parking area at the Club's fourth meeting).

CHARLESTON, MES SŒURS



Photo P. Fabis (Citroën 83.289).

PARIS (France). Du 23 au 31 juillet, aux rencontres du Carreau du Temple, on vit apparaître sur scène une 2 CV Charleston et quatre religieuses, pour un spectacle musical et dansé d'Alain Germain. La 2 CV, cette fois, ça... coiffe!

CHARLESTON, MY SYSTEMS

PARIS (France). From July 23 to 31, at the shopping centre of the Carreau du Temple, people saw a 2 CV Charleston and four nuns on a stage, as part of a musical and dance spectacle conceived by Alain Germain. The 2 CV, this time, had its hat on!

ESCAPADE



Photo Gruau (Citroën 83.6).

PARIS (France). Ceci est un Citroën C25 transformé par le maître carrossier Gruau en un luxueux «Escapade 2000».

Sept personnes y trouvent place dans de confortables fauteuils et peuvent jouir à loisir du paysage que leur dévoilent les panneaux latéraux amovibles et le toit décapotable.

ESCAPADE

PARIS (France). This is a Citroën C25, which has been converted by the master coach-builder Gruau into a luxurious vehicle "Escapade 2000". The comfortable armchairs seat seven persons, who can enjoy, at their leisure, the countryside revealed by the detachable side panels and the folding hood.

LES MEILLEURS



Photo G. Guyot (Citroën 83.306-2)

PARIS (France). Connaissez-vous les MOF ? C'est l'aristocratie des professionnels, les «Meilleurs Ouvriers de France». Ils sont désignés tous les deux ans parmi 4 000 candidats sélectionnés. Le 24 septembre, à la Sorbonne, sous la présidence du chef de l'Etat, 450 d'entre eux ont reçu une médaille d'or. Dix de celles-ci (et deux en argent) ont été à des professionnels et techniciens Citroën, travaillant aux usines de Meudon, Clichy, Caen et au Centre de recherche de Vélizy.

THE BEST

PARIS (France). Have you ever heard of the BWF? The "best workers of France" is a professional aristocracy. Every two years the BWFs are chosen from 4,000 selected candidates. On September 24 at the Sorbonne and under the chairmanship of the president of the

Republic, 450 workers received gold medals. Ten golds and two silvers were awarded to Citroën professionals and technicians working at the Meudon, Clichy, and Caen plants, and at the Vélizy Research Center.

C35 EDF



Photo G. Guyot (Citroën 83.256.1-10).

PARIS (France). Avec les 270 C35 livrés courant 1983, le total des Citroën C35 achetées par l'EDF depuis six ans dépasse les 3 000 véhicules.

EDF C35's

PARIS (France). The 270 C35's delivered to EDF (Electricité de France) during 1983 brings the total number of Citroën C35's bought by EDF over the last six years to more than 3,000 vehicles.

ANIVERSARIO

**No gasta.
No se gasta.**



CITROËN 2CV Charleston ¡Nuevo!

Photo M. Desmoulin (Citroën 83.316-11).

MADRID (Espagne). Citroën Hispania, filiale d'Automobiles Citroën, a fêté en 1983 son 25^e anniversaire. Elle emploie environ 9 700 personnes dans ses usines de Vigo, Orense et Indugasa où 129 888 véhicules ont été fabriqués en 1982.

ANIVERSARIO

MADRID (Spain). Citroën Hispania, the subsidiary of Automobiles Citroën, celebrated its 25th anniversary in 1983. It now employs about 9,700 per-

sons in its three factories of Vigo, Orense and Indugasa, where, in total, 129,888 vehicles in 1982 ran off the production lines.

TAXI A PEKIN



Photo M. Desmoulin (Citroën 82.374.4-3A).

PEKIN (Chine). Un accord signé en juin 1983 avec «China National Machinery Import and Export Corporation» prévoit l'importation de cent Citroën CX 2400 pour renforcer la flotte de taxis de la capitale chinoise. Cinquante autres CX sont destinées au grand hôtel Dongfang de Canton qui en a déjà 40 en service.

TAXIS FOR PEKIN

PEKIN (China). Following an agreement signed in June 1983 with the China National Machinery Import and Export Corporation, Citroën is to import 100 CX 2400s to strengthen the taxi fleet of the Chinese capital. Fifty more CXs are to be supplied to the large Dongfang Hotel, in Canton, which already has 40 in service.

VISA VOLE



Document Citroën 83.156.

PARIS (France). Le lézard volant est un ultra-léger motorisé à gouverne pendulaire (type aile Delta), à moteur Citroën bicylindre refroidi par air de la Visa 652 cm³. C'est un biplace de 135 kg à vide, 275 kg en

charge, fabriqué par Avrion, distribué par Novodis.

VISA FLIES

PARIS (France). The Flying Lizard is an ultra-light powered aircraft (Delta wing type), pendular controlled, with the two-cylinder air-cooled Citroën motor of the Visa 652 cc. It is a two-seater, weight empty 135 kg, loaded 275 kg, built by Avrion, distributed by Novodis.

PORTE OUVERTE

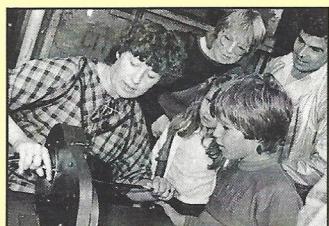


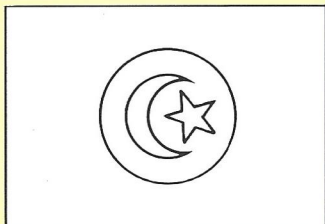
Photo P. Legros (Citroën 83.308).

RENNES (France). En deux week-ends, ceux du 11 et du 18 septembre, 160 000 personnes ont visité l'usine Citroën de Rennes-la Janais au cours de journées «portes ouvertes» comme on n'en avait jamais vues. Un record d'affluence.

OPEN HOUSE

RENNES (France). On the two weekends of the 11th and 18th of September, 160,000 people visited the Citroën plant at Rennes-la Janais during a completely original, never seen before, "open house" operation. A record crowd.

MONTAGE EN TUNISIE



Document Citroën

TUNIS (Tunisie). Les sociétés automobiles Citroën et Peugeot ont signé en mars 1983 avec la Société Tunisienne d'Industrie Automobile un accord pour la fabrication exclusive, à Sousse, de 15 000 véhicules par an et la

production de pièces de fonderie et de mécanique.

CAR MAKING IN TUNISIA

TUNIS (Tunisia). The Citroën and Peugeot automobile manufacturers, in March 1983, signed an agreement with the SIA (Société Tunisienne d'Industrie) for the exclusive manufacture, in Soussse, of 15,000 vehicles a year and for the production of metal castings and mechanical components.

POINTS CHOUETTES



Dessin Savignac (Citroën 83.122-1A).

PARIS (France). Une quinzaine d'ateliers de nuit, bientôt plus, fonctionnent dans le réseau Citroën en France. «Dormez, nous ferons le reste»: le client dépose son véhicule entre 17 et 20 h et le reprend le lendemain à 8 h au prix du tarif de jour. Mécaniciens (4 à 10), magasinier et chef d'équipe sont payés au tarif de nuit (17 h 30-2 h) mais l'augmentation du chiffre d'affaires et l'amortissement des installations composent cela, sans parler de la satisfaction des clients.

NIGHT SPOTS

PARIS (France). About fifteen night repair shops, with more soon to be added, are presently in operation in the Citroën network in France. "Rest easy, we'll do the rest". The client leaves his car between 17 and 20 h and reclaims it the next morning at 8 o'clock at a day-time rate. As for the mechanics (4 to 10), spare parts man, and team head, they are paid on a night time rate basis (17 h 30-

2 h) but increased turnover and amortization of facilities cover the difference, not to mention customer satisfaction.

500 000^e MOTEUR

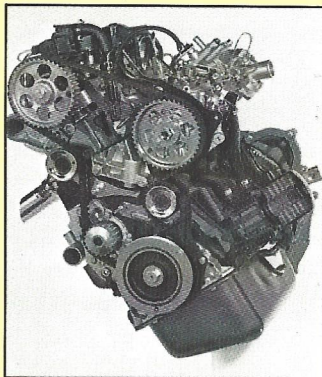


Photo G. Guyot (Citroën 83.220-3).

METZ (France). Le 5 octobre 1983, l'usine de Trémery a produit son 500 000^e moteur, un Diesel XUD 1 905 cm³ destiné à être monté dans l'usine de Rennes-la Janais sur une BX 19 Diesel. 1 750 moteurs sortent chaque jour de l'usine de Trémery, 2 000 à la fin de l'année.

500,000TH MOTOR.

METZ (France). On October 5, 1983, the Trémery plant produced its 500,000th motor, a Diesel XUD 1,905 cc to be assembled in the Rennes-la Janais plant on a BX 19 Diesel. 1,750 motors come out of the Trémery plant every day and 2,000 a day are projected at the end of the year.

ECOLE SUR TERRE



Photo Y. Guittet (Citroën 83.155-18).

LE MANS (France). L'Automobile Club de l'Ouest va ouvrir une école de pilotage sur terre: la «piste Citroën», 1 020 m de long, 7 m de large, en terre rouge stabilisée, comportant six tracés différents. Avec le concours de Citroën et

de Total, cette école, qui dispose de véhicules Citroën, propose un cycle éducatif complet, depuis les stages de perfectionnement de conducteurs jusqu'à ceux d'initiation à la conduite sportive et à la compétition.

DRIVING SCHOOL

LE MANS (France). The Automobile Club de l'Ouest will open a driving school on packed earth: the "Citroën track", 1,020 m long, 7 m wide, in packed red earth and made up of six different tracks. Through a collaboration between Citroën and Total, this driving school, which will use Citroën vehicles, will offer a complete training program, from driver improvement courses to an introduction to racing driving and automobile competition.

B.D. ET T.A.

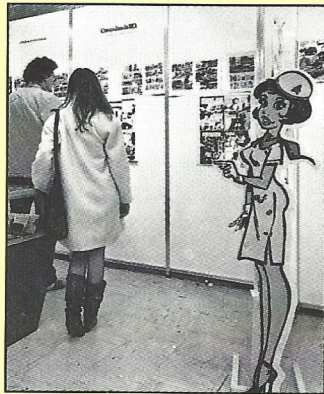


Photo Citroën 83.294.

BRUXELLES (Belgique). A la foire du livre, en mars, Citroën célébrait ses amours avec la bande dessinée: 90 planches, signées des auteurs de BD les plus célèbres de ces 40 dernières années, des posters et deux voitures, la Traction avant, bien sûr, mais aussi la 5 CV jaune citron du populaire Gaston Lagaffe.

COMICS AND FRONT-WHEEL DRIVE

BRUSSELS (Belgium). At the book fair in March, Citroën proclaimed its love affair with comic strips: by showing 90 strips signed by the most famous comic strip artists of the last 40 years, posters, and two cars, the Traction front-wheel drive, of course, along with the

lemon yellow 5 CV of the famous Gaston Lagaffe.

BX STORY

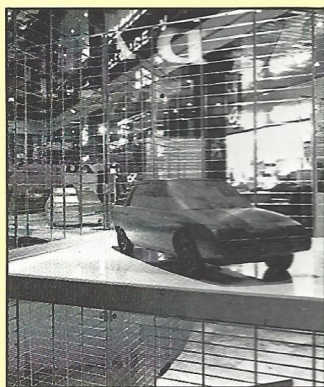


Photo J. Severin (Citroën 83.311).

PARIS (France). Cette année encore, Citroën a apporté son concours à l'animation, du 2 au 14 mai, du centre commercial Vélizy II, l'un des plus importants d'Europe. Esquisses, maquettes et modèles grandeur nature illustraient les différentes phases de la conception de la BX par le Bureau d'études automobiles.

BX STORY

PARIS (France). This year again, from May 2 to 14, Citroën added a lively note in the Vélizy II shopping mall, one of the biggest in Europe. An exhibition of sketches, models both in reduction and life-size showed the different steps in the development of the BX by the design department.

UN CLASSEUR POUR NEW YORK

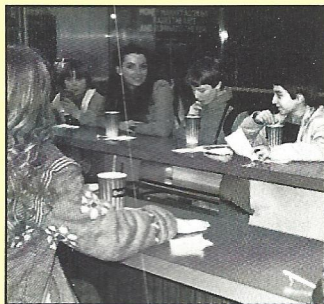


Photo G. Pairon (Citroën 83.74-6).

PARIS (France). A la rentrée 1982, le lancement d'une ligne de matériel scolaire sur le thème de la Visa dans le sport et l'aventure donnait lieu à un grand concours (voir Double

Chevron n° 68). 400 000 classeurs et cahiers Visa vendus. 2 000 réponses de jeunes de 9 à 18 ans. L'ordinateur désigna mille réponses primées. Vincent Moï, 14 ans, se vit offrir un voyage de dix jours au Kenya. Neuf autres gagnants (de Cyrille Beaujeu, 9 ans, le plus jeune, à Patricia Coppens, 15 ans, la plus âgée) un séjour à New York, ci-dessus la pause Coca-Cola dans un drug-store.

NEW YORK FOR A FOLDER

PARIS (France). The launching at the beginning of the 1982 school year of a new line of school supplies on the theme of the Visa in sports and adventure was the occasion of an important contest (see Double Chevron No. 68). 400,000 Visa folders and notebooks were sold, 2,000 young people from 9 to 18 participated. 1,000 winning answers were chosen by computer. Vincent Moï, 14, won a 10-day trip to Kenya. Nine other winners (from the youngest, Cyrille Beaujeu, 9, to the oldest, Patricia Coppens, 15) won a trip to New York: here at a drugstore Coke break.

CENTENAIRE

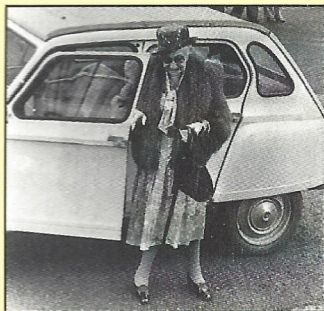


Photo AFP (Citroën 83.312).

LIMOGES (France). A cent ans, la comtesse Anne Frochot Robert de Beauchamps continue à conduire sa 2 CV. «Elle me conserve jeune», dit la centenaire, qui a changé de compagnie lorsque son assureur a très incivilement prétendu, malgré des attestations médicales d'aptitude à la conduite, ne pas prolonger son contrat.

CENTENARY

LIMOGES (France). 100 years old Countess Anne Fro-

chot Robert de Beauchamps is still driving her 2 CV. "It keeps me young", said the oldster, who changed her insurance company when her agent most discourteously tried, despite medical proof of her ability to drive, to cancel her contract.

CONCOURS TECHNIQUE

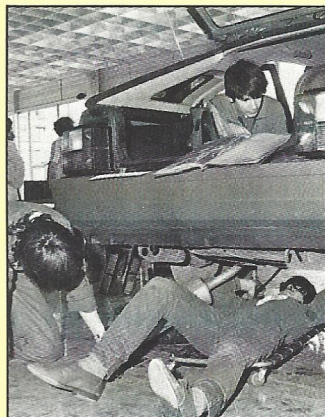


Photo G. Guyot (Citroën 83.157.2-15A).

AJACCIO (France). Depuis quatre ans, Citroën organise chaque année un grand concours national pour les établissements d'enseignement technique (2^e année de préparation au CAP mécanique auto). Après les épreuves de sélection par équipes de quatre élèves auxquelles participèrent 96 établissements, dix finales régionales ont vu s'affronter deux par deux vingt classes de chacune douze élèves, en des épreuves de mécanique portant sur la BX et des épreuves de technologie du niveau de la 2^e année de CAP. Vainqueurs du concours 1983 : les élèves du lycée d'enseignement du Finosello à Ajaccio. Ils gagnent un voyage à New York et une Visa Chrono avec laquelle ils participeront à des courses locales en 1984, les élèves assurant l'assistance mécanique, le professeur la conduite sportive !

TECHNICAL LYCEES CONTEST 1983

AJACCIO (France). For four years now, Citroën has organized every year a broad national contest for technical schools (second year of preparation for an automobile mechanic's CAP diploma). After selection exams by teams of 4 students from 96 schools, 10 regional fi-

nals were held in which 20 classes of 12 students competed two by two in mechanical tests on the BX and on technology questions at the level of the second year of the CAP. The 1983 contest winner: the students of the technical and professional lycée of Finosello in Ajaccio. They were awarded a trip to New York and a Visa Chrono to take part in local races in 1984, with the students as assistance team and the teacher as driver.

PRIX PUB



Photo Citroën 83.307.

PARIS (France). Après sondage auprès des consommateurs, les élèves de l'Ecole Supérieure de Commerce de Paris ont décerné leur 24^e grand prix de la publicité «Biens d'équipement et services» à l'Agence Roux-Séguéla-Cayzac et Goudard pour l'ensemble des campagnes Citroën 1982, ex-aequo avec Publicis pour une campagne Nescafé. En 1974, RSC-G et Citroën avaient déjà obtenu la même distinction.

AD AWARD

PARIS (France). After a consumer survey, the students of the Ecole Supérieure de Commerce de Paris awarded their 24th advertising prize for «Capital Equipment and services» to the Roux-Séguéla-Cayzac and Goudard Agency for the whole of the 1982 Citroën advertising campaign in a tie with the Publicis Agency for

a Nescafé campaign. RSC-G and Citroën were already awarded the same advertising prize in 1974.

ON JUBILE EN NORVEGE

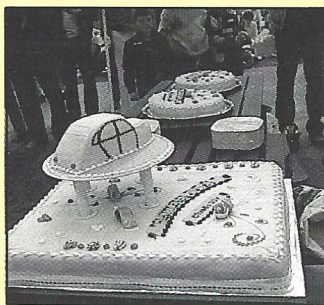


Photo Citroën 83.298.

OSLO (Norvège). Un cortège de 125 2 CV dans les rues d'Oslo et un gigantesque pique-nique avec fromages français et gâteaux commémoratifs ont marqué, le 7 mai 1983, les 35 ans de la 2 CV en Norvège.

JUBILATION IN NORWAY

OSLO (Norway). A procession of 125 2 CV in the streets of Oslo followed by a gigantic picnic with French cheese and birthday cakes commemorated, on May 7, 1983, the 2 CV's 35th anniversary in Norway.

MEDAILLE D'OR

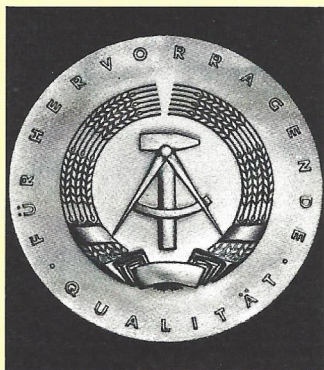


Photo G. Guyot (Citroën 83.284-1).

LEIPZIG (RDA). Le comité de la Foire de Leipzig a décerné, le 6 septembre 1983, sa médaille d'or à Citroën «pour les qualités techniques de la BX 16 TRS». Cette distinction a été remise sur place à M. Raymond Ravenel, directeur général d'Automobiles Citroën, en présence de Mme

Edith Cresson, ministre français du Commerce extérieur.

GOLD MEDAL

LEIPZIG (DGR). The Leipzig Fair Committee awarded its Gold Medal to Citroën on September 6, 1983 "for the technical qualities of the BX 16 TRS". This award was presented at the fair to Mr. Raymond Ravenel, Automobiles Citroën's general manager, in the presence of Mrs. Edith Cresson, the French Minister of Foreign Trade.

TRACTION A VENT

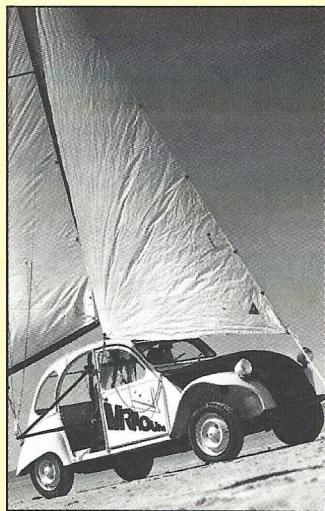


Photo W. Borel (Citroën 83.282-1).

SAINT-MALO (France). La 2 CV met les voiles: mât de 7 m au-dessus de la coque, voile de Kelt 5,50 m, soit un peu plus de 15 m² (grand'voile et foc), 4,50 m hors tout, 400 kg moteur ôté, c'est vraiment un drôle d'engin ! Bricolé par William Borel sur une ancienne voiture de 2 CV Cross, cette 2 CV des plages file à 50 km/h au moins par vent de 15 nœuds réel. Du côté de Saint-Malo, virer au plus près sur deux roues, on appelle cela rouler les mécaniques.

THE 2CV SETS SAILS

SAINT MALO (France). With a 7 m mast on the hull, sails borrowed from a Kelt 5.50 m, with a sail area of a little more than 15 m² (mainsail and jib), 4.50 m overall, and minus its 400 kg motor, it's a capital ship! Put together by William Borel on an old 2CV motor-cross vehicle, this 2CV beach buggy flies at a minimum speed of

50 km per hour in a 15-knot wind. At Saint-Malo, coming about on two wheels is showing your stuff.

750 000 VRAOUM



Photo G. Guyot (Citroën 83.291).

PARIS (France). Paru début octobre 1983, le magazine biannuel «Vraoum», édité par Citroën sur Citroën, tiré à 750 000 exemplaires et diffusé gratuitement en France à tout acheteur d'un véhicule de la marque depuis quatre ans.

750,000 VRAOUM

PARIS (France). Beginning of the publication in October 1983 of the bi-annual magazine "Vraoum" by Citroën on Citroën with a 750,000 printing and distributed free in France to all purchasers of a Citroën in the last four years.

2 CV CROSS : ÇA CONTINUE

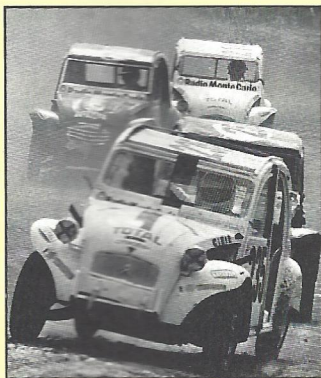


Photo Citroën 76.4-1.

CHARTRES (France). Du premier mai à Vannes jusqu'au 10/11 septembre à Char-

tres, en passant par le Creusot, Orléans, la Chapelle-Saint-Ursin, la saison de 2 CV Cross 1983 comportait sept épreuves qui furent âprement et spectaculairement disputées devant un public toujours aussi enthousiaste. Champion 1983 : Jean-Luc Pailler devant Michel Vigouroux et Patrice Grandgirard.

2 CV CROSS AGAIN

CHARTRES (France). From May 1 at Vannes to September 10/11 at Chartres, passing through le Creusot, Orléans, la Chapelle-Saint-Ursin, Argenton-sur-CreusE, Lesneven, the seven trials of the 1982 2 CV motor-cross season were fiercely and spectacularly contested in front of a highly enthusiastic public. 1983 champion: Jean-Luc Pailler in front of Michel Vigouroux and Patrice Grandgirard.

TOP TEN



Document Citroën 83.314.

LONDRES (Grande-Bretagne). Le mensuel spécialisé «Car» sélectionne chaque année les dix voitures qu'il considère comme les meilleures dans leur catégorie. Pour 1983, trois des élues — pas moins — sont des Citroën : la 2CV Spécial (comme véhicule de base), la Visa L (modèle économique) et la GSA à 5 vitesses (berline moyenne).

TOP TEN

LONDON (Great Britain). The specialized monthly magazine "Car" does each year a selection of the 10 cars that it considers the best in their category. For 1983, not less than three of the chosen cars were

Citroëns: the 2 CV Special (as a basic car), the Visa L (economy model) and the five-speed GSA (mid-range sedan).

UNE ORANGE POUR BOUBILA

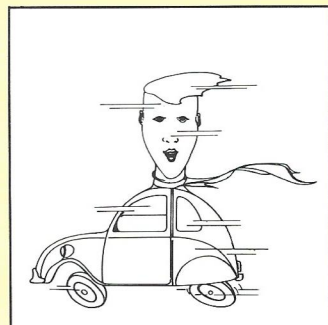


Photo Métairon et Cognet (Citroën 83.111).

TOULOUSE (France). Paul Boubila (à gauche), chargé de l'information et de la promotion auprès de la direction régionale Citroën de Toulouse, s'est vu remettre par les journalistes de sa région, représentés par Jacky Issautier (à droite), leur prix «orange» 1983 pour la gentillesse et l'efficacité dont il fait preuve dans l'exercice de sa fonction. Félicitations.

AN ORANGE FOR BOUBILA

TOULOUSE (France). Paul Boubila (on the left), in charge of information and sales promotion at the Citroën regional administration in Toulouse, was awarded by the journalists of the region, represented by Jacky Issautier (on the right), their 1983 "Orange Award" for graciousness and efficiency shown on the job. Congratulations.



Dessin Patrick René (Citroën 84.8-1)



CHEZ L'ANTIQUAIRE

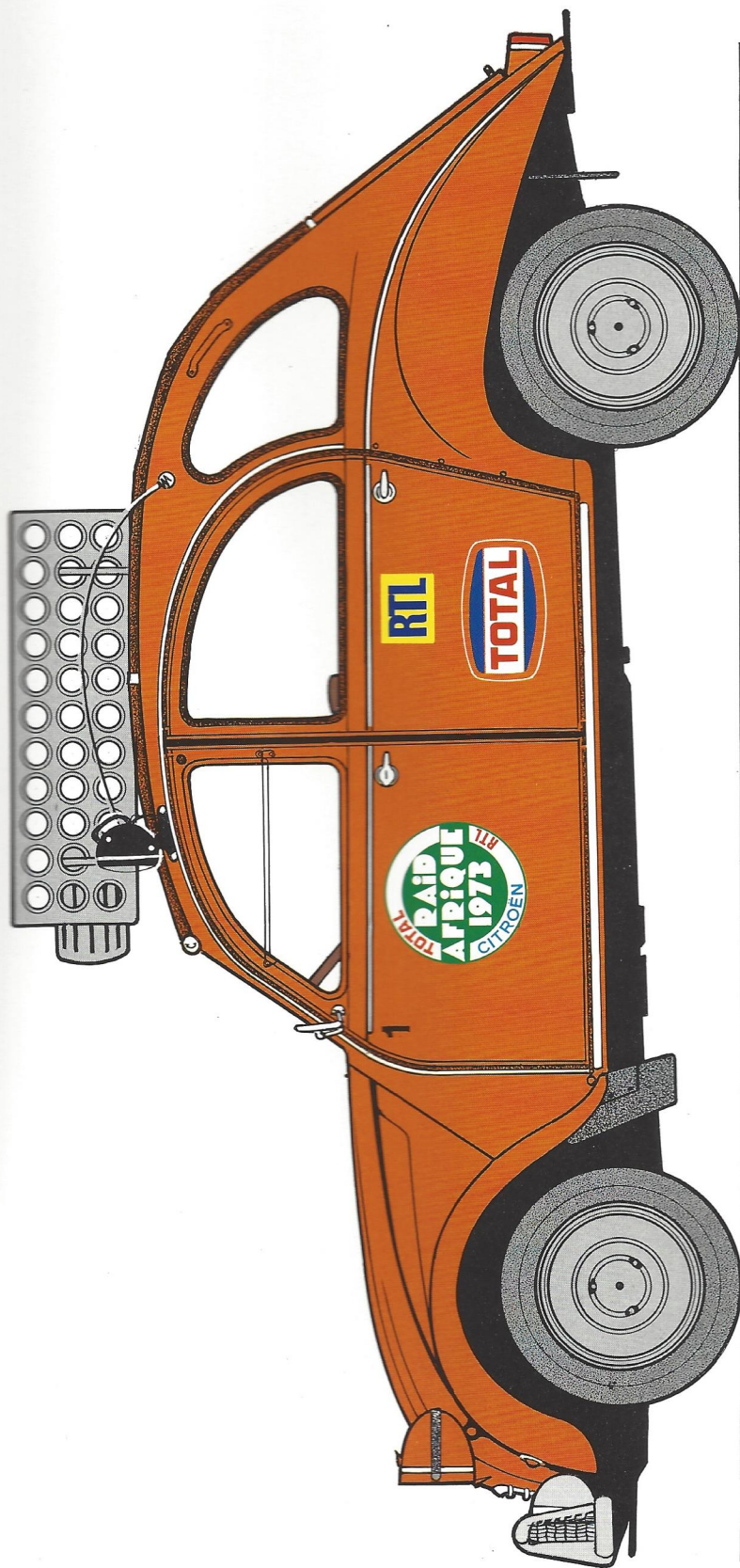
Citroën 2 CV «Raid Afrique», 1973

Dix ans déjà. En novembre 1973, soixante 2 CV ont parcouru d'Abidjan à Tunis 8 000 km de pistes à travers notamment les déserts du Ténére et du Hoggar. Ce fut le «Raid Afrique» Citroën-Total. La plupart des 2 CV étaient des 2 CV 6 de type P.O. (Pays d'outre-mer). Aménagements spéciaux: carénage sous caisse protégeant l'ensemble moteur-boîte de vitesses et une autre tôle le réservoir à essence, un réservoir supplémentaire de DS était installé à la place de la banquette arrière remplacée par une malle boulonnée à la plate-forme; bras de suspension renforcés par une demicoquille, et butées de débattement par une plaque rivetée, pare-choc avant surmonté d'un grillage pour protéger les phares additionnels; phares de série avec eux aussi un grillage protecteur. A l'avant et à l'arrière de la plate-forme était fixé un solide crochet de remorquage. La carrosserie portait des supports pour les plaques de désensablement, ainsi qu'un phare orientable. Les ailes arrière étaient découpées.

MOTEUR : 2 cylindres à plat opposés. Alésage 74 mm. Course 70 mm. Cylindrée 602 cm³. Puissance fiscale 3 CV. Puissance réelle 28,5 ch DIN à 6 750 tr/mn. Rapport volumétrique 8,5. Couple 4 mkg DIN à 3 500 tr/mn. Vilebrequin à 2 paliers. Refroidissement par air accéléré par un ventilateur. Allumage par batterie, bobine et rupteur sans distributeur. Alimentation par un carburateur Solex 34 PICS6. Filtre à air à bain d'huile. Canalisation d'essence protégée par cordon d'amiante. **TRANSMISSION** : embrayage monodisque à sec. Boîte de vitesses à 4 rapports et une marche arrière. Roues avant motrices. **DIRECTION** : à crémaillère. Rapport de démultiplication 1/14. **FREINS** : à tambour à l'avant et à l'arrière commandés, par maître-cylindre. **SUSPENSION** : à ressorts hélicoïdaux avec interaction entre roues avant et arrière, hauteur réglée au maximum des tolérances. 4 roues indépendantes. 4 amortisseurs hydrauliques. **PNEUS** : Michelin 145 × 15 ZX avec chambre à air sur roues de GS, dégonflés à 0,6 bar sur le sable. Deux roues de secours.

Already ten years ago. In November 1973, sixty 2 CVs drove from Abidjan to Tunis over 8,000 km of African tracks to the Ténére and Hoggar deserts. This was the Citroën-Total African Endurance Run. Most of the 2 CVs were PO type 2 CV 6 (Pays d'Outre-mer: "overseas"). They had all been specially modified. An underbody housing protected the standard engines and transmissions. Another special housing protected the standard fuel tank and an additional DS fuel tank was fitted in place of the rear seat which had a bolted down trunk. The suspension struts were reinforced by half shells and the wheel stops by a riveted plate. The bumpers were fitted with special metal webbing to protect the additional headlights from rocks. The standard headlights were also protected by webbing. Special towing hooks were fitted to front and rear of the platform. The bodies had special brackets for panels to free the cars from the sand and also were fitted with moveable searchlights. The rear wheel housings were cut away.

ENGINE : Opposed-cylinder flat-twin. Bore 74 mm. Stroke 70 mm. Swept volume 602 cc. French Fiscal rating 3 CV. Effective horsepower 28.5 HP DIN at 6,750 revs/min. Compression ratio 8.5: 1 DIN torque for mkg at 3,500 revs/min. two-bearing crankshaft. Fan-accelerated air cooling system. Battery, coil and make-and-brake ignition without a distributor. Solex 34 PICS6 carburetor petrol feed. Oil bath air filter. **TRANSMISSION**: single-plate dry clutch. Gear box with four forward speeds and one reverse. Front-wheel drive. **STEERING**: rack and pinion. Reduction ratio 1/14. **BRAKES**: four-wheel drumbrakes actuated by a master cylinder. **SUSPENSION**: of the coil spring type, with front wheel and rear wheel interaction, height tuned to the maximum of tolerance. Four independent wheels. Four hydraulic shock absorbers. **TYRES**: of the Michelin 145 × 15 ZX type with inner tube fitted on GS wheels, deflated to 0.6 bar on sandy tracks. Two spare wheels with one placed on the front hood.



Dessin Dumont (ETAI)

Citroën 2CV "raid Afrique", 1973 cv

