

62

LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement. Les photos sont communiquées sur simple demande indiquant leur n° de référence. *Quarterly information bulletin published by the Citroën Public Relations. Texts and photographs are copyright free. Please mention exact reference of photos.*

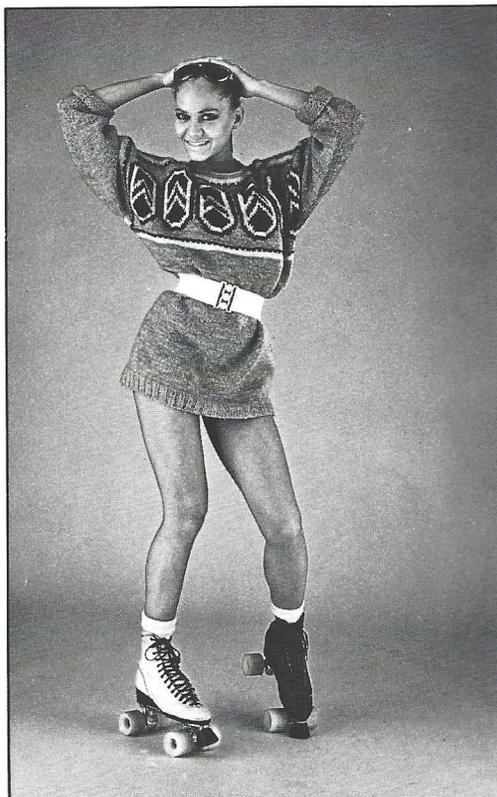
Sommaire

Editorial	3
Résultats 1980	4
Chiffres de production	5
Organigramme Citroën	6
Rallye : Paris-Dakar	8
Trophée Visa 1981	16
Rallyes : une GS à Chypre	22
2 CV Cross	23
Tour du Maroc	25
Bibliographie Citroën	26
Rennes - la Janais a 20 ans	28
La 2 CV théâtre	38
Echos	40
Pull-chevrons	48
Chez l'Antiquaire : 20 ans déjà	50

Contents

Editorial	3
1980 results	4
Production figures	5
Citroën organization diagram	6
Rally: Paris-Dakar	8
Rallies: 1981 Visa Challenge	16
Rallies: A GS in Cyprus	22
2 CV Cross	23
Morocco Tour	25
Books about Citroën	26
Rennes-la Janais: 20th anniversary	28
A theatrical 2 CV	38
Snippets	40
Chevron sweater	48
Antiquarian's corner: 20 years on.....	50

Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger. Dépôt légal n° 42778. Rédaction, administration : Automobiles Citroën, Département relations Publiques, 133, quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15. Téléphone : 578.61.61 poste 0020. Télex n° 27817 Paris.



Voici l'hiver et ses frimas. Voici l'hiver qui pose ses glaçures sur les fenêtres occultées. Dans tout l'hémisphère nord, en chevroant de froideur, les chouettes hululent sous la lune. Les loups circonspects et les chiens déhârdés posent avec cent précautions leurs traces en creux sur la neige. Dans la maison, la femme s'esbouffe devant la télévision en morsurant d'une dent distraite un sandwich au lard de baleine. L'homme s'accouste et s'applique à son tricot. A muche-pot, en tirant la langue, il se façonne un pull à la mode qui trotte. Notre couverture est pour lui. Pour lui tenir chaud et lui donner courage. Pour lui donner des idées. Il les trouvera, avec leur mode d'emploi détaillé, en page 44.

Here come Winter's hoary frosts. Here Winter sculpts his glacial fronds on tightly battened windows. Throughout the Northern lands the owls, "a-cold for all their feathers", hoot beneath the icy moon. Cautious wolves and solitary dogs gingerly impress their hollow paw-prints in the crispy snow. At home, before the box, the woman glups, absently tooting a whaley-bacon sun-daege. Accoated, the man rudyardly knits. Tongue half-outted with effort, he fashions a sweater in fashion. An "in" sweater. For him, our cover. To keep him warm and give him courage. To give him ideas. The which he will find, with full instructions for use, on page 44.

Photo Marianne Haas (Citroën 30.293).



1981 monte dans la brume diffuse de l'aurore tandis que 1980 s'estompe derrière nous. Que souhaiter à l'année débutée ? Sans doute que cesse la course absurde du pétrole et du dollar, ce « strip poker » de l'énergie, jeu tragique dans lequel chaque partenaire vise moins à gagner qu'à faire perdre l'autre. Crise de l'énergie et instabilité monétaire fortifient les nationalismes économiques et la guerre industrielle, appuyée sur les conflits culturels et qui pose à nouveau la question de la mort des civilisations. Voici que commence à se réaliser les prédictions de la Gnose de Princeton ; par delà les péripéties transitoires décrites par l'analyse marxiste dépassée, des structures volontaires et des idéologies conquérantes surgissent d'un monde féodal oublié, pour s'affronter à un capitalo-socialisme peu cohérent, mal adapté à des évolutions rapides, souvent démotivé et culpabilisé. Puisse l'Occident comprendre vite que pour ce nouveau défi il ne s'agit peut-être pas tant de copier à son tour qui l'a copié, que de trouver en soi assez de ressources de création pour accomplir, de l'actuel 19^e à l'actuel 21^e siècle, le bond de survie.

As 1981 arose through the lambent mists of dawn, 1980 slowly waned. What wish should we make for the year on its way ? Presumably, that the absurd oil and dollar race – that strip-poker game for energy in which each player aims rather at making the other lose than at winning himself – should cease. Energy crisis and monetary instability lend strength to the economic nationalisms of industrial war supported by cultural conflicts, and again raise the question of moribund civilizations. The forecasts of the Princeton Gnosis are now starting to come true; beyond the transient vicissitudes described by obsolete Marxist analysis, voluntary structures and conquering ideologies are arising from a forgotten feudal world, for a clash with a somewhat incoherent capitalistic socialism ill adapted to swift evolution, which often feels purposeless and guilty. May the West soon realise that, to face this new challenge, the thing is not so much to copy in turn those that have copied it, as to find sufficient endogenous creative resources to achieve the leap for survival from the present 19th to the present 21st century.

RESULTATS 1980

L'exercice 1980 s'inscrit en baisse pour Citroën, surtout par rapport à 1979 qui fut la meilleure année de la marque.

PRODUCTION

Le glissement de gamme déjà constaté en 1979 se confirme en 1980 : les petites cylindrées (2 CV, Dyane, LNA, Visa 2 cylindres) représentent 44,2 % de la production au lieu de 42,6 % en 1978. La production de 2 CV s'est maintenue, grâce en particulier à la sortie de la Charleston au salon de Paris. 82 743 2 CV ont été construites en 1980, soit 133 021 véhicules avec la Dyane.

La part relative de la gamme moyenne (Visa 4 cylindres et GSA) elle aussi progressé (41,5 % contre 39,4 % en 1979).

La voiture la plus fabriquée a été la GSA : 192 269, soit 35,9 % des voitures particulières Citroën, devant les Visa : 117 461.

En contrepartie, le haut de gamme connaît un tassement explicable par la tendance à la diminution générale du pouvoir d'achat, le renchérissement du coût du crédit, la hausse régulière du prix du carburant. 77 237 CX ont été produites, dont 34 659 Diesel.

La bonne tenue des fourgons H et C 35 ainsi que le démarrage des usines de FAF à l'étranger expliquent l'évolution sensiblement divergente de la production des véhicules utilitaires (+ 1,6 %).

FRANCE

En 1980, 324 347 véhicules Citroën ont été immatriculés sur un marché français globalement en baisse.

Conséquence de l'apparition d'une Visa 7 CV en octobre 1980, la part relative de l'ensemble des Visa 5 et 7 CV (par rapport à celle des Visa 4) est passée de 30 % en 1979 à 45 % en 1980.

La GSA, elle, confirme le bon accueil qui lui avait été réservé en 1979 avec une augmentation de 15,2 %.

MONDE

Les exportations ont représenté en 1980 la moitié de la production.

Deux raisons principales (outre l'accumulation des stocks à l'export fin 1979)

The year 1980 shows a drop for Citroën, more especially by comparison with 1979.

PRODUCTION

The range shift already noted in 1979 was further accentuated: small-engined cars (2 CV, Dyane, LNA, Visa 4 CV) represented 44,2 % of total production, as against 42.6 % in 1978.

2 CV production kept up satisfactorily, more particularly because of the introduction of the Charleston in October. The relative share of the middle (Visa 4 CV and GSA) range has also progressed (41.5 % against 39.4 % in 1979).

The car most often produced was the GSA: 192,69, which represents 35,9 % of the Citroën private vehicles ahead of the Visa: 117,461.

As a counterpart, the top of the range has regressed - a tendency easily explained by the general down-trend in purchasing power, the rising cost of credit, and steadily climbing fuel prices. 77,237 CXs were produced, of which 34,659 with Diesel engines.

The good balance retained by the H and C 35 vans, together with the launching of the FAF factories abroad, explains the appreciably divergent tendency where utility vehicles are concerned.

FRANCE

In 1980, 324,347 Citroën vehicles were registered in an dropping market.

As a result of the introduction of the 7 CV Visa in October 1980, the relative overall share of 5 CV + 7 CV Visas (by comparison with that of the Visa 4s) moved up from 30 % in 1979 to 45 %.

As for the GSA, it has confirmed the welcome it received in 1979, with a 15,2 % rise in the home market.

THE WORLD

Exports in 1980 have been up to half the production.

Two main reasons (over and above the accumulation of export stocks at the end of 1979) explain this rather mediocre trend.





expliquent leur évolution assez médiocre.

Dans le secteur de la grande exportation, la mise en œuvre de taxes draconniennes, en Grèce par exemple, a provoqué une baisse particulièrement sensible pour Citroën dont ce pays constituait un marché relativement important.

En Europe, la percée des constructeurs japonais (+ 28 %) sur un marché globalement en récession (— 4,8 %) a limité la part des autres constructeurs. Cependant, Citroën y maintient assez bien ses positions puisque le taux de pénétration de ses douze filiales européennes ne passe que de 3,78 en 1979 à 3,45 en 1980.

La croissance des immatriculations en Italie (+ 11 %) grâce à la Visa et à la Dyane, l'excellente performance réalisée au Portugal avec une augmentation de 41 % et un taux de pénétration qui passe de 9 à 11,6 %, de même que le maintien des ventes en Allemagne, l'amélioration du taux de pénétration en Hollande (de 4,7 à 4,9), ont aidé à compenser la baisse des ventes sur le marché espagnol (en régression globale et où pendant plusieurs mois les CX n'ont pu être disponibles, faute de licences d'importation) ainsi qu'en Grande-Bretagne, en Autriche (où cependant la Visa a été le modèle automobile le plus vendu du marché) et au Danemark.

L'Italie est le marché « leader » de Citroën, avec plus de 30 % des immatriculations de la marque en Europe.

Where "long-distance" exports are concerned, the application of draconian taxation, in Greece for instance, brought about an instantaneous drop in vehicle purchases, a blow to which Citroën is particularly sensitive in that this country was considered a relatively important market.

In Europe, the breakthrough of the Japanese car manufacturers (+ 28 %) in a globally recessive market (— 4,8 %) limited the other makers share. Citroën nevertheless maintained its European positions quite well, since the penetration coefficient of its twelve European subsidiaries only dropped from 3.78 in 1979 to 3.45 in 1980.

The increase in Italian registrations (+ 11 %), thanks to the Visa and the Dyane; the excellent job done in Portugal with a rise of 41 % and a penetration coefficient rising from 9 to 11.6 %; together the fact that German sales did not flag, the marque here with maintaining its share of the market, a growing penetration rate in the Netherlands, have helped compensate the drop in sales on the Spanish market (a globally recessive one, where CXs could not be made available for several months, no import licences being granted), as well in Great Britain, Austria (though the Visa was the car most often sold on the market in 1980).

Italy is Citroën's leading market, with over 30 % of the marque's European registrations (France excepted).

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN

12 MOIS	1980	1979	Var. 80/79	1978
	— petites collections + petites collections			
Production VP	536 366 555 084	679 327 712 942	— 21 — 22,1	678 949 707 640
Production VU	49 034 96 290	48 251 102 231	+ 1,6 — 5,8	55 497 99 864
TOTAL PRODUCTION	585 400 651 374	727 578 815 173	— 19,5 — 20	734 446 807 504
Exportation VP	269 223 287 941	358 342 391 957	— 24,8 — 26,5	350 875 379 566
Exportation VU	16 521 34 617	17 053 41 835	— 3,1 — 17,2	15 588 36 015
TOTAL EXPORTATION	285 744 322 558	375 395 433 792	— 23,8 — 25,6	366 463 415 581

AUTOMOBILES CITROËN EN 1981

L'ensemble « Automobiles Citroën » fait partie du groupe Peugeot SA dont il constitue au côté d'Automobiles Peugeot et Automobiles Talbot la « division automobile ».

Il existe dans le groupe une autre division, mécanique et de services, ainsi qu'une branche financière.

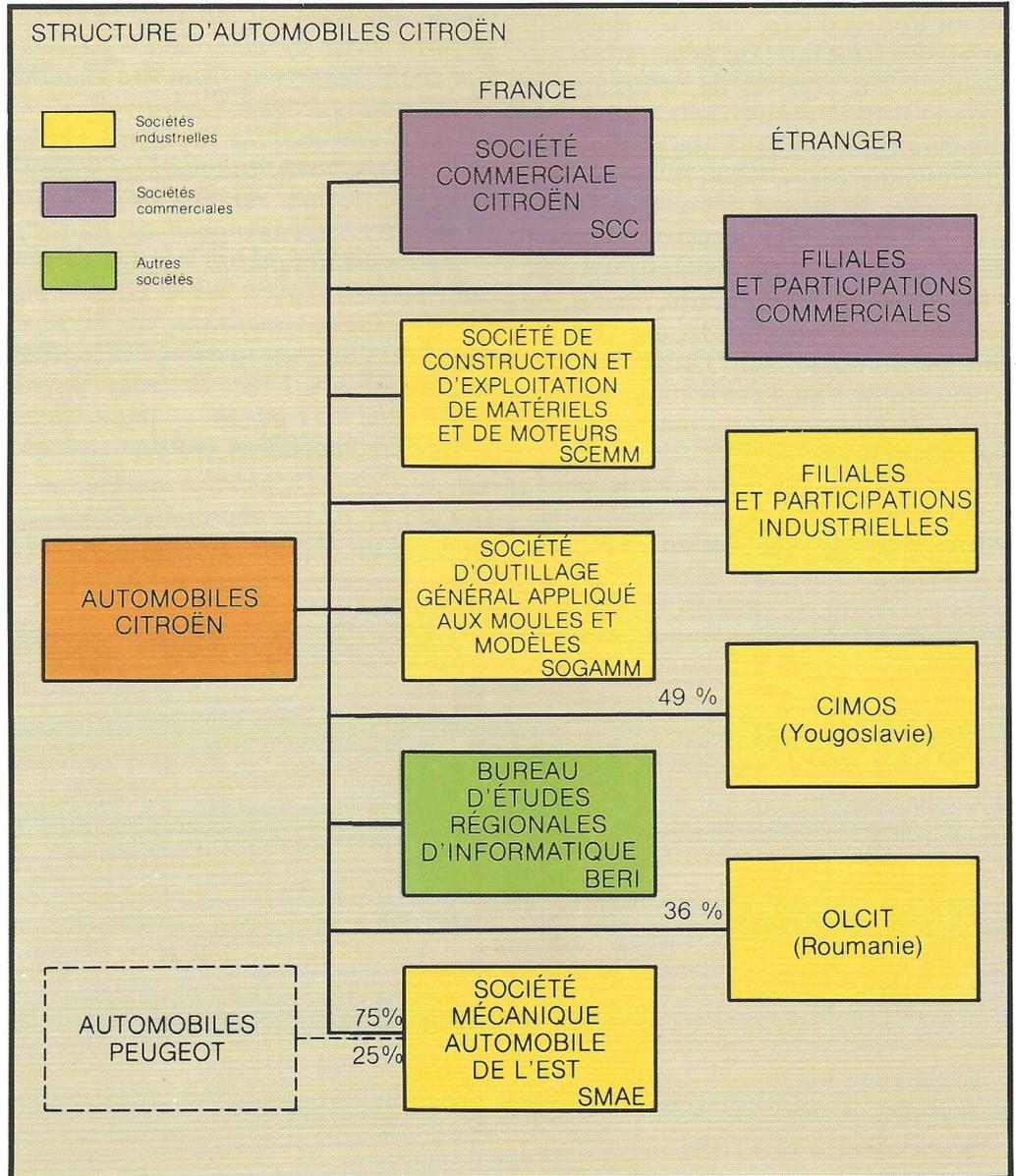
Société dont le capital a été porté en 1980 à 970 000 000 F, Automobiles Citroën contrôle (voir le schéma ci-dessous) un certain nombre de filiales propres, industrielles ou commerciales, en France ou à l'étranger.

Automobiles Citroën détient également d'importantes participations dans les sociétés Cimos (qui fabrique en Yougoslavie) et Olcit (qui va fabriquer en Roumanie) des modèles Citroën.

The "Automobiles Citroën" conglomerate is part of the Peugeot SA Group, whose "motor-car division" it makes up together with Automobiles Peugeot and Talbot.

There is within the group another division, "mechanical engineering and services", together with a financial branch.

A company whose capital was increased to 970,000,000 French francs in 1980, Automobiles Citroën (see diagram below) controls a number of its own subsidiaries, industrial or commercial, both in France and abroad. It also owns substantial shares in the firms of Cimos, producing for the Yugoslav market, and Olcit, about to produce Citroën models in Rumania.



STRUCTURES ET ORGANISATION

D'importantes modifications étant intervenues à la fin de 1980 dans le découpage des principales fonctions de direction générale des Automobiles Citroën, nous publions ci-dessous son schéma d'organisation actuel.

Ces treize fonctions (colonnes 2 et 3) sont directement rattachées au Directoire Citroën et leurs responsables siègent à son comité de direction.

Depuis le 11 janvier 1979 le Directoire d'Automobiles Citroën est composé de M. Jacques Lombard, président. MM. Xavier Karcher et Raymond Ravenel, directeurs généraux.

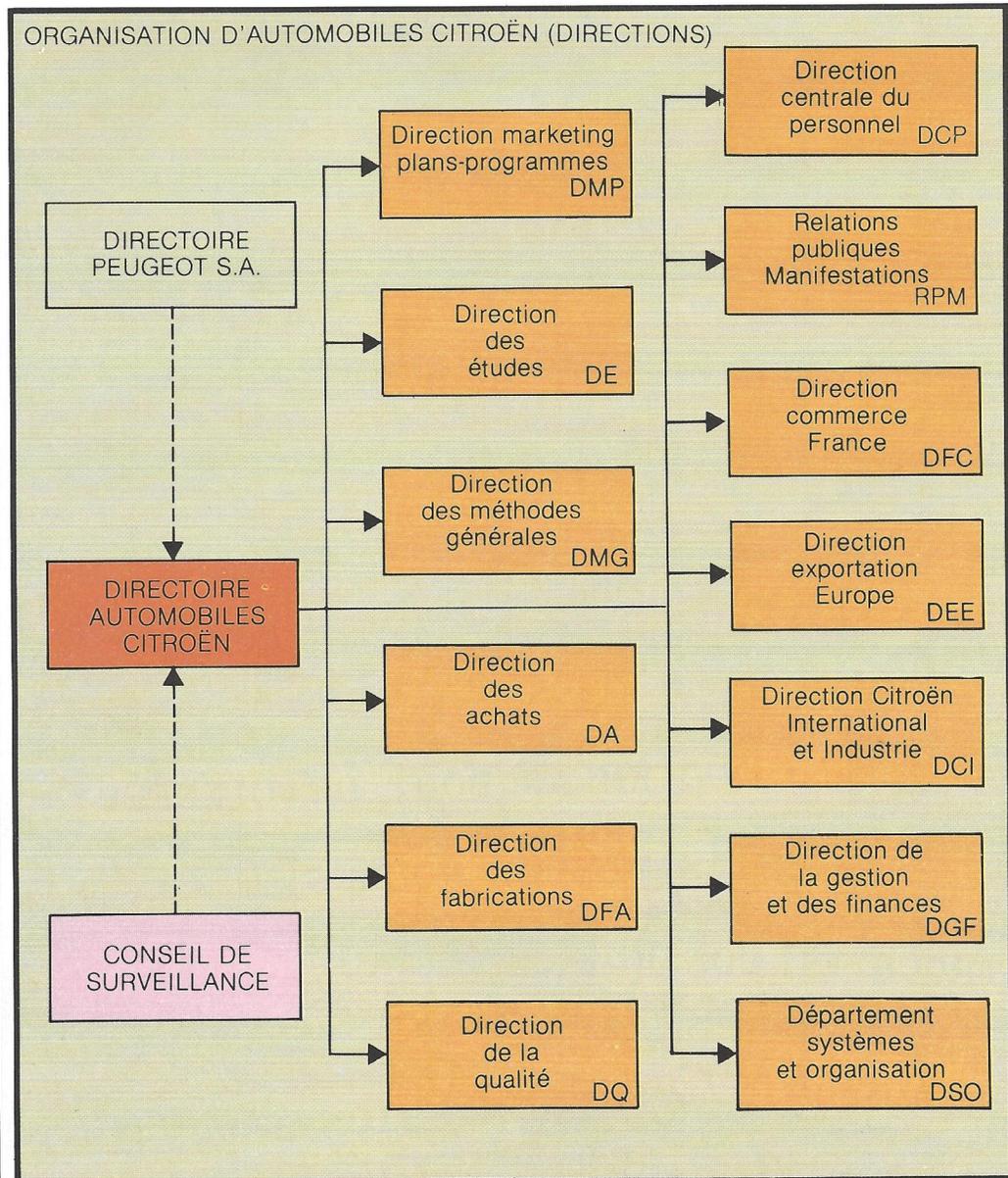
Le directeur des achats d'automobiles Citroën est également celui d'Automobiles Peugeot et Talbot, l'ensemble formant un tout, filiale de PSA, la Société Générale d'Achats (SOGEDAC).

Major modifications having, in late 1980, occurred in the distribution of the chief functions in Automobiles Citroën's general management, we publish below its present organization diagram.

These 13 functions are under the direct control of the Automobiles Citroën Directorate; those in charge of them belong to its managing committee.

Since January 11, 1979, the Directorate of Automobiles Citroën is composed of Mr Jacques Lombard, chairman, and of Mrs Xavier Karcher and Raymond Ravenel, general managers.

Automobiles Citroën, together with Automobiles Peugeot and Talbot, share a common purchasing agency, the "Société Générale d'Achats" (SOGEDAC), a subsidiary of PSA.





III^e PARIS-

Aucune voiture de tourisme « normale » (c'est-à-dire qui ne soit ni un engin à 4 roues motrices ni un « buggy ») n'avait jamais pu terminer la course Paris-Dakar. C'était un défi à relever. Un défi tel que Citroën les aime. En tout cas une expérience : mettre quelques CX au départ et voir jusqu'où elles iraient, et comment, et pour quoi ?

Au départ donc, le 1^{er} janvier 1981, à Paris, parmi 284 autos et camions engagés dans cette aventure, quatre CX. Trois confiées par le service Compétitions à Luc-Alessandrini, Lapie-Olagaray, Deschaseaux-Plassard, et une engagée par Citroën Belgique pour l'équipage Jacky Ickx-Claude Brasseur. Elles figurent parmi les 27 concurrents de la catégorie 3, celle des « voitures de production homologuées à deux roues motrices ».

Prélude : deux « spéciales » en France, sur les terrains militaires d'Orléans et de Nîmes. Les CX y sont très à l'aise, sans forcer (Luc 2^e, Lapie 3^e, Deschaseaux 9^e à Orléans. Luc 4^e, Ickx 5^e, Deschaseaux 7^e à Nîmes). Normal.

A l'arrivée à Alger le 4 janvier, après une traversée pénible, le classement général place Luc en tête, Deschaseaux 5^e, Ickx 8^e, Lapie 20^e.

SPECIALES TRES SPECIALES

5 janvier : Moudjbara - 4 chemins, près du bordj Omar Driss, 976 km commençant par une « spéciale » (Comme dans beaucoup de rallyes de ce type, les spéciales de Paris-Dakar sont des tronçons à couvrir en un temps imposé pratiquement impossible à réaliser, le classement se fait d'après les retards sur ce temps) de 38 km, Moudjbara-Messaad, piste de moyenne difficulté que les 4 CX couvrent en 23 minutes, premières ex-æquo. Un peu plus tard, nouvelle spéciale de 49 km entre Guerara et El Alia. C'est une autre chanson : tout en montée sablonneuse, mauvais, très mauvais. Lapie est seul des CX à tirer son épingle du jeu : 9^e. Le parcours de liaison, ensuite, n'est guère meilleur : beaucoup de sable, une tôle ondulée très dure, enfin un goudron pourri. Tout de même, Lapie termine 4^e aux 4 chemins, Ickx 18^e.

Tougher yet than previous editions, the 1981 Paris-Dakar Rally called upon men and machines alike to transcend their limits. 6,000 miles odd, on which it is all strains, all pains and no gains. An 18-stretch adventure race, a thousand times without mercy with its many-myriad obstacles stretching across Africa's trying terrain. Among the 287 competitors, trial motor-cycles and special four-wheel drive cars, Citroën made a wager: the entry of nor-mal CXs. Yet the journalists' minds were made up: "Can a 2-wheel drive vehicle get through? To our way of thinking, no!" (Paris-Match, 5 January 1981).

No "normal" touring car (that is to say neither one without four-wheel drive, nor a "buggy") had ever made it to the finish in the Paris-Dakar Rally. Here was a worth-while challenge, such as Citroën loves. And, in any case, an experiment : have a few CXs in at the start, and see how far, how and why they would go.

Thus at the start, on 1st January 1981, in Paris, among the 284 cars and lorries entered for the adventure, were 4 CXs. Three of them had been placed by the Competitions Department in the hands of Luc - Alessandrini, Lapie - Olagaray, and Deschaseaux - Plassard, and one entered by Citroën-Belgium for the Jacky Ickx - Claude Brasseur team. They were among the 27 competitors in category 3, that of "standard production cars with two driving wheels".

Prelude: two « special » runs in France, on the army training grounds at Orléans and Nîmes. The CXs managed things very comfortably, without any stress (Luc 2nd, Lapie 3rd, Deschaseaux 9th at Orléans; Luc 4th, Ickx 5th, Deschaseaux 7th at Nîmes). Quite normal.

On reaching Algiers on 4 January, after a rough crossing, the general classification showed Luc in the lead, Deschaseaux 5th, Ickx 8th, Lapie 20th.

5 January: Moudjbara - 4 Chemins, near bordj Omar Driss, 606 miles beginning with a 23.6-mile "special" run (as in many rallies of the type, Paris-Dakar "specials" are stretches to be covered in a set time almost impossible to achieve, the classification being determined by

10 000 KM AU BOUT DE L'ENFER

SABLE ET ROCHES

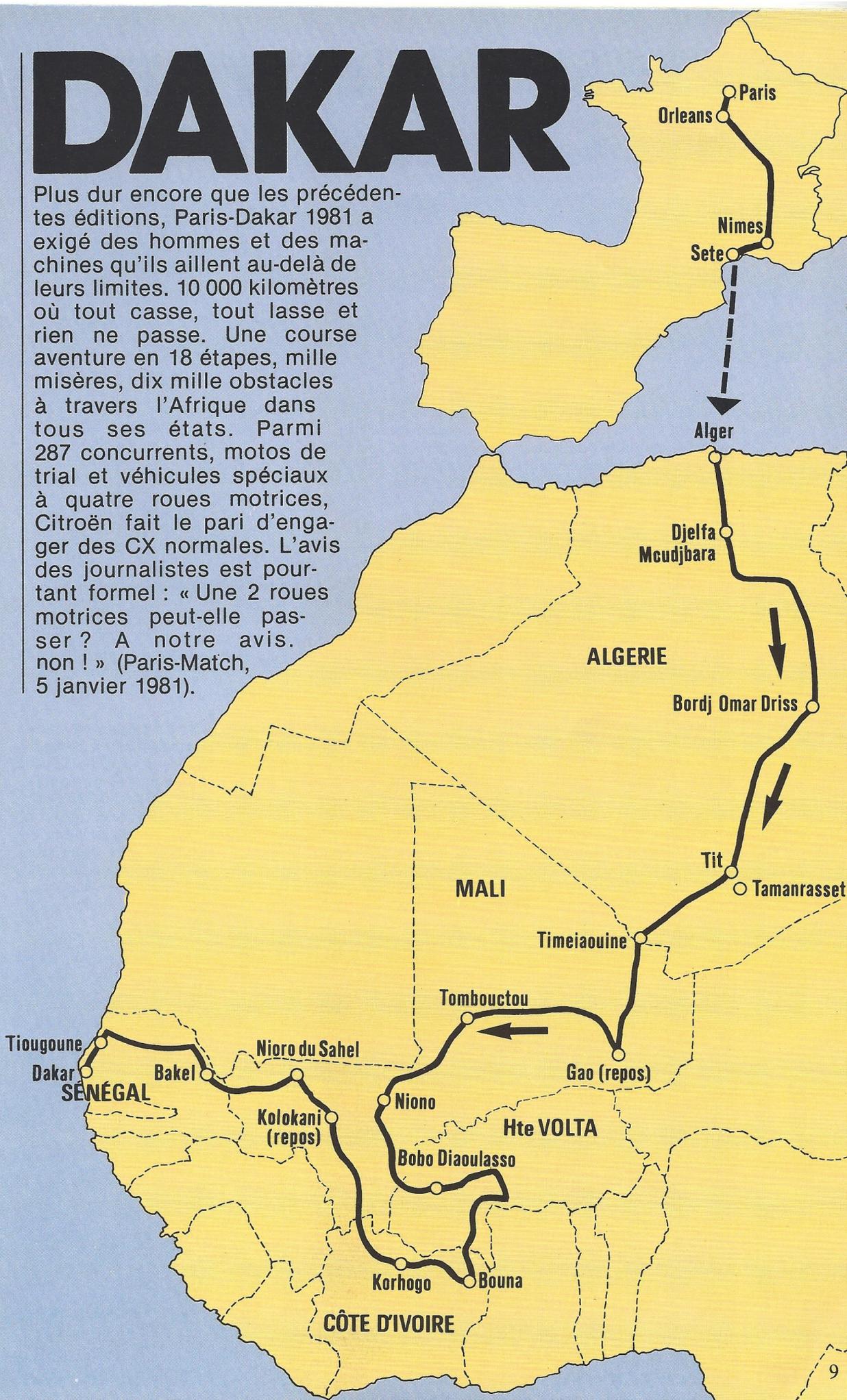
TROUS ET BOSSES

INACCESSIBLES AUX AUTOS NORMALES :

MISSION IMPOSSIBLE

DAKAR

Plus dur encore que les précédentes éditions, Paris-Dakar 1981 a exigé des hommes et des machines qu'ils aillent au-delà de leurs limites. 10 000 kilomètres où tout casse, tout lasse et rien ne passe. Une course aventure en 18 étapes, mille misères, dix mille obstacles à travers l'Afrique dans tous ses états. Parmi 287 concurrents, motos de trial et véhicules spéciaux à quatre roues motrices, Citroën fait le pari d'engager des CX normales. L'avis des journalistes est pourtant formel : « Une 2 roues motrices peut-elle passer ? A notre avis, non ! » (Paris-Match, 5 janvier 1981).



Au 5^e jour du rallye, il y a déjà 133 abandons parmi les autos et les camions. Commencent alors pour les concurrents 13 jours de lutte de tous les instants. Le matin on perd des heures pour laisser partir les motos devant ; ensuite on court après ce temps qu'on ne rattrape jamais. Ce n'est pas là le rallye relax à faire en surmultiplié, c'est une aventure toute en prise directe.

C'est la terre éclatée, la piste déchirée, hachée de marches, de trous, de crevasses, de tranchées, coupée de gués où il faut presque s'immerger, d'interminables bancs de sable où les 2 roues motrices ne peuvent passer que sur leur élan, c'est-à-dire risquer de casser s'il y a des pièges, et il y en a ! Dans la poussière aveuglante, suffoquante, on joue « A bout de souffle » et on danse la salsa du démon. La tôle ondulée la plus dure du monde ne secoue pas seulement les mécaniques, mais les nerfs et les muscles des équipages surmenés par cette roulette russe très particulière où chaque fois il faut deviner où ça passe et où ça ne passe pas. Non, ce ne sera pas vingt épreuves spéciales bon chic bon genre ; c'est un combat toujours à la limite, pour aller toujours plus loin. Jusqu'au bout de la route, même quand il n'y a plus de route.

PURE ET DURE

6 janvier : 4 chemins - Tit, 707 km dont une immense spéciale de 564 km de sable jusqu'à la jonction avec la transaharienne à In Ecker. Une étape pure et dure, non exempte de problèmes de navigation. Et, à In Ecker, quand on croit que c'est terminé, un goudron très cassant avec des trous énormes. Jacky Ickx en pleine forme réussit le 2^e meilleur temps. Les autres CX sont loin, Deschaseaux qui avait accepté de partir avec un moteur expérimental très pointu, roule sur trois cylindres et termine 28^e, il abandonnera le lendemain. Luc et Lapie ont des problèmes de réglage de suspension qui les font plonger dans le classement.

7 janvier : Tit - Timeiaouine, 540 km en spéciale très rapide au début (piste neuve) qui se détériore au bout de 40 km : cailloux, trous, bosses, rochers... Le grand erg large et solide, puis à nouveau des pièges, des oueds, des trous, des bancs de sable mou, burk ! Luc taille sa route en

the delay relative to this time) between Moudj-barā and Messaad, a medium-difficult track covered in 23 minutes by the 4 CXs, equal first. A little later, another « special » between Guerata and El Alia. This was another matter: all sandy uphill work, bad, very bad. Lapie's was the only CX to come out with flying colours: 9 th. The connecting stretch which followed was little better: a lot of sand, very hard corrugated tracks, and finally rotting tarmac. Lapie nevertheless finished 4th at 4 Chemins, Ickx 18th.

By the 5th day of the rally, 133 vehicles among the lorries and cars had dropped out. Then began for the competitors a 13-day, minute-by-minute struggle. Every morning hours were lost to allow the motor cycles to go ahead; then this lost time had to be run after, but was never really recovered. This was no relaxed, overdrive rally, but an everlastingly first-geat adventure. A nightmare of cratered earth, torn tracks punctuated with steps, potholes, ruts, trenches, interrupted by fords where you almost had to be immersed, endless sandbanks which the 2-wheel drive cars could only clear thanks to their impetus, with the implied danger of mechanical damage if there were any pitfalls – and there were! In the blinding, stifling dust, it was a breath-taking demon's dance. The hardest corrugated track on earth not only shook up the mechanical components, it also played havoc with the nerves and muscles of the teams, overstressed by this game of Russian roulette where you each time had to guess where you could get through and where you couldn't. No, it didn't amount to 20 gentlemanly special runs: it was a contest, ever at the limit, to go on, on and on to the end of the road, even when there was no road.

6 January: 4 Chemins - Tit, 439 miles comprising an immense 350-mile special run over sand until joining the trans-Saharien road at in Ecker. A tough, rough stretch not exempt from navigational problems. And, at In Ecker, when you thought it was all over bar the shouting, very brittle tarmac with huge potholes. Jacky Ickx, in fine fettle, made the second best time. The other CXs were a long way away, Deschaseaux, who had agreed to race with a very sensitive experimental engine, running on three cylinders only



RALLYE

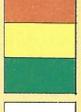
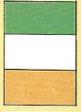




Photo DPPI (Citroën 7.556)

solitaire et termine 2^e, à 1 seconde de la 4 × 4 des frères Mareau. Ickx et Lapie mettent 2 heures de plus. A Timeiaouine, il ne reste plus que 97 autos et camions.

8 janvier : Timeiaouine - Gao, 740 km de « spéciale ». Rapide au début, la piste devient très « casse voitures » après Tessalit, avec des trous, des saignées, des radiers à angle droit, pour mourir dans le sable avant Gao. Ickx 4^e, Lapie 12^e. Mais Luc casse une transmission et perd 4 heures à la changer. Au classement général : Ickx est 3^e, Luc 22^e, Lapie 34^e.

LES SPÉCIALES HORRIBLES

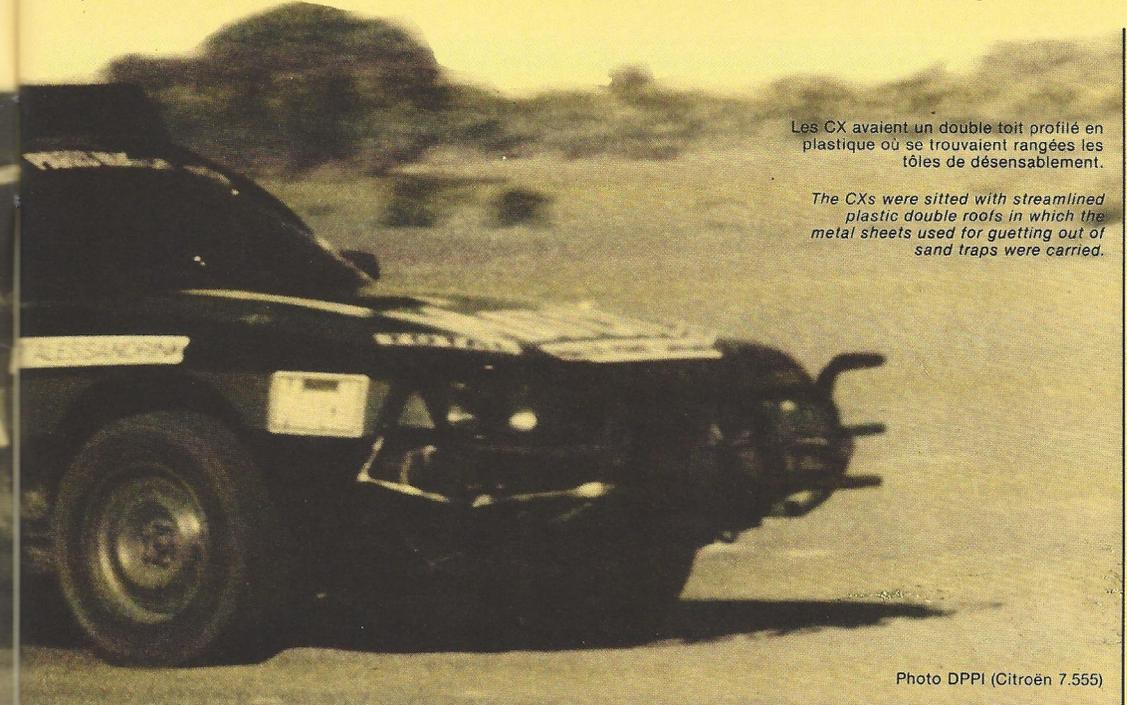
10 janvier : après un jour de repos, Gao - Tombouctou, 412 km de spéciale. Pas très bon jusqu'à Bourem, pire ensuite, avec de longs bancs de sable mou très difficiles pour les CX. Luc en vient à bout cependant : là où l'on pensait que les CX s'arrêteraient définitivement, il termine 2^e. Lapie 17^e. Pour Ickx, hélas, c'est un calvaire de 15 heures : démarreur, suspension, problèmes... Luc remonte à la 13^e place au classement général, Lapie 26^e. Il reste 86 autos et camions. Les CX sont les seules voitures à deux roues motrices encore en course.

and finishing 28th; he was to drop out on the following day. Luc and Lapie had suspension problems that plunged them into the depths of the classification.

7 January: Tit - Timeiaouine, a 336-mile special run starting at high speed (new track) but deteriorating 25 miles on: stones, potholes, bumps, rocks... The wide, solid Erg, then again traps, oueds, holes, soft sandbanks, yuck! Luc forged his lonely way ahead to finish 2nd, only 1 sec. behind the Mareau brothers' 4 × 4. Ickx and Lapie took two hours longer. At Timeiaouine only 97 cars and lorries remained in the race.

8 January: Timeiaouine - Gao, a 460 mile « special ». Speedy at first, the track became a car-smasher after Tessalit, with potholes, ditches, sills at right angles... and then died out before Gao. Ickx 4th, Lapie 12th. But Luc lost a transmission system whose replacement took 4 hours. In the general classification: Ickx 3rd, Luc 22nd, Lapie 34th.

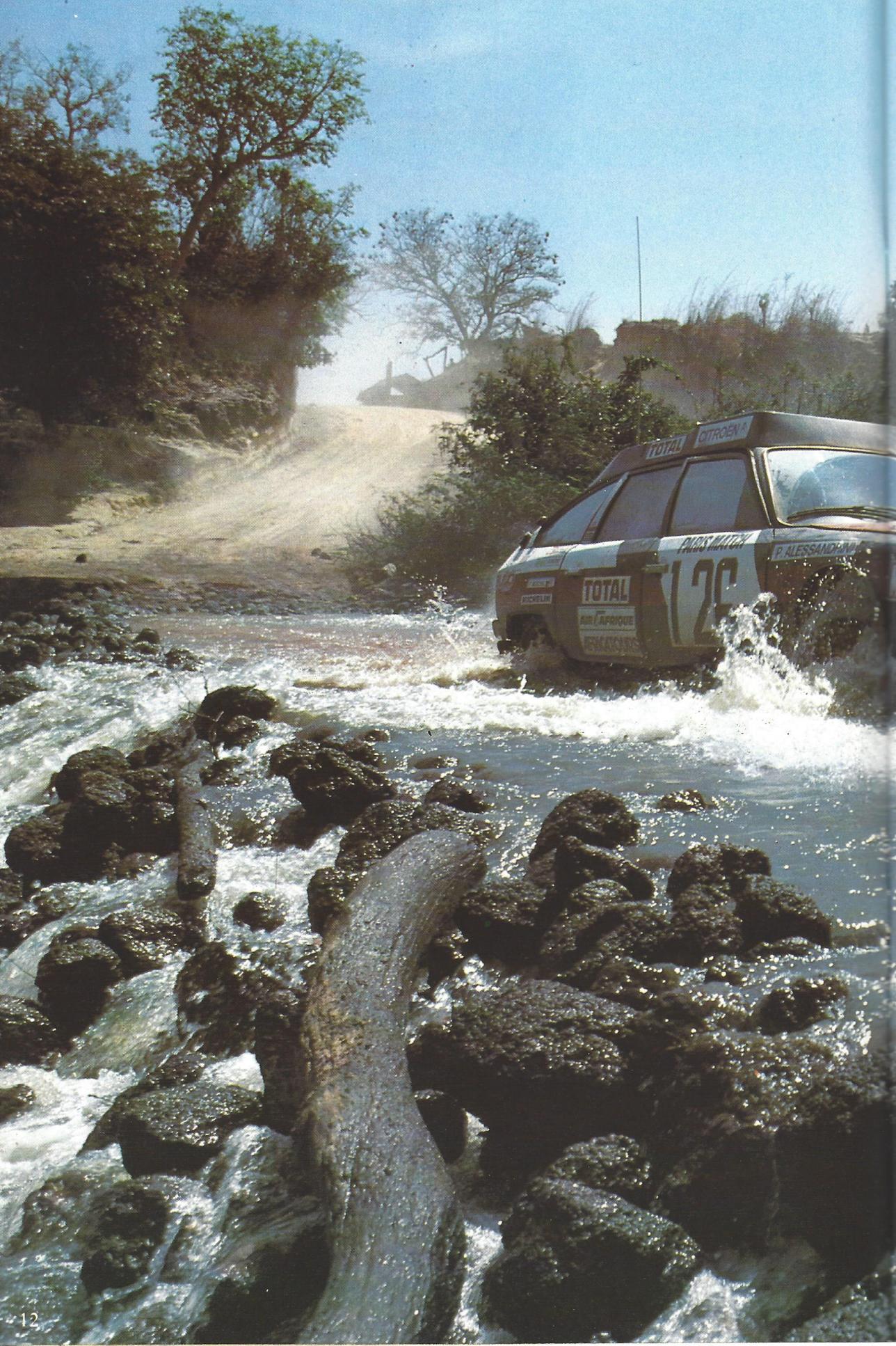
10 January: after a day's rest, Gao - Timbuctoo, a 256-mile special. Not too good up to Bourem and, further on, worse, with long soft sandbanks which gave the CXs a morn of trouble. Yet Luc managed to overcome: at the place where it



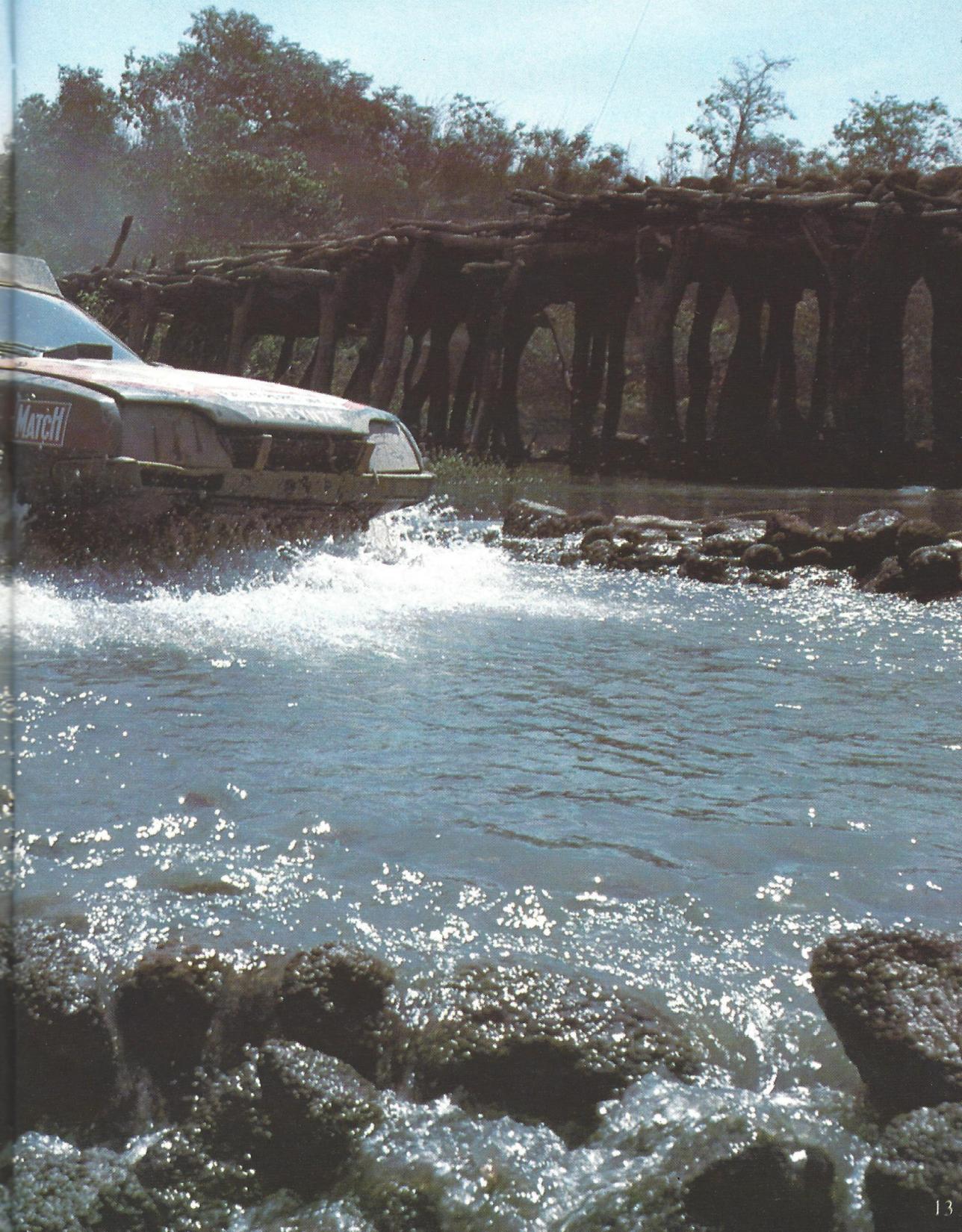
Les CX avaient un double toit profilé en plastique où se trouvaient rangées les tôles de désensablement.

The CXs were fitted with streamlined plastic double roofs in which the metal sheets used for gutting out of sand traps were carried.

Photo DPPI (Citroën 7.555)



III^e PARIS-DAKAR



11 janvier : Tombouctou - Niono, encore une spéciale horrible, 270 km. De très profondes ornières creusées dans le sable ou dans la terre durcie des marécages asséchés. Cette fois les CX ne passeront pas, disait-on. Effectivement Lapie abandonne. Mais Luc et Ickx passent, non sans mal : 53 et 73^e. 79 autos et camions sont encore en course.

LATÉRITE DURCIE

12 janvier : Niono - Bobo Dioulasso, 265 km dont deux spéciales, Koutiala - Sikasso 129 km de latérite rapide coupée de ponts étroits, d'ornières et de saignées ; Kolobo - Bobo 123 km infects, défoncés, l'enfer ! Pourtant Luc s'en tire bien : 8^e. Ickx moins bien, mais il est toujours là. Après le coton mou des bancs de fech-fech, la terre dure et les rochers de Haute-Volta secouent durement hommes et machines. A Bobo, ils ne seront plus que 76 « quatre roues » à pouvoir continuer.

13 janvier : Bobo - Bouna, avec jusqu'à Kampti, avant l'entrée en Côte d'Ivoire, une longue spéciale de 708 km (+ 120 km de liaison). Une terre desséchée dure comme la pierre tend de nombreux pièges aux concurrents. Treize véhicules encore sont éliminés. Luc remonte cependant à la 19^e place du classement général.

BROUILLARD ROUGE

14 janvier : Bouna - Korhogo 380 km, dont 326 en « spéciale » jusqu'à Ferkessédougou. La piste sinue dans la forêt. Difficulté majeure : la poussière. Jacky Ickx en sait quelque chose, c'est dans un brouillard rouge qu'il remonte et double 51 voitures pour arriver premier. Luc, qui a perdu 40 minutes avec une durite, termine néanmoins 21^e.

15 janvier : Korhogo - Kolokani, 665 km. Une spéciale assez roulante en Côte d'Ivoire, 180 km jusqu'à Tingrela, puis retour au Mali avec une piste très défoncée jusqu'à Bamako, du goudron ensuite. Ickx 1^{er}, Luc 2^e, s'adjugent la spéciale pratiquement dans les temps impartis. Luc est 18^e au classement général. Ickx, qui revient de loin, est 52^e sur 63 voitures en course.

Après un jour de repos, c'est Kolokani - Nioro du Sahel, le 17 janvier, la spéciale terrible, 297 km avec de plus en plus de longs bancs de sable mou qui tire sur les pneus, engluent les voitures. Pourtant là encore, l'impossible n'est pas CX : Luc s'en tire avec le 8^e meilleur temps et remonte à la 15^e place du général. Ickx 20^e. 46 véhicules restent dans la course.

LES PIÈGES DU SAHEL

18 janvier : Nioro - Bakel, une spéciale Nioro-Kayes 246 km, une autre Kayes - Kirida 100 km. C'est le Sahel et ses pièges : les bancs de sable pourris, mais aussi les assauts brutaux de parties dures et rocheuses, gués, ornières, dos d'âne aigus masqués par une poussière dense. Luc, 11^e puis 14^e, conserve sa place au classement général. Hélas, cette étape est fatale à l'équipage de l'autre CX. Placée comme elle l'était loin dans le classement général, le choix était d'assurer prudemment l'arrivée à Dakar comme le souhaitait Claude Brasseur, ou bien de faire des temps comme le voulait Jacky Ickx. C'était courageux. C'était aussi risqué, car non seulement il fallait chaque jour remonter des dizaines de concu-

was thought that the CXs would finally pack up, he came in 2nd. Lapie 17th. For Ickx, unfortunately, it was a 15-hour crucifixion: starter, suspension, problems... Luc climbed back to 13th place in the general classification, with Lapie 26th. Still in the race; 86 cars and lorries. The CXs were by now the only 2-wheel drive cars in that number.

11 January: Timbuctoo - Niono, yet another horrendous 168-mile "special". Deep, deep ruts dug into the hardened sand or mud of the reclaimed swamps. This time, they said, the CXs simply can't get through. Lapie did in fact give up. But Luc and Ickx went on, not without difficulty: 53rd and 73rd. Only 79 cars and lorries still in the race.

12 January: Niono - Bobo Dioulasso, 165 miles including two "specials": Koutiala - Sikasso, 80 miles of fast laterite interrupted by narrow bridges, ruts and ditches; and Koloko - Bobo, 76 ghastly miles of the nearest approach to the bottomless pit! And yet Luc did well, coming in 8th. Ickx didn't do so well, but was still in the running. After the soft cotton-wool of the fech-fech banks, the hard earth and rocks of Haute-Volta severely shook machine and man alike. At Bobo, only 76 "four-wheelers" were in a position to press on.

13 January: Bobo - Bouna with, as far as Kampti, just before crossing into the Ivory Coast, a 440-mile long special (+ a 75-mile connecting run). Dried out, rock-hard earth set trap after trap for the competitors. Thirteen more vehicles were eliminated. Luc notwithstanding climbed back into 19th place in the general classification.

14 January: Bouna - Kohorgo, 236 miles of which a 203-mile "special" as far as Ferkessédougou. The track wound through the forest. Chief difficulty: dust. Jacky Ickx learned this the hard way, having driven through a red mist to overtake 51 cars and come in first. Luc, who lost 40 minutes with hose failure, nevertheless finished 21st.

15 January: Kohorgo - Kolokani, 431 miles. A fairly speedy special run through the Ivory Coast, 112 miles to Tingrela, then back into Mali with a very rough track to Bamako, followed by tarmac. Ickx was first, Luc 2nd, finishing the special run almost within the set times. Luc 18th in the general classification. Ickx, who had virtually risen from the dead, was 52nd out of the 63 cars still in the running.

After a day's rest came Kolokani - Nioro-in-the-Sahel on 17 January - a hair-raising special run, 185 miles with ever longer soft sandbanks sucking at the tyres and quicksanding the cars. And yet, here again, impossible was not in the CXs vocabulary: Luc managed to make the 8th best time, rising again to 15th place in the general classification. Ickx 20th. 46 vehicles still in the running.

18 January: Nioro - Bakel, with one special run from Nioro to Kayes, 153 miles, and another from Kayes to Kirida, 62 miles. Here was the Sahel with its pitfalls: the rotten sandbanks, but also the assault and battery of the hard rocky bits, the fords, the ruts, the sharp hogsbacks masked by dense dust. Luc, 11th then 14th, maintained his place in the general classification. This stretch was however, alas! fatal to the crew of the other CX. Placed as it was far down in the general classification, the right choice was either to make sure of getting cautiously to Dakar, as Claude Brasseur wanted to, or to go for fast timing, as Jacky Ickx wished. This showed cou-



Photo DPPI (Citroën 7.560)

rents dans une poussière opaque, mais encore il était entendu que si quoi que ce soit se produisait, la CX retardataire ne pourrait pas bénéficier d'une assistance désormais tout entière consacrée, à ces quelques étapes de l'arrivée, au maintien des chances de Luc. Le tonneau accompli ici par Jacky Ickx dans la poussière de sa remontée fulgurante fut donc sans appel.

L'ENFER, LE PARADIS...

19 janvier : Bakel - Tiougoune 563 km avec deux spéciales de sable, Bakel - Fadiare 56 km et Dara - Louga 86 km. Aux prises avec un embrayage fatigué par tant de sable, Luc et Alessandrini eurent pourtant, sans aucun doute, une pensée émue en passant à Dara, là même où en 1977 l'envol capricieux de leur carnet de bord sur la piste leur valut de perdre le Tour du Sénégal.

20 janvier, dernier jour, avec, au bout de l'enfer, une plage de paradis terrestre et la course le long de la mer Tiougoune - Iof. Luc 2^e après avoir couvert 114 km en 57 minutes, y compris la traversée de la pittoresque plage de Kayar couverte de monde.

A l'arrivée à Dakar, la CX de Luc - Alessandrini est 16^e au classement général, sur 42 véhicules classés, mais surtout elle est la seule voiture de tourisme à deux roues motrices qui ait pu terminer Paris - Dakar depuis que Paris - Dakar existe.

rage. But it was also risky, for not only was it daily necessary to overtake dozens of competitors in opaque dust, but it was also understood that, if anything untoward happened, the lagging CX could not expect any assistance, which, such a short distance from the finish, should be exclusively concentrated on maintaining Luc's chances. The somersault here accomplished by Jacky Ickx, in the dust of his lightning climb in the classification, was thus without appeal.

19 January: Bakel - Tiougoune, 350 miles with two "sand specials", Bakel - Fadiare, 35 miles; and Dara - Louga, 53 miles. Fighting against a clutch suffering from sand fatigue, Luc and Alessandrini nevertheless had, as they went through Dara, a pang of memory on remembering their log-book's capricious flight from their sake keeping in 1977, resulting in their losing the Tour du Senegal.

20 January: last day, with - after running through nethermost hell - a paradisiac beach, and the race along the sea, from Tiougoune to Iof. Luc came in 2nd after covering 71 miles in 57 minutes, including the run on picturesque Kayar beach thick with crowds.

On arriving in Dakar, Luc - Alessandrini's CX was 16th in the general classification; 42 vehicles in at the finish. But it was, moreover, the only touring car with two driving wheels able to finish the Paris-Dakar run since the Paris-Dakar rally has been in existence.

Pour franchir le gué profond de la rivière Baoulé au Mali, la CX de Luc joue les hippopotames.

To ford the deep river Baoulé in Mali, Luc's CX plays the hippopotamus.



RALLYE

APRES 10 000 KM

A TOUT CASSER

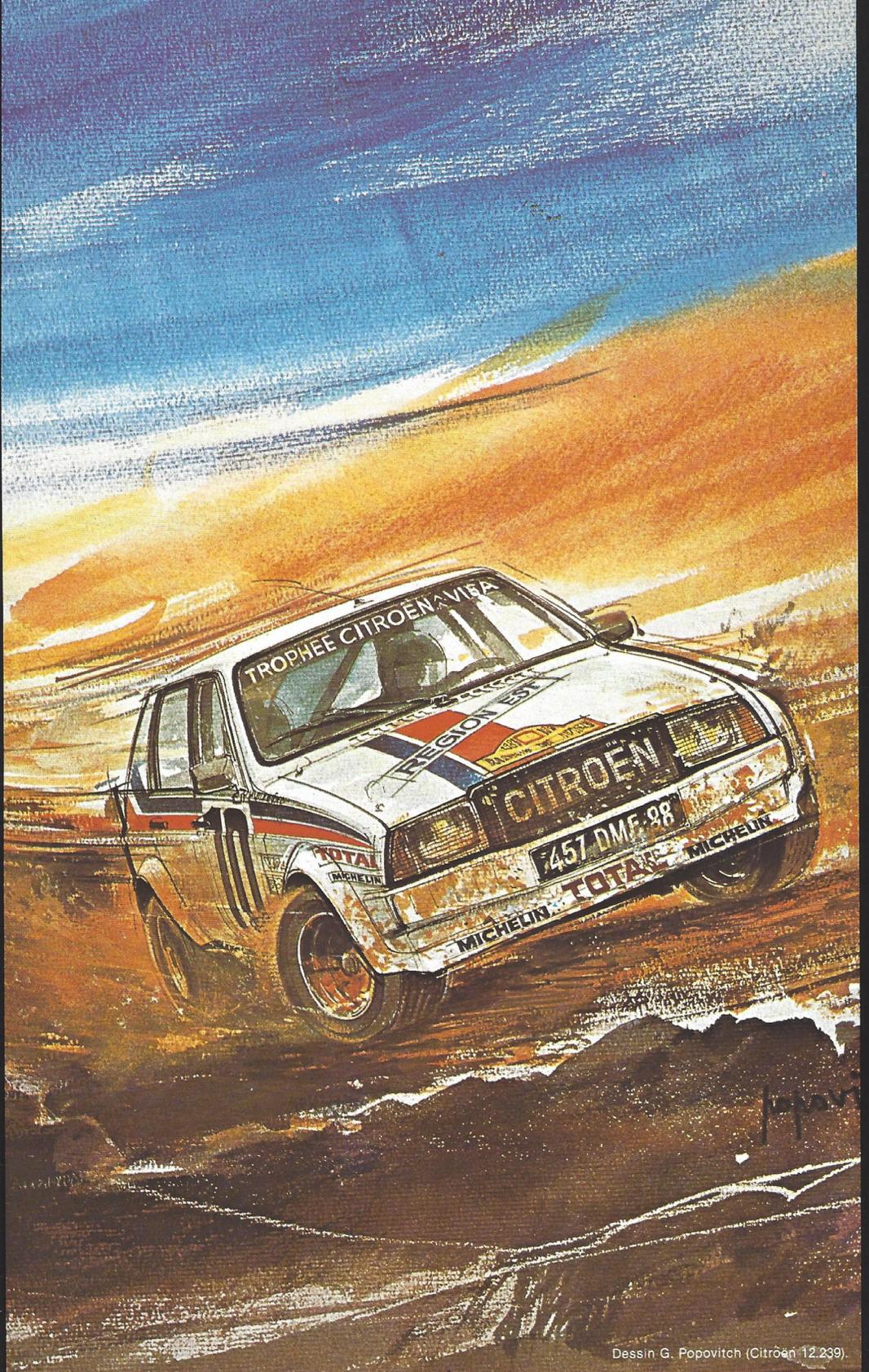
CX DE LUC - ALESSANDRINI

SEULE VOITURE "TOURISME"

A TERMINER

MISSION ACCOMPLIE !

TROPHÉE CITROËN 1981 DES RALLYES SUR TERRE



Dessin G. Popovitch (Citroën 12.239)

"VISA POUR LA COMPETITION"

10 petites bombes pour s'éclater



Renouant avec sa politique de promotion, naguère concrétisée par la Formule Bleue (courses en circuit de monoplaces à moteur GS) et les 2 CV Cross, Citroën lance en France en 1981, avec le concours de Total et de Michelin, un Trophée « Visa pour la compétition » qui se disputera tout au long des épreuves du Championnat de France des rallyes sur terre 1981.

De ce trophée, des commentateurs ont déjà pu dire que jamais aucun constructeur n'avait été aussi loin dans l'effort accompli pour donner son plein sens à une vraie formule de promotion et à sa régionalisation.

POUR AMATEURS

A noter cependant, pour éviter tout malentendu, que ce trophée ne s'adresse pas au débutant intégral mais à « l'amateur éclairé » qui a déjà débuté par lui-même avec quelques succès et veut poursuivre.

Dans chacune des dix directions régionales de Citroën (Lille, Rennes, Bordeaux, Toulouse, Aix-en-Provence, Centre, Lyon, Est, Ile-de-France et région parisienne), une commission de journalistes, de responsables sportifs, de représentants de Total et de Citroën a désigné sur dossier un pilote (et deux suppléants) qui s'est vu confier une Visa préparée pour la compétition. Chacun des dix pilotes ainsi désigné dans chaque région participera avec cette Visa à la plupart des épreuves du Championnat de France des rallyes sur terre.

Sous réserve de modifications possibles, ces épreuves sont : 14-15 mars Rallye des Garrigues (Nîmes), 4-5 avril Rallye des Causses rouergats (Rodez), 16-17 mai Rallye Terre de Provence (Gap), 20-21 juin Rallye terre des Charentes (Angoulême), 11-12 juillet, Rallye des Mille pistes (Draguignan), 5-6 septembre Rallye terre de Beauce (Étampes), 3-4 octobre Rallye du Quercy (Bretenoux).

AUCUN FRAIS

Chacun des dix pilotes sélectionnés n'a à engager aucun frais, non seulement pour l'achat ou la préparation de la voiture, mais encore pour les frais d'entretien, d'engagement, de déplacement, de participation, d'assistance en course, de pneumatiques et de carburant, pris en charge dans leur totalité par Citroën, Total et Michelin.

Mieux encore : des prix en espèces sont attribués à l'issue de chaque épreuve et dès la première, en fonction du classement des Visa entre elles (et non du classement général de l'épreuve).

Once more picking up its policy of promoting racing drivers, as was the case with the Blue Formula (track races between single-seater cars with GS engines) and 2 CV Cross races Citroën is introducing in France, in 1981, with the collaboration of Total and Michelin, a "Visa for competition" trophy to be fought for throughout the events of the French Overland Rallies Championship 1981.

Referring to this trophy, commentators have already stated that never had any manufacturers gone so far in their efforts to give its full meaning to a formula for the promotion of drivers.

FOR AMATEURS

In each of the ten Regional Managements of Citroën (Lille, Rennes, Bordeaux, Toulouse, Aix-en-provence, Central France, Lyons, Eastern France, Ile-de-France and Paris and region), a committee made up of journalists, sporting authorities and representatives of Total and Citroën has, after perusal of their dossiers, named one driver (and two substitutes) to be entrusted with a Visa specially prepared for racing. Each of the ten drivers thus named will, in this Visa, take part in the French Overland Rallies Championship races.

Subject to possible modifications, these races number eight: 28 Feb-1st Mar, Rallye de la première terre (Marseilles); 14-15 Mar, Garrigues Rally (Nîmes); 4-5 Apr, Rouergue "Causses" Rally (Rodez); 16-17 May, Provence overland Rally (Gap); 20-21 Jun, Charentes overland Rally (Angoulême); 11-12 July, Southand tracks Rally (Draguignan); 5-6 Sep, Beauce overland Rally (Étampes); 3-4 Oct, Quercy Rally (Bretenoux).

NO COST

None of the ten selected drivers is faced with the slightest expenditure, be it for the purchase or the tuning up of the car, for maintenance, for entry fees, travel expenses, participation costs, assistance during races, tyres or petrol, all being entirely taken care of by Citroën, Total and Michelin.

Better still: cash prizes are from the start to be given at the end of each race, according to the classification of the Visas among themselves (and not the general classification for the race).

DIX PILOTES

Les noms des dix pilotes désignés par les jurys régionaux et ceux de leurs suppléants ont été annoncés le 25 février 1981. Ce sont :

Région Languedoc-Roussillon : pilote Bernard Vernhes, suppléants Jean-Claude Mora et Mlle Marylin Laville, *Région Est* : pilote Bernard Dubois, suppléants Philippe Burlet, Bruno Doussot. *Région Parisienne* : pilote Xavier Carlotti, suppléants Jean-Bernard Roger, Jacques Sionneau. *Ile-de-France* : pilote Alain Vinay, suppléants Eric Jaussaud, Mlle Dominique Desbordes. *Sud-Ouest* : pilote Joël de Miguel, suppléants Didier Moureu, Loïc Serreau. *Nord* : pilote Yves Sarazin, suppléants Hervé Migeo, G. van Eslande. *Rhône-Alpes* : pilote Pierre Toujan, suppléants Alain Arbant, Daniel Esclauze. *Auvergne-Limousin* : pilote Michel Bermez, suppléants Jean-Paul Detryes, Jean-Marc Bransard. *Provence-Côte-d'Azur* : pilote Maurice Chomat, suppléants : Roger Raous, Jacques Bazin. *Ouest* : pilote Christian Rio, suppléants : Alain Meyère, Jean-Luc Durocher.

Ce trophée constitue bien une opération de promotion réelle et directe puisque le gagnant sera, à l'issue du Trophée, incorporé pour un an à l'équipe officielle des pilotes Citroën-Total, le deuxième participera dans les mêmes conditions à deux épreuves, le troisième recevra une Visa de compétition. Du 4^e au 10^e seront répartis 60 000 francs de prix en espèces.

Avant même d'avoir effectivement débuté, le Trophée a déjà rempli son office : l'un des pilotes sélectionnés s'est aussitôt vu offrir un volant par une marque concurrente (et néanmoins amie) : Pierre Toujan est ainsi le premier à accéder, grâce au Trophée Citroën-Total-Michelin, au statut de pilote officiel. Son suppléant Alain Arbant devient le pilote en titre de la Visa « Rhône-Alpes ».

2 OU 3 ÉTOILES

Pour faire acte de candidature, une seule condition était nécessaire : posséder une licence (pilote débutant) à une ou deux étoiles, mais pas à trois ou quatre étoiles (pilote confirmé) de la Fédération française du Sport automobile et avoir déjà participé à une ou plusieurs courses. C'est-à-dire avoir déjà, par une démarche antérieure personnelle, manifesté son intérêt actif pour la compétition automobile.

Ainsi Citroën trouvera-t-il en 1981 dans le Championnat de France des rallyes sur terre un double intérêt : celui de participer à certaines épreuves avec ses voitures officielles, et celui d'y retrouver les Visa des dix pilotes à qui a échoué la chance de représenter leur région. Fasse que les épreuves de ce championnat soient nombreuses, sérieuses, passionnantes.

This trophy does indeed constitute a promotion operation for racing drivers since the winner, at the end of the Trophy competition, will for one year become part of the Official Citroën-Total racing team, the second taking part under the same conditions in two events, and the third receiving a Competition-type Visa. The 4th to 10th will share between them cash prizes for a total of 60,000 French francs.

TEN PILOTS

The names of the ten pilots and their substitutes designed by the regional jurys had been announced on 25 February 1981. They are:

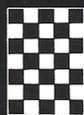
Region Languedoc-Roussillon : pilot Bernard Vernhes, substitutes Jean-Claude Mora and Marylin Laville. Region East : pilot Bernard Dubois, substitutes Philippe Burlet, Bruno Doussot. Region of Paris : pilot Xavier Carlotti, substitutes Jean-Bernard Roger, Jacques Sionneau. Ile-de-France : pilot Alain Vinay, substitutes Eric Jaussaud, Miss Dominique Desbordes. Region South-west : pilot Joël de Miguel, substitutes Didier Moureu, Loïc Serreau. Region North : pilot Yves Sarrazin, substitutes Hervé Migeo, G. van Eslande. Rhône-Alpes : pilot Pierre Toujan, substitutes Alain Arbant, Daniel Esclauze. Auvergne-Limousin : pilot Michel Bermez, substitutes Jean-Paul Detryes, Jean-Marc Bransard. Provence-Côte-d'Azur : pilot Maurice Chomat, substitutes Roger Raous, Jacques Bazin, West: pilot Christian Rio, substitutes Alain Meyère, Jean-Luc Durocher.

2 OR 3 STARS

Before it really started, the Trophy already performed its purpose: a rival (but nevertheless friendly) brand offered immediately a steering-wheel to one of the selected drivers: so is Pierre Touchan the first one to access, thanks to the Citroën-Total-Michelin Trophy to the status of official driver. His substitute Alain Arbant becomes titular driver of the "Rhône-Alpes" Visa.

To "stand" for election, there was only one condition: that the candidate should be in possession of a licences (beginners') with one or two stars, but not a three- or four-star licence (confirmed racer) issued by the F.F.S.A. (French Federation for Automobile Sports) and that he (or she) should already have taken part in one or more races. In other words that he should, by a prior personal effort, have shown his interest in car racing.

Citroën will thus find, in the French Overland Rallies Championship, a twofold interest: that of taking part in certain rallies with its official CXs, and that of finding there the Visas of the ten drivers lucky enough to have the opportunity of representing their region. May the races in this championship prove numerous, be run on serious lines, and turn out enthralling.



RÈGLEMENT DU TROPHÉE CITROËN

ARTICLE 1

La Société Automobiles Citroën organise en 1981 avec la participation des sociétés Total et Michelin un concours : « Visa pour la compétition ».

Le présent règlement a été approuvé par la Fédération Française du Sport Automobile le 26 novembre 1980 sous le n° 16.

ARTICLE 2

A chacune des dix Directions Régionales suivantes : Aix-en-Provence, Bordeaux, Centre, Est, Ile-de-France, Lille, Lyon, Paris ou région parisienne, Rennes, Toulouse, est attribuée pour 1981, une Visa Super X préparée en groupe 5 par le service Compétitions Citroën.

ARTICLE 3

Le concours se dispute sur les épreuves retenues du Championnat de France des Rallyes sur Terre 1981.

ARTICLE 4 - CANDIDATS AU CONCOURS

Tout conducteur ou conductrice résidant en France, n'étant pas licencié F.F.S.A. 3 ou 4 étoiles, peut faire acte de candidature au concours, en adressant sa demande au service Compétitions Citroën - 10, avenue Albert-Einstein - 78190 Trappes, avant le 22 janvier 1981, qui lui fera parvenir le règlement et le bulletin d'inscription à retourner dûment rempli.

ARTICLE 5 - SÉLECTION DES PILOTES

Un comité par Direction Régionale :

- un représentant de la Direction régionale Citroën,
 - un représentant de la ou des Ligues régionales automobiles de la F.F.S.A. sur le territoire de laquelle ou desquelles se situe la Direction régionale,
 - un représentant de la société Total,
 - un représentant de la Presse régionale,
 - un représentant du service Compétitions Citroën qui éventuellement arbitrerait tout litige.
- Ce comité est chargé d'examiner les dossiers et de sélectionner un pilote et ses suppléants éventuels.

ARTICLE 6 - PARTICIPATION AUX ÉPREUVES

L'inscription des pilotes aux différentes épreuves est faite auprès des organisateurs par le service Compétitions Citroën qui prend à sa charge le montant des droits d'engagement. Les pilotes doivent seulement être en possession de leur licence conducteur 1 ou 2 étoiles délivrée par la F.F.S.A. pour l'année 1981, la Direction régionale étant le concurrent et possédant la licence correspondante.

ARTICLE 7 - CO-PILOTE

Le co-pilote est choisi par le pilote, à sa convenance. Ce choix doit être ratifié par le comité de sélection. Le co-pilote doit être titulaire d'une licence 1 ou 2 étoiles délivrée par la F.F.S.A. pour l'année 1981.

ARTICLE 8 - RÈGLEMENT TECHNIQUE

Les voitures fournies en groupe 5 doivent rester conformes à ce groupe. Toute amélioration peut y être apportée après accord écrit du Chef du service Compétitions Citroën.

ARTICLE 9 - ENTRETIEN DES VOITURES

Chaque Direction régionale, par l'intermédiaire d'un de ses concessionnaires ou succursales, assure l'entretien de la voiture, son déplacement et son assistance lors des épreuves.

ARTICLE 1

In 1981, the Société Automobiles Citroën, with the participation of the Total and Michelin Companies, is organizing a contest entitled: "Visa for competition". The present rules and regulations were approved by the Fédération Française du Sport Automobile (French Motor Sports Federation) on 26 November 1980, under No. 16.

ARTICLE 2

Each of the ten following Regional Managements: Aix-en-Provence, Bordeaux, Central France, Eastern France, Ile-de-France, Lille, Lyons, Paris and region, Rennes and Toulouse, have at their disposal, for 1981, a Visa Super X prepared in group 5 by the Citroën Competitions Department.

ARTICLE 3

The competition will be run conjointly with the races selected for the French Overland Rallies Championship 1981.

ARTICLE 4 - CANDIDATE COMPETITORS

Any drivers, male or female, resident in France and holding neither a 3-star nor 4-star licence from the F.F.S.A. may put in his/her application for the competition by sending his/her request to Service Compétitions Citroën - 10, avenue Albert-Einstein - 78190 Trappes, before January 1981, which will send him/her the rules and regulations, and an entry form to be returned duly filled in.

ARTICLE 5 - SELECTION OF DRIVERS

For each Regional Management there will be a selection committee made up of:

- a representative of Citroën's Regional Management;
- a representative of the F.F.S.A.'s Regional Motoring League or Leagues on whose territory the Regional Management concerned is located;
- a representative of the Total Company;
- a representative of the regional Press;
- a representative of Citroën's Competitions Department, who will arbitrate any possible disagreement.

This committee shall examine the dossiers and select a driver and his/her possible substitutes.

ARTICLE 6 - PARTICIPATION IN THE RACES

The drivers are entered for the various races by Citroën's Competitions Department, which assumes responsibility for all entry fees. The drivers only have to have their 1- or 2-star licence issued by the F.F.S.A. for 1981, the Regional Management being the competitor and holding the corresponding licence.

ARTICLE 7 - SECOND DRIVER

The choice of the second driver is left to the driver's choice, which must however be ratified by the Selection Committee. The second driver must also hold a 1- or 2-star F.F.S.A. licence for 1981.

ARTICLE 8 - TECHNICAL REGULATIONS

The cars supplied in group 5 must remain in compliance with this group. Any improvement is allowable with the written agreement of the head of Citroën's Competitions Department.

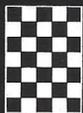
ARTICLE 9 - CAR MAINTENANCE

Each Regional Management, through one of its Concessionaires or Branches, shall see to the car's maintenance, to its movements, and to any assistance during the races.



RALLIES





La société Total fournit le carburant et le lubrifiant nécessaires au déplacement de la voiture et de son assistance.

La société Michelin assure la fourniture des pneumatiques.

ARTICLE 10 - PEINTURE DES VOITURES

Chaque voiture est peinte aux couleurs du concours et porte la mention de sa région.

ARTICLE 11 - PUBLICITÉ

Un schéma de publicité conforme à l'Article 2 du Règlement de Publicité de la Fédération Française du Sport Automobile est obligatoire. Aucune autre publicité n'est acceptée.

ARTICLE 12 - CLASSEMENT

A l'issue de chaque rallye, des points sont attribués aux pilotes sélectionnés, selon le barème suivant, quelle que soit leur place au classement général du rallye : 1^{er} 15 points, 2^e 12 points, 3^e 10 points, 4^e 8 points, 5^e 6 points, 6^e 5 points, 7^e 4 points, 8^e 3 points, 9^e 2 points, 10^e 1 point.

Le conducteur ayant marqué le maximum de points au cours des épreuves retenues pour le concours moins une, sera déclaré vainqueur. En cas d'ex æquo, un grand jury composé se réunira pour déclarer le vainqueur.

ARTICLE 13 - PRIX

Chaque rallye donne lieu à une attribution de prix en espèces aux pilotes sélectionnés, répartis de la façon suivante, quelle que soit leur place au classement général du rallye : 1^{er} 2 000 F, 2^e 1 500 F, 3^e 1 000 F.

En fin d'année, le pilote du concours ayant obtenu le plus grand nombre de points fera partie pour la saison 1982 de l'équipe officielle des pilotes Citroën.

Le 2^e participera en tant que pilote d'usine à deux épreuves.

Le 3^e recevra une Visa préparée pour la compétition.

Les autres prix se répartissent ainsi : 15 000 F au 4^e, 10 000 F au 5^e, 9 000 F au 6^e, 8 000 au 7^e, 7 000 F au 8^e, 6 000 F au 9^e, 5 000 F au 10^e.

La société Citroën se réserve toutefois le droit d'annuler ces dispositions en cas de performances insuffisantes.

ARTICLE 14

La société Citroën se réserve le droit d'apporter à tout moment des modifications au présent règlement, après approbation de la F.F.S.A., et d'arbitrer éventuellement tout litige au moment de l'attribution des prix.

ARTICLE 15

Chaque Direction régionale étant concurrent, elle seule ou son représentant est habilité à déposer réclamation auprès des organisateurs.

Ce concours faisant partie intégrante des épreuves, les officiels de ces épreuves doivent considérer les participants du concours comme tous les autres licenciés de la F.F.S.A. Seuls les officiels figurant sur le règlement de chaque épreuve sont aptes à prendre toute décision qui concerne les réclamations et les sanctions envers les concurrents.

Au cas où un pilote verrait sa licence suspendue provisoirement par la Fédération Française du Sport Automobile, le comité de sélection régional se réunirait pour décider de la suite à donner à la participation de ce pilote au concours ou à son remplacement par un autre pilote.

The Total Company shall supply the fuel and lubricants required for the car's movements and for its assistance.

The Michelin Company shall supply the tyres.

ARTICLE 10 - CAR PAINTWORK

Each car shall be painted in the colours of the competition and bear a mention of the region to which it belongs.

ARTICLE 11 - ADVERTISING

An advertising scheme complying with Article 2 of the F.F.S.A. is mandatory. No other advertising shall be accepted.

ARTICLE 12 - CLASSIFICATION

At the end of each rally, marks will be allotted to the selected drivers according to the following schedule, irrespective of position in the rally's general classification: 1st 15 points, 2nd 12 points, 3rd 10 points, 4th 8 points, 5th 6 points, 6th 5 points, 7th 4 points, 8th 3 points, 9th 2 points, 10th 1 point.

The driver scoring most marks during the races chosen for the competition, less one, shall be declared the winner.

Should two driver achieve equal scores, a grand jury made up of regional representatives amongst others shall meet to declare the winner.

ARTICLE 13 - PRIZES

Each rally shall give rise to a distribution of cash prizes to the selected drivers, broken down as follows, irrespective of their place in the general classification: 1st 2,000 F, 2nd 1,500 F, 3rd 1,000 F.

At the end of the year, the driver in the competition having accumulated the highest score will become part of the official Citroën Drivers' Team for 1982.

The 2nd shall, in the capacity of "works driver", race in two events in which Citroën is to take part.

The 3rd shall receive a Visa prepared for competition driving.

The other prizes shall be as follows: 15,000 F for the 4th, 10,000 for 5th, 9,000 for 6th, 8,000 for 7th, 7,000 for 8th, 6,000 for 9th, 5,000 for 10th.

The Citroën Company however reserves the right to cancel the above arrangements in case of unsatisfactory performance.

ARTICLE 14

The Citroën Company reserves the right at any time to modify the present Rules and Regulations, after approval by the F.F.S.A., and if necessary to arbitrate any dispute at the time of attributing prizes for the Competition.

ARTICLE 15

Each regional Management being a competitor, it or its representative are alone empowered to register a complaint with the organizers. This competition being part and parcel of the tests, test officials must consider participants in this competition precisely like any other F.F.S.A. licence holders.

Alone the officials named in the rules and regulations of each test are empowered to make any decisions concerning complaints and sanctions against competitors.

Should a driver have his licence provisionally suspended by the F.F.S.A., the Regional Selection Committee should meet to decide what steps to take as to the driver's continued participation in the competition or his/her replacement by another driver.

TROPHEE CITROËN VISA AU PORTUGAL

Parallèlement au Trophée Citroën pour les Visa représentant dix régions de France, Citroën Portugal lance un Trophée différent réservé aux pilotes licenciés au Portugal courant sur des Visa de série (groupe I).

Six rallyes : James-Póvoa de Varzin 24-25 janvier, Camélias 7-8 février, Figueira da Foz 28-29 mars, Porto 11-12 avril, Ronde du Soleil 2-3 mai et Tour du Portugal 14-17 mai 1981.

Dans chacun d'entre eux un classement spécial sera effectué pour les Visa, attribuant 20 points à la première d'entre elles, 17 à la 2^e, 15 à la 3^e, etc. Des points supplémentaires seront attribués aux Visa bien placées dans le classement général du groupe I : 10 pour la place de 1^{er}, 7 pour 2^e, 5 pour 3^e, etc. Le classement final du Trophée sera établi en tenant compte des 2 meilleurs résultats pour 3 ou 4 participations, des 3 meilleurs pour 5 ou des 4 meilleurs pour 6. Prix : 50 000 escudos au premier, 30 000 au 2^e, 20 000 au 3^e, etc.

Dès l'annonce de trophée, seize pilotes se sont inscrits d'emblée. Huit ont participé au rallye James (600 km, 18 spéciales). 49 voitures au départ, dont 8 Visa ; 27 à l'arrivée, dont 8 Visa ! Meilleur équipage : R. Fontes - V. Guimaraes, 11^e au classement scratch, 8^e en groupe I, 1^{er} de la classe.

Le 8 février, au rallye des Camélias (690 km dont 200 en 30 épreuves spéciales, sur asphalte), R. Fontes l'emportait encore : 9^e au scratch, 4^e du groupe, 1^{er} de la classe.

In parallel to the Citroën Trophy for Visas representing the French regions, Citroën Portugal is introducing a different Trophy reserved for drivers holding a Portuguese racing licence, on group I Visas (standard touring models).

Six rallies: James-Povoá de Varzin on 24-25 Jan, Camélias 7-8 Feb, Figueira da Foz 28-29 Mar; Oporto 11-12 Apr, "Ronde du Soleil" 2-3 May and Tour of Portugal 14-17 May 1981. In each of these rallies a special classification for the Visas will be established, giving 20 marks for the first of them, 17 to the 2nd, 15 to the 3rd, etc.

Extra marks will be allotted to Visas well placed in the general classification for group I: 10 for 1st, 7 for 2nd, 5 for 3rd, etc.

The final classification for the Trophy will be established taking into account the 2 best results for 3 or 4 participations. Prizes: 50,000 escudos for the first, 30,000 for the 2nd, 20,000 for the 3rd, etc.

As soon as the Trophy was announced, sixteen pilots entered it immediately. Eight of them took part in the James Rally (375 miles, 18 specials). 49 cars on the starting line, of which 8 Visas! The best team: R. Fontes - V. Guimaraes, came in 11th scratch, 8th in the Group I, first of its class.

On February 8th in the Camélias Rally, R. Fontes made it again: 9th scratch, 4th of its group, first of its class.



Photo Citroën 7.553



RALLYES



CHYPRE : UNE GSA DE COMPÉTITION

Depuis vingt ans Andréas Hilidès est agent exclusif de Citroën à Chypre.

Andréas Hilidès aime la compétition. Depuis de nombreuses années, il participe activement aux rallyes automobiles organisés à Chypre en y engageant des GS et GSA qu'il prépare avec son équipe de mécaniciens. Depuis qu'il ne court plus lui-même, A. Hilidès a confié le volant à deux excellents pilotes, Terzian et Théophamides.

Après avoir gagné en 1978 le Rallye « Safari » avec une GS X 2 groupe I et une GS groupe II, respectivement première et seconde au classement général, puis avoir terminé 3^e au classement général du Rallye du Tigre, la GS d'Andréas Hilidès a fait une remarquable saison 1979 : 5^e au Rallye Safari, 1^{er} au Rallye des Tulipes, 3^e au Tour de Chypre, 2^e au Rallye des Pilotes, 3^e au Championnat CAA, 1^{er} dans le groupe I, 2^e de la Coupe des constructeurs.

En 1980, Andréas Hilidès continue, avec une GS X 3 groupe I : 4^e au Rallye Targa, 4^e et 5^e au Rallye des Tulipes. C'était de bon augure pour le Rallye international de Chypre, en septembre, épreuve de 1 200 km dont 90 % de terre, avec 28 étapes spéciales chronométrées, inscrite au Championnat d'Europe des rallyes. Après une course très dure, la GS X 3 de série confiée à M. Théophamides - I. Théophanous figure parmi les 10 voitures parvenant à l'arrivée sur 68 au départ. Elle est seconde du groupe I et 7^e au scratch.

Les GS X 3 Hilidès sont 1^{re} et 2^e du groupe I au Championnat des rallyes de Chypre 1980, 4^e de la coupe des constructeurs.

Etonnez-vous, après cela que les GSA fassent 70 % des ventes d'Andréas Hilidès.

Andreas Hilides has for twenty years been Citroën's sole agent in Cyprus.

Andreas Hilides likes competitive sports. For many years he himself took part in the motor-car rallies organized in Cyprus, entering GSs and GSAs tuned up by his team of mechanics. Now he personally no longer races, Andreas has handed the wheel over to Terzian and Theophamides.

After winning the 1978 "Safari" Rally with a GS X2 group I and a GS group II, respectively first and second in the general classification, and thereafter finishing 3rd in the general classification of the Tiger Rally, Andreas Hilides's GS had a remarkable 1979 season: 5th in the Safari Rally; first in the Tulips Rally; 3rd in the Tour of Cyprus; 2nd in the Racing Drivers' Rally; 3rd in the 1979 CAA Championship, 1st in group I; 2nd in the 1979 Manufacturers' Cup.

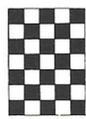
This trend continued in 1980 with a group I GS X3: 4th in the Targa Rally, 4th and 5th in the Tulips Rally. This augured favourably for the International Cyprus Rally, in September - a 750 - mile course of which 90% was on earth tracks, with 28 timed special runs; it features among the rallies of the European Championship. After a very tough race, the standard production GS X3, driven by M. Theophamides was among the ten cars in at the finish, out of 68 starters. It was second in group I and 7th in the scratch classification.

Hilides's GS X3s were 1st and 2nd in group I in the 1980 Cyprus Championship, and 4th in the Manufacturers' Cup.

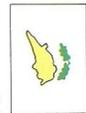
No wonder GSAs represent 70% of Andreas Hilides's sales!



Photo Autokinyto (Citroën 7.552)



RALLYES





Cinquante neuf 2 CV Cross, ni plus ni moins, ont été disputés en 1980, dans huit pays.

Coup d'envoi dès le 17 janvier sur la Plage de Renaca, près de Vina del Mar, au Chili. Car après avoir conquis l'Europe, le 2 CV Cross, sous le nom de Citro-cross, enthousiasme l'Amérique latine : sept épreuves chiliennes en 1980, 20 000 spectateurs à la Serena, un championnat national, deux finales en janvier et février 1981.

La Belgique détient le record du nombre d'épreuves : treize, notamment à Somelresse, Latoye, Aarrijke et Cerfontaine.

Champion de Belgique : Daniel Hellemans, devant Richard Gengler 2^e et Dirk Oosterlinck 3^e.

Au Danemark furent disputées sept épreuves nationales, notamment à Silkeborg, Tirstrup, Frederikshavn.

En Espagne : neuf en six mois, d'avril à octobre, d'Orense à Jerez, en passant par Barcelona, Zaragoza, Oviedo, Madrid...

En France, c'est un Berrichon, Jean-Michel Armand qui a emporté le titre national, devant Bernard Poitrenaud et le Suisse Hubert Bourquin, à l'issue de six épreuves âprement disputées : Mari-

Fifty nine 2 CV Cross events, no less, were run in 1980, in eight countries.

The "kick-off" took place on 17 January on Renaca Beach, near Vina del Mar, Chile. For, after conquering Europe, the 2 CV Cross phenomenon, under the name of Citro-cross, is sweeping through Latin America: seven Chilean events in 1980, 20,000 spectators at La Serena, a national championship, and two finals, in January and February 1981.

Belgium holds the record for the number of meetings: thirteen, and among them those at Somelresse, Latoye, Aarrijke and Cerfontaine.

In Denmark, seven national events were fought out, for instance at Silkeborg, Tirstrup and Frederikshaven.

In Spain: nine in six months, between April and October, from Orense to Jerez, via Barcelona, Zaragoza, Oviedo and Madrid...

In France, a man from Berry named Jean-Michel Armand took the national title, ahead of Bernard Poitrenaud and Swiss driver Hubert Bourquin at the conclusion of six hard-fought bouts: Marignane, Vasselay, Le Pechereau, Pont de Ruan, Chartres and Le Creu-

gnane, Vasselay, Le Pechereau, Pont de Ruan, Chartres et le Creusot. Aux côtés des Français nouveaux venus ou chevronnés (Christian Meunier, Jean-Patrick Claude, Gérard de Barbeyrac, Jean Ballereau, Christian Komaniecki, Rémy Cordebar), des Suisses (Kurt Wurmli, Peter Spruengli) ou des Anglais (Royce Grey)...

En Hollande, six épreuves, à Gendt près de Nimègue et à Lelystad, dont un week-end international (31 mai-1^{er} juin).

En Italie, Citroën n'organise plus de 2 CV Cross mais sept épreuves ont figuré au programme d'auto-cross toutes catégories, à Vaccarino, Spresiano, Lonato et autres Civitanova.

Le 5^e Trophée national de Pop-cross portugais a vu une nouvelle fois triompher un des plus assidus pilotes de la spécialité : Inverno Amaral, qui a remporté 3 des 4 courses portugaises, devançant Carlos Simoes, vainqueur de la dernière.

sot. By the side of French newcomers or confirmed drivers (such as christian Meunier, Jean-Patrick Claude, Gérard de Barbeyrac, Jean Ballereau, Christian Komaniecki, Rémy Cordebar), Swiss (Kurt Wurmli, Peter Spruengli) and

English (Royce Grey) drivers.

In Holland, six events: at Gendt near Nijmegen and at Lelystad, among

others, and including an international week-end.

In Italy, Citroën is no longer organizing 2 CV Cross races; but seven bouts featured in the all-categories motor-cross programme, at Vaccarino, Spresiano, Lonato and other Civitanovas.

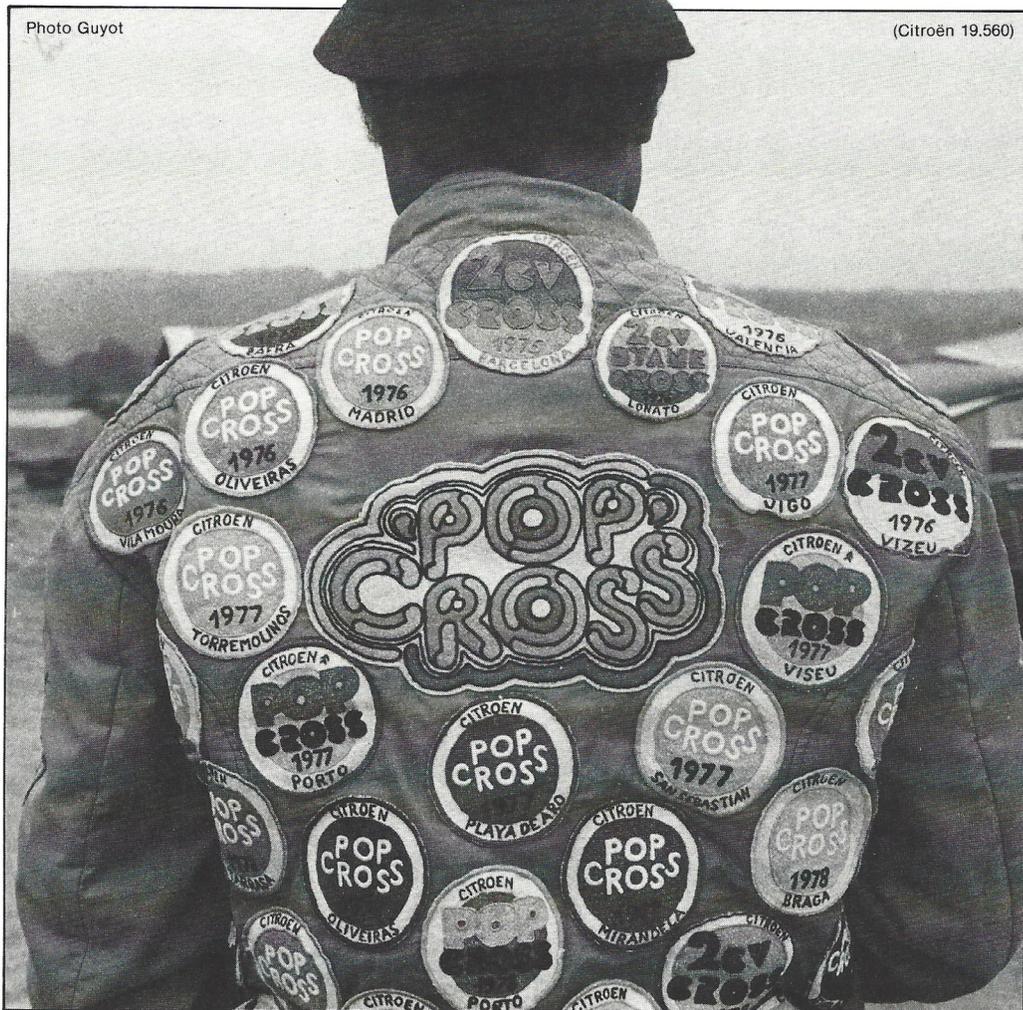
The fifth Portugese national "pop-cross" Trophy once again saw the triumph of one of the most assiduous specialists in this field: Inverno

Amaral, who won three of the four Portugese races, ahead of Carlos Simoes, winner of the last of them. Equal third: José Moreno and his friend Antonio Vieira.

CALENDRIER 1981 DES 2 CV CROSS EN FRANCE
 Marignane (Marseille) 2-3 mai. La Chapelle St-Ursin (Bourges) 6-7 juin. Torcy (Le Creusot) 20-21 juin. Le Pechereau (Argenton-sur-Creuse) 27-28 juin. Pont de Ruan - Thilouze (Tours) 11-12 juillet. Ordiap-Lambare (Mauléon) 8-9 août. Chartres 12-13 septembre.
 Renseignements au groupement des organisateurs de 2 CV Cross. 46 bis av. d'Argenton. F 36000 Chateauroux.

Photo Guyot

(Citroën 19.560)



2 CV CROSS 1980



TOUR DU MAROC 1980

2 CV CROSS TRES SPECIAL POUR GERARD TILLIETTE

Incroyable mais vrai : c'est une 2 CV qui, après quelque 6 000 km arrachés à un environnement rendu hostile par d'agressives circonstances atmosphériques, triomphe en catégorie « 2 roues motrices » dans ce Tour du Maroc 1980 (à ne pas confondre avec le Rallye du Maroc 1980 « al massira », gagné par Deschaseaux-Plassard en CX).

Pour préparer cette 2 CV (plateforme renforcée, carrosserie découpée, moteur 602 cm³ d'Ami 8, boîte de vitesses de 2 CV 4) Gérard Tilliette a tenu compte des leçons des 2 CV Cross qu'il pratique depuis 1975, comme il a tenu compte de son expérience de pilote dans cette spécialité pour affronter le sol souvent flou et mouvant de ce tour du Maroc de pierres roulantes, de boue glissante et d'oueds en crue.

Du 3 au 14 novembre, la pluie, le vent, la neige vinrent perturber le programme mis au point par l'organisateur Jean-Claude Bertrand, tellement qu'il fallut annuler ou raccourcir pour cause d'inondations ou d'effondrement de piste certaines des neuf étapes prévues. Ce qui en demeura fut, notamment les longues étapes du Sud, encore très éprouvant pour les hommes et les voitures : 12 équipages seulement surent regagner Casablanca, au prix de véritables exploits physiques et mécaniques.

Parmi ces rescapés, bien que s'étant frottés d'un peu près à un gros camion, Tilliette-Lurson surent mener leur 2 CV à bon port et en tête des 2 roues motrices, 9^e au classement général devant une Range Rover, une Jeep AMC et une Peugeot 504.

Avec ses modestes 35 ch de puissance, la 2 CV avait notamment terminé 6^e dans l'étape de Toubkal (Midelt-Marrakech) et 4^e dans l'étape de Zagora.

Incredible but true: it was a 2 CV which, after nearly 4,000 miles wrested from an environment made hostile by aggressive atmospheric conditions, triumphed in the "2-driving-wheel" category in this Tour du Maroc 1980 (not to be confused with the Morocco Rally 1980 "al massira", won by Deschaseaux-Plassard in a CX).

In preparing his 2 CV (reinforced platform, cut-out body panels, Ami 8 602-cc engine, 2 CV 4 gearbox) Tilliette took into account the lessons learnt from 2 CV Cross driving, in which he has been indulging since 1975, just as his experience as a driver in this speciality served him in good stead when facing the often ill-defined, soft ground in this Tour du Maroc made of rolling stones, slippery mud and flooded oueds.

From 3 to 14 November rain, wind and snow came to perturb the programme drawn up by organizer Jean-Claude Bertrand, to such a tune that some of the nine planned stretches had to be cancelled or shortened for reasons of flooding or of track collapse. The remainder - and in particular the long stretches in the South - was still severe enough a test for man and machine alike: only 12 teams got back to Casablanca, after real exploits, both physical and mechanical.

Among the "survivors", although having nudged up a little too close to a large lorry, Tilliette - Lurson were able to take their 2 CV to a safe haven in the lead of the 2-wheel drivers, and 9th in the general classification.

With its moderate 35 effective HP, the 2 CV had among other feats finished 6th in the Toubkal stretch (Midelt-Marrakesh) and 4th in the Zagora stretch.



Le nombre et la fréquence des publications sur une firme mesurent l'intérêt qu'elle suscite et l'importance de son image dans le public. De ce point de vue, Citroën n'est pas mal placé.

Histoire de la firme et de son fondateur :

« **Quai de Javel, quai André Citroën** » 2 tomes, de Pierre Dumont (1973 et 1978. Éditions E.P.A.) avec de nombreuses photographies d'époque. « **André Citroën, les chevrons de la gloire** » de Fabien Sabatès et Sylvie Schweitzer (1980. Éditions E.P.A.), avec de nombreux illustrations et un disque ; introduction de G.M. Haardt. « **André Citroën le précurseur** » de Maurice Norroy (1973. Librairie Desforges). « **L'histoire d'André Citroën, souvenir d'une collaboration 1922-1934** » de Charles Rocherand (1979. Éditions Christian).

Histoire des modèles :

« **Toutes les Citroën** » de René Bellu (1978. Jean-Pierre Delville éditeur), préface de Gilles Guerithault, avec des dessins de l'auteur, nombreux documents dont les fac-similés de publicité d'époque. « **Citroën 1919-1939** » de Jacques Wolgensinger, avec des dessins d'Oliver (1967. Delpire éditeur). « **Généalogie** » de Jacques Wolgen-

singer, avec des dessins de Pierre Dumont (1979. Mape éditeur). « **Les deuches** » de Jean-Pierre Ferey (1974. Solar éditeur). « **La traction** » en 300 histoires et 150 photos par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff (1975. Balland éditeur). « **La 2 CV** » en 300 histoires et 150 photos par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff (1977. Balland éditeur). « **L'album de la traction** » par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff (1978. Éditions E.P.A.), avec de nombreuses photographies. « **Quatre saisons** » photographies d'André Martin, préface de Jacques Wolgensinger (1980. Delpire éditeur).

Les croisières :

« **La première traversée du Sahara en automobile** » par Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil, introduction d'André Citroën, avec 60 photographies et 2 cartes (1923. Librairie Plon). « **La Croisière Noire** » par Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil, avec 63 photographies, 2 cartes et 4 portraits de Iacovlev (1927. Librairie Plon). « **La Croisière Jaune** » par Georges Le Fèvre, préface d'André Citroën, introduction de Louis Audouin-Dubreuil, avec 95 photographies et 6 cartes (1933. Librairie Plon). « **Sur la route de la soie** », par Louis Audouin-Dubreuil, avec

ÉLÉMENTS POUR UNE BI



17 photographies de Meynard-Owen Williams et une carte (1935. Librairie Plon). « **En marge de la Croisière Jaune** » par André Goerger, préface de Louis Audouin-Dubreuil, avec 121 photographies et une carte (1935. Editions Rieder). « **L'épopée de la Croisière Jaune** » par Jacques Wolgensinger (1970. Editions Robert Laffont, 1980 Folio-junior Gallimard). « **La Croisière Jaune Citroën** » 250 photographies rassemblées et légendées par Fabien Sabatès, préface des membres de l'expédition, introduction d'André Citroën (1979. Eric Baschet éditions). « **La Croisière Noire Citroën** » 190 photographies rassemblées et légendées par Fabien Sabatès, préface de Jacques Wolgensinger (1980. Eric Baschet éditions).

Rallies et voyages :

« **Le Tour d'Afrique en 2 CV de quatre jeunes Français** » par Guy Viau, avant-propos de Pierre Benoit de l'Académie Française, avec 15 photographies (1956. Editions Amiot Dumont). « **2 hommes, 2 CV autour du monde** » réédition en un seul volume, avec 58 photographies et 2 cartes (1974. Imprimerie FOT), de : « 2 hommes, 2 CV, 2 continents » par Jacques Cornet et Henri Lochon (1955. Pierre Horay

The number of works published about a firm and the frequency of their publication are a measure of the interest the firm arouses and of the importance of its image in the public eye.

éditeur) et de « 2 hommes, 2 CV en Asie » par Jacques Cornet (1958. Pierre Horay éditeur). « **La terre en rond** » par Jean-Claude Baudot et Jacques Séguela, avec 38 photographies et une carte (1960. Flammarion éditeur. *Prix de la littérature sportive 1961*). « **Au long cours en 2 CV** » par Claude Layec, avec 37 photographies et une carte (1968. Presses de la Cité). « **Raid Afrique** » par Jacques Wolgensinger, avec 167 photographies, 7 cartes et 10 schémas techniques (1974. Flammarion éditeur. *Prix de l'Académie Française*). « **La terre en liberté** » par Christian Gallissian, avec 28 photographies et 3 cartes (1976. Librairie Arthaud). « **Mes rallyes** » par Lucien Bianchi, avec 32 photographies et 9 cartes (1969. Flammarion éditeur). « **Quatre fois vainqueur aux 24 heures du Mans** » par Olivier Gendebien, avec 32 photographies (1972. Flammarion éditeur) « **Champion en herbe** » par Jean-Paul Luc et Bernard Martin-Dondoz, avec 53 photographies (1980. Editions A.C.L.A.).

BIBLIOGRAPHIE CITROËN

Atelier de montage de l'usine de Rennes-la Janais : sur la ligne des organes mécaniques parallèle à la ligne de première finition, les ensembles moteur-boîte de vitesses sont préparés puis montés sur les berceaux.

Assembly shop the works at Rennes-la Janais: on the mechanical parts line, parallel to the first finishing line, engine-gearbox units are prepared, then mounted in the cradles.



RENNES-LA JANAIS

VINGT ANS APRES

L'usine Citroën de Rennes-la Janais a vingt ans. Depuis son entrée en activité, en 1961, elle n'a pas cessé d'évoluer et, peut-être à cause de cela, elle n'a pas pris une ride. Elle reste un exemple de décentralisation industrielle et de reconversion de main d'œuvre rurale réussies.

Aujourd'hui, la quasi-totalité de son personnel (dont 23 % de femmes) est toujours d'origine locale et a conservé son domicile rural. Le recrutement, y compris celui des ingénieurs et cadres, est presque exclusivement régional. Rennes-la Janais est une usine qui a su s'installer à la campagne.

Outillage, emboutissage, ferrage, peinture, montage... dans chacune de ces activités la prise en compte des conditions de vie et de travail, le modernisme des solutions techniques retenues (automatisation, information, robotisation) caractérisent cette unité de production.

André Martin en a rapporté un reportage, dont sont extraites les photographies ci-contre et ci-après.

The Citroën works at Rennes-la Janais are twenty years old. Since coming into activity in 1961, they have never ceased developing and - perhaps for this very reason - they have not aged by one wrinkle. They remain an example of successful industrial decentralization and reconversion of rural labour.

Today, nearly the entire work strength (including 23 % women) is still of local origin and still lives in rural surroundings. Recruitment, including that of engineers and executives, is almost exclusively regional. Rennes-la Janais is a factory that has shown a capacity for settling in the country.

Tool-making, stamping, body-assembly, painting, final assembly... in each of these activities, the account taken of living and working conditions, the modernity of the technical solutions adopted (automation, data processing, robotization) are characteristic of this production unit. André Martin has made a reportage on it, from which are excerpted the photographs opposite and on the following pages.

Situation : 6 km au Sud de Rennes, sur la route de Nantes, terrain de 237 hectares.

Fonction : production de carrosseries et montage*, de véhicules (emboutissage*, ferrage*, peinture, sellerie*, montage*), fabrication de biens d'équipement (outillage* de carrosserie et de montage).

Début des travaux : 1959.

Début de production (Ami 6) : 1961.

Surface couverte : 487 000 m².

Routes et pistes intérieures : 10 km.

Réseau ferré : 16 km.

Réseau d'épuration : 38 km.

Electricité : 77 millions kWh/an.

Fuel lourd : 20 500 tonnes.

Eau potable : 85 000 m³.

Eau industrielle : 680 000 m³.

Capacité de production : 1 400 véhicules jour (GSA, Visa), 550 carrosseries (CX).

Production assurée en 2 x 8 heures.

Effectifs : 11 450 (23 % de femmes).

6 800 repas par jours servis en 5 services.

Personnel venant à l'usine en car : 40 %.

Location : 3 3/4 miles south of Rennes, on the Nantes road, on 585 acres.

Function : coachwork (body) production and vehicle assembly (drawing*, fitting, paintwork, upholstery*, final assembly), and manufacture of machine tools (coachwork and assembling tools*).

Building work started: 1959.

Production started (Ami 6): 1961.

Roofed in area: 5,242,000 sq.ft.

Internal roads and pathways: 6 1/4 miles.

Rail network: 10 miles.

Drainage network: 23 1/2 miles.

Electric power: 77 million kWh per year.

Heavy fuel: 20,500 metric tons.

Drinking water: 85,000 cu. m.

Industrial water: 680,000 cu.m.

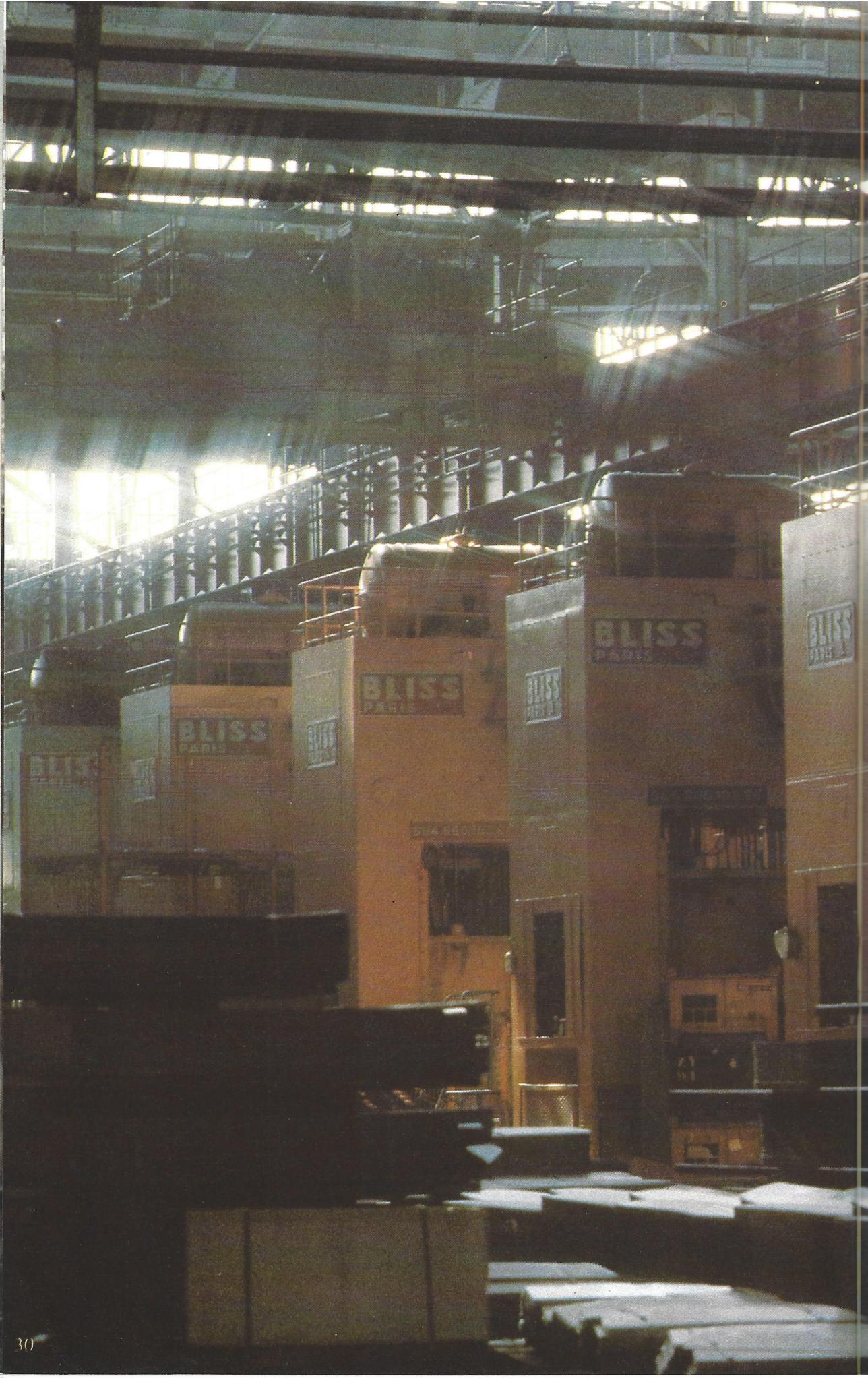
Production capacity: 1,400 vehicles daily (GSA, Visa), plus 550 CX bodies.

Production in 2 eight-hour shifts.

Staff: 11,450, 23 % of them women.

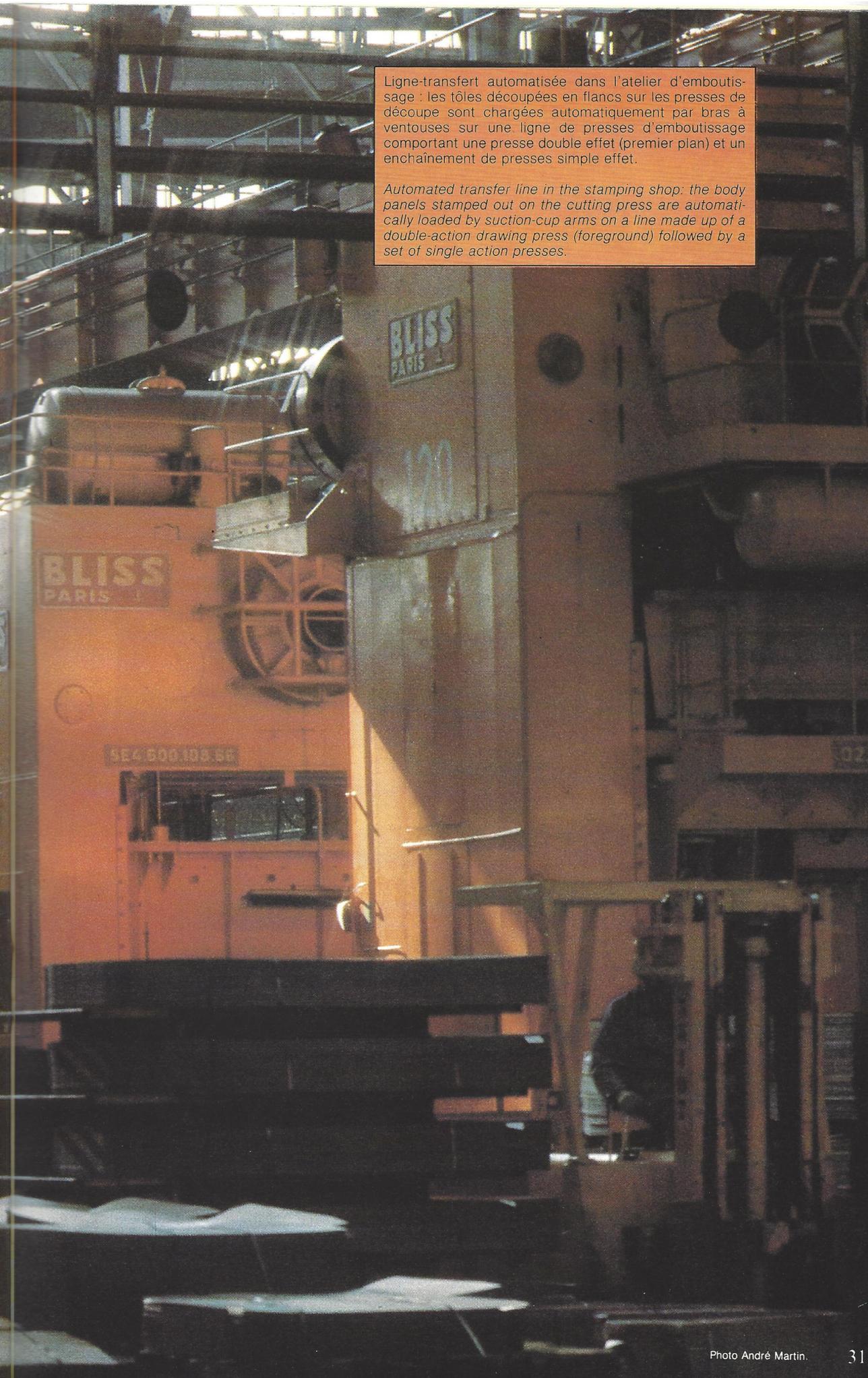
6,800 meals daily, in 5 services.

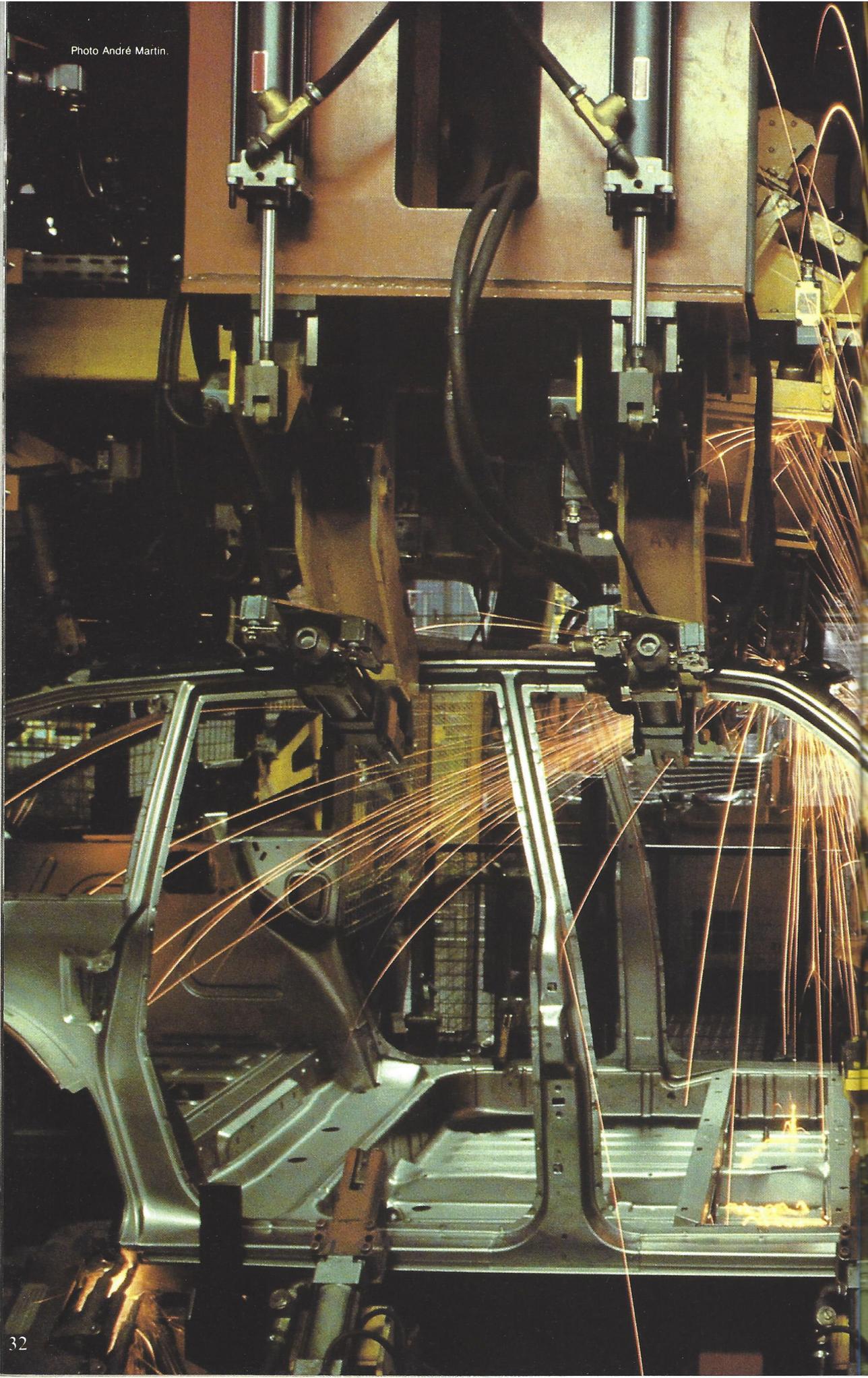
Personnel coming to work by bus: 40 %.



Ligne-transfert automatisée dans l'atelier d'emboutissage : les tôles découpées en flancs sur les presses de découpe sont chargées automatiquement par bras à ventouses sur une ligne de presses d'emboutissage comportant une presse double effet (premier plan) et un enchaînement de presses simple effet.

Automated transfer line in the stamping shop: the body panels stamped out on the cutting press are automatically loaded by suction-cup arms on a line made up of a double-action drawing press (foreground) followed by a set of single action presses.





Assemblage-carrosserie : une machine à souder automatique soude le cadre de la baie de pare-brise sur la caisse.

Body-assembly shop: an automatic welder welding windscreen frame components to the body.







En atelier de peinture, la pose de la laque est faite par rafales de coloris au moyen de six robots pneumatiques (quatre latéraux, deux horizontaux) commandés par un mini-ordinateur placé à l'entrée de la cabine de peinture.

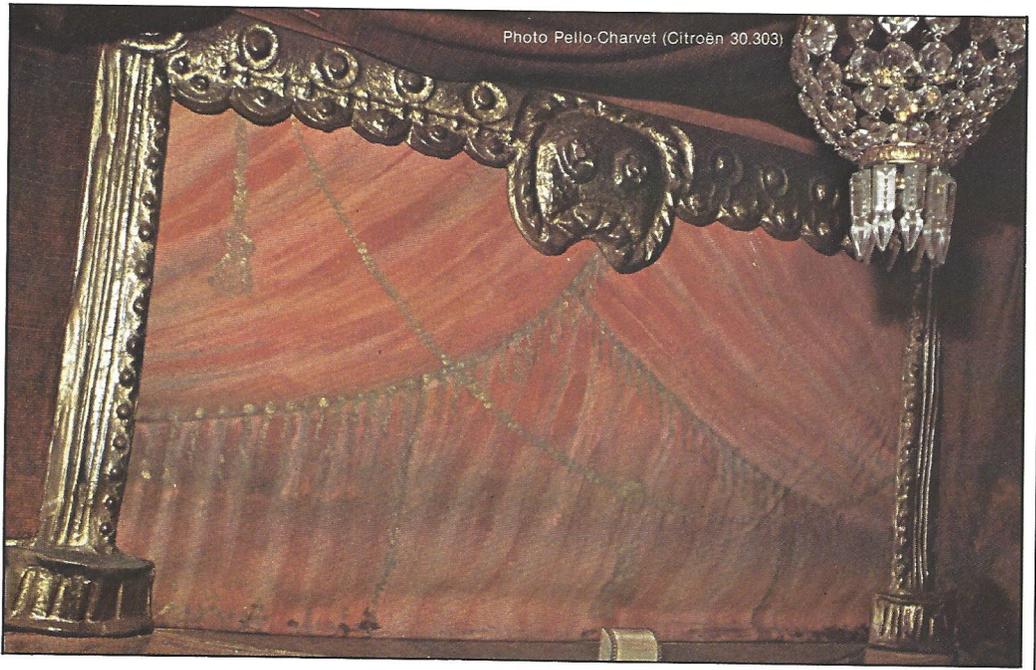
In the painting shop, lacquer is sprayed in colour runs by a battery of six pneumatic robots (four lateral, two horizontal) controlled by a mini-computer at the entrance of the painting booth.





Dans l'atelier de montage, sur la ligne de « première finition » les intérieurs de caisses sont habillés et équipés ; les faisceaux électriques sont notamment mis en place.

In the assembly shop, on the "first finishing" line, body insides are trimmed and fitted out; among other things, the electric cabling is put in.



Faux marbre, rideau cramoisi
et troupe de vrais comédiens

LA 2 CV THEATRE

spectacle de poche sur quatre roues

C'est le plus petit théâtre du monde, mais c'est un vrai théâtre avec le personnel traditionnel : l'ouvreuse, Hervée de Lafond, (ci-contre, en haut à gauche), son pompier de service, Jacques Livchine (idem, au second plan) et son garde républicain, Christian Roy (ci-contre, en haut à droite), ainsi que l'apparat classique : faux marbre et rideau cramoisi (ci-dessus), lustre en cristal et deux sièges authentiques (ci-contre) de la Comédie Française !

C'est un théâtre sur quatre roues : il a été aménagé dans une 2 CV par l'Unité et Cie, une troupe de Saint Quentin en Yvelines qui s'intéresse aux formes théâtrales nouvelles. Grâce à l'enthousiasme et à l'humour de cette troupe sympathique, la 2 CV qui a connu déjà tant d'avatars est devenue la seule voiture du monde vouée aux fastes du théâtre. C'est bien pratique aussi pour déplacer la salle et le spectacle : ils ont voyagé, par exemple, de l'esplanade du Musée Beaubourg à Paris, au Palais des Papes pour le Festival d'Avignon 1980. Au programme : « L'odyssée des mulots du lac », huit minutes proustiennes interprétées par Michel Valmer.

This is the world's smallest theatre. But it is a real theatre, with its traditional staff: its usherette, Hervée de Lafond (top left, opposite), its duty fireman, Jacques Livchine and its uniformed guardsman, Christian Roy (top right, opposite) - not to mention the customary pomp: imitation marble and crimson curtain, crystal chandelier and two genuine seats from the Comédie Française state theatre!

It is a theatre on four wheels: it was fitted up in a 2 CV by the "Unité et Cie" troupe from Saint Quentin en Yvelines, near Paris, who are interested in novel forms of the theatre. Thanks to the enthusiasm and humour of this sympathetic troupe, the 2 CV, which has already been put to so many and varied uses, has now become the only car in the world with a glittering theatrical vocation. The system is also very convenient for moving the scene and the show: they travelled, for instance, from the Musée Beaubourg esplanade in Paris to the Papal Palace at Avignon for that town's 1980 Festival. On the programme: "The odyssey of the lake fieldmice", played by Michel Valmer.



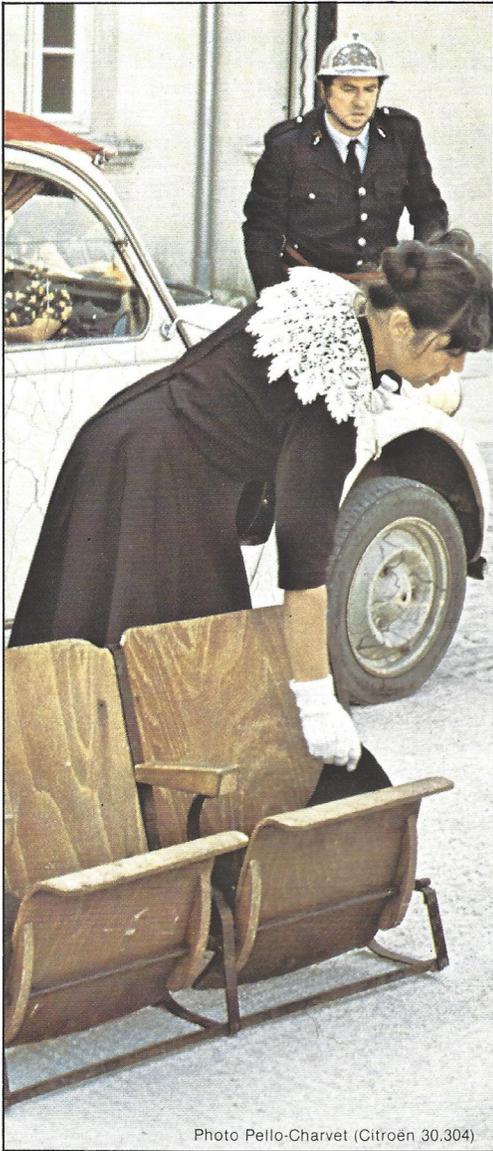


Photo Pello-Charvet (Citroën 30.304)

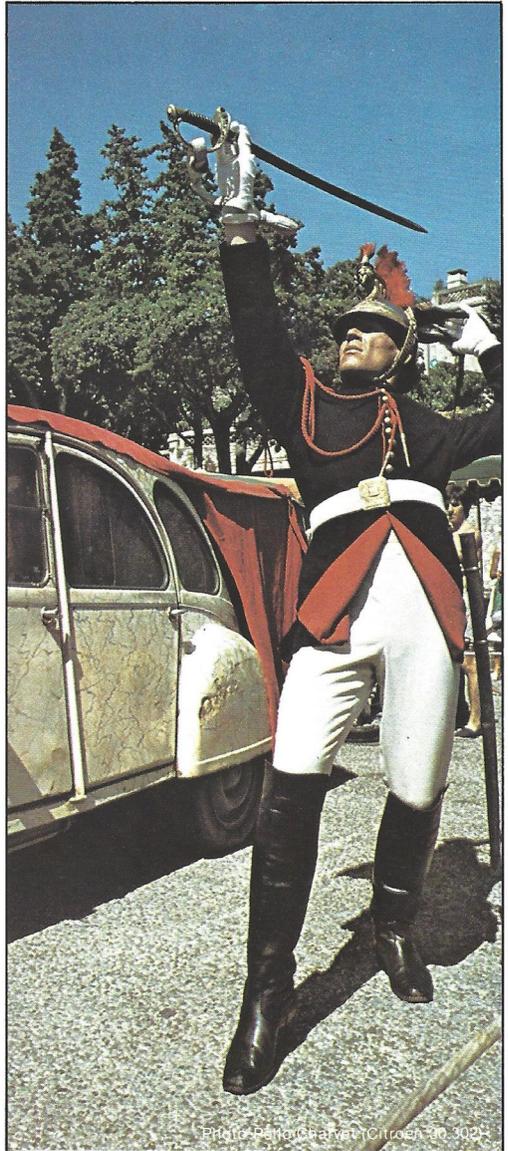


Photo Pello-Charvet (Citroën 30.303)

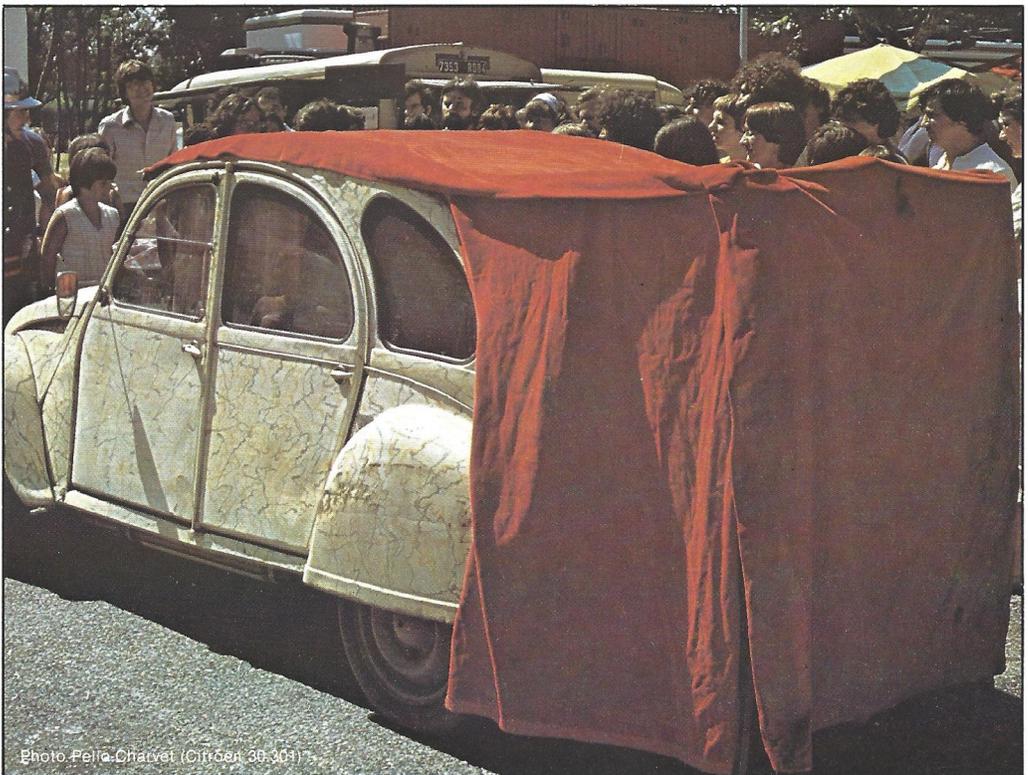
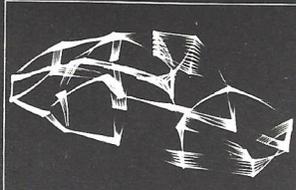


Photo Pello-Charvet (Citroën 30.301)

échos

TECHNIQUE DE LA GSA

CITROËN GS - GSA DESCRIPTION TECHNIQUE TECHNICAL DESCRIPTION



Representational diagrams will occur twice on the structure of a GS machine & different modes of adaptation to France.

Pour un point donné, la succession de points représentés par les déformations élastiques et plastiques dans le cas de l'adaptation.

On realiseit d'écarter de l'axe de rotation les segments, des déformations élastiques et plastiques, des déformations élastiques et plastiques, des déformations élastiques et plastiques, des déformations élastiques et plastiques.

On realiseit d'écarter de l'axe de rotation les segments, des déformations élastiques et plastiques, des déformations élastiques et plastiques, des déformations élastiques et plastiques, des déformations élastiques et plastiques.

RELATIONS PUBLIQUES CITROËN A

Document Citroën 30.287.

PARIS (France). Architecture, moteur, transmission, électricité, hydraulique, suspension, freinage, tels sont les principaux chapitres de la brochure « GS-GSA, description technique » éditée par les Relations Publiques Citroën.

GSA TECHNIQUE

PARIS (France). Physical structure, engine, drive, electrics, hydraulics, suspension, and braking, such are the main chapters of the brochure "GSA: a technical description", published by Citroën Public Relations.

ROUMANIE-FRANCE



Photo Lacoste (Citroën 30.332).

PARIS (France). Le président de la République socialiste rou-

main, M. Ceaucescu et Mme, accompagné de M. Giraud, ministre français de l'Industrie, ont visité le 25 juillet 1980, l'unité de production Citroën d'Aulnay-sous-Bois, où ils ont été reçus par les membres du Directoire de Citroën. M. Ceaucescu (ci-dessus, signant le livre d'or de l'usine d'Aulnay) a pu comparer les installations de l'usine française avec celles de l'usine d'Oltcit en cours d'achèvement en Roumanie.

RUMANIA-FRANCE

PARIS (France). Mr Ceaucescu, President of the Socialist Republic of Rumania, and his wife, with Mr Girard, French Minister for Industry, paid a visit on 25 July 1980 to the Aulnay-sous-Bois Citroën works, where they were greeted by members of the Citroën Directorate. Mr Ceaucescu (above, signing the Aulnay works' visitors' book) was able to compare the facilities at the French works with those of the Oltcit works.

ET MAINTENANT L'ALLUME-CIGARE



2CV. Nu osse med cigartænder

2CV'en skalde. Pierre Boulanger, vor geniel. Ingen har den det. Det har ikke blot for længe været. Lige nu er den ikke blot med en ganske smuk skulptur fra den engelske rig. endelig berømt. Lige nu er den. Måske er Monsieur Boulanger. Åke riger. V. ved det ikke. Men han har ingen. I hvert fald er arbejdet en rigtig ting til. Det har en stor betydning. I hvert fald er arbejdet en rigtig ting til. Det har en stor betydning. I hvert fald er arbejdet en rigtig ting til.



2 CV & Dyane - klassens emere.

CITROËN

Document Masius (Citroën 30.307).

COPENHAGEN (Danemark). Citroën s'est vu décerner le prix Aurore 1980, créé par Gyllandsposten, un des plus grands journaux danois, pour récompenser la meilleure annonce parue dans un quotidien pendant l'année. Sur une première sélection de 757 annonces, le Jury a désigné une annonce drôle et sympathique faite pour Citroën par son agence d'Arcy Mac'Manus et Masius. Intitulée « la 2 CV : maintenant avec un allume-cigare ! », elle montre un briquet de tempête style rétro et joue avec un humour discret

sur la comparaison avec la voiture la plus rustique, la moins assoiffée d'essence, la plus robuste. Bravo !

AND NOW A CIGARETTE LIGHTER

COPENHAGEN (Denmark). Citroën-Denmark was awarded the Aurora 1980 Prize, founded by Gyllandsposten, one of the chief Danish newspapers, as a reward for the best advertisement of the year in a daily paper. Out of a first selection of 757 advertisements, the Jury named an amusing, pleasant ad, produced for Citroën by its agency, D'Arcy, MacManus and Masius. Headlined "The 2 CV: now with a cigarette lighter!", it shows a retro-style wind-proof petrol lighter, and plays with light humour on a comparison with the most rugged, the least petrol-thirsty and the sturdiest of cars.

CARRÉ NOIR

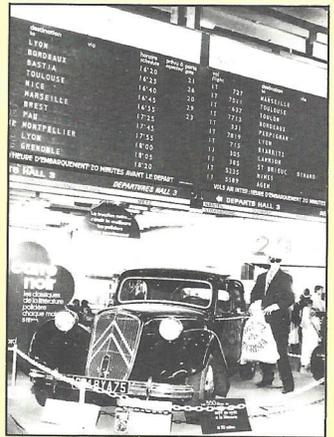


Photo Guyot (Citroën 30.319).

PARIS (France). Durant tout l'été les voyageurs d'Orly-West ont pu voir dans le hall principal de l'aéroport une « 15 Six » traction noire dans un décor de hold-up digne des meilleurs classiques de la littérature policière, promotion pour la collection « Carré Noir » des éditions Gallimard. Ah ! la traction de 1951, c'était bien la meilleure... et nous avions trente ans de moins !

CARRÉ NOIR

PARIS (France). Throughout the Summer, travellers transiting through Orly-West were able to admire, in the main airport hall, a front-wheel drive

« 15 Six », a black car against a hold-up background worthy of the greatest classics of the "whodunit" type: this was a promotional display for the French publishers Gallimard's "Carré Noir" ("Black Square") series. In the good old days, the 1951 "Traction" was beyond doubt the best...

FINALE AU FINEF



Photo Malarid (Citroën 30.315).

NICE (France). C'est à Nice, en présence de M. Jacques Médecin, député-maire (ci-dessus, à gauche) qu'a eu lieu la grande finale du concours organisé par Citroën dans plus de 100 établissements de l'Enseignement technique. Des épreuves de sélection (mécanique, électricité, carrosserie) dans toute la France aboutirent à la désignation de dix équipes de quatre élèves (un électricien, un carrossier, deux mécaniciens, tous en classe préparatoire du C.A.P.) qui vinrent s'affronter à Nice, au Festival International de l'Enfance et de la Jeunesse, du 17 au 22 octobre. Il s'agissait de remonter partiellement (partie avant, moteur, portes - dont une à habiller complètement - et hayon, sièges, démarreur, capteur, circuits de charge) une Visa en moins de cinq heures. Ce fut l'équipe (F. Bouvier, G. Gonin, A. Drouot, D. Bargeon) du lycée d'enseignement professionnel de Bourgoin-Jallieu (Isère) qui l'emporta en 2 heures 25 minutes, bonifications comprises, devant l'externat St-Joseph d'Ollioules (Var) 2 heures 33 minutes et le lycée de Thionville (Moselle) 2 heures 33 minutes 39 secondes. Les vainqueurs reçurent une unité vidéo complète

pour leur lycée. L'an prochain Citroën organisera un concours plus important encore.

FINEF FINAL

NICE (France). It was at Nice, in the presence of Mr Jacques Médecin, Mayor and Member of the National Assembly for the city (inside, left), that the super-final for the competition organized by Citroën in over 100 Technical Schools and Colleges took place. Selective tests (mechanical engineering, electricity, coachbuilding), run throughout France, led to the naming of ten teams of four pupils each (one electrician, one coachbuilder, and two mechanics, all in the C.A.P. (= certificate of professional aptitude class) came face to face in Nice, at the International Childhood and Youth Festival, between 17 and 22 October. The problem set was the partial re-assembly of a Visa (front part, engine, doors - one of which had to be entirely upholstered - hatchback, seats, starter, transducer, charging circuits) in under five hours. The team from the Bourgoin-Jallieu (Isère) Technical Trades School, made up of F. Bouvier, G. Gonin, A. Drouot and D. Bargeon, were first with a time of 2 hrs 25 minutes, including bonuses - just ahead of the St-Joseph day-school of Ollioules (Var), in 2 hrs 33 minutes, and Thionville State Secondary School (Moselle), in 2 hrs 33 minutes 39 seconds. The victors received a complete video system for their school. Next year, it will be more ambitious.

LA FLECHE BLANCHE

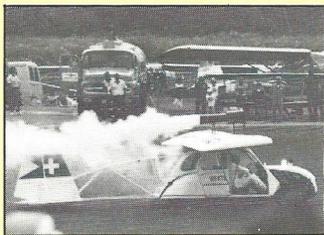


Photo Le Nouvelliste (Citroën 30.305).

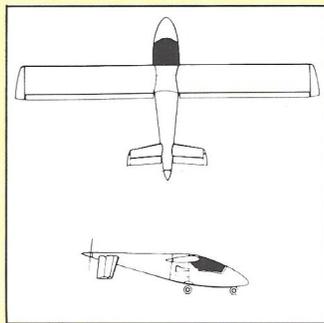
AIGLE (Suisse). Envergure 9,6 m, longueur 6,5 m, poids à vide 475 kg, moteur 602 cm³ relayé par un micropropulseur de planeur développant une poussée de 135 kg, vitesse en palier 140 km/h (calculée),

vitesse de croisière : 125 km/h (supposée), vitesse de décrochage 65 km/h, autonomie 40 minutes, distance de décollage incertaine, plafond inconnu. Telle est la fiche technique de « White arrow », la 2 CV-avion conçue et fabriquée par Yves Jaccard, Francis Kaehr et Rapy Roch en « 600 heures de travail et de nombreuses caisses de bière », disent-ils. Attraction vedette du meeting aérien de Bex, les 23 et 24 août, la « flèche blanche » a fumé, elle a pétaradé, elle a roulé... certains prétendent même qu'elle a volé.

THE WHITE ARROW

AIGLE (Switzerland). Wingspan 31'5 3/4", length 21'3 3/4", weight unladen 1045 lbs, 602-cc engine relayed by a glider micropropulsor developing a thrust of 135 kg (297 lbs), speed in level flight (calculated) 87 mph, cruising speed (theoretical) 77.7 mph, stalling speed 40 mph maximum time between fills 40 minutes, take-off run uncertain, ceiling unknown. Such is the specification of the "White Arrow", the 2-CV-aircraft designed and built by Yves Jaccard, Francis Kaehr and Rapy Roch in "600 hours work and numerous crates of beer", as they state. Star turn at the Bex aeronautical meeting, on 23 and 24 August, the "W.A." smoked, backfired, moved along the ground... Some even claim that it flew.

MICRO IMP



Document Avia Sport (Citroën 30.308).

SPRINGFIELD (États-Unis). Le Micro-Imp, lui, vole. 4,60 m de long, 8,25 m d'envergure, ce mini-avion créé par l'ingénieur Molt Taylor est un monoplace très profilé, à aile haute rectangulaire et empenage en V inversé. Construit en résine polyester et tissu

de verre, il ne pèse que 120 kg à vide. L'hélice propulsive bipale, en bois, est à l'extrémité arrière du fuselage. Elle est entraînée par un arbre de près de 2 m et un embrayage fluide. Le moteur — nous y voilà ! — est un bi-cylindre de Citroën 2 CV dont seul l'allumage (par magneto à réglage d'avance électronique) et l'alimentation (par carburateur Posal) ont été modifiés. Malgré le régime limité à 3000 tours et la puissance de 25 ch environ, la vitesse de croisière est de 180 km/h, pour une consommation record : moins de 3 litres aux 100 km (5,6 litres à l'heure).

MICRO-IMP

SPRINGFIELD (Ill., USA). As for the Micro-Imp, it does fly. 15' long, 27' in span, this mini-aircraft designed by engineer Molt Taylor is a highly streamlined single-seater high, rectangular-wing monoplane with an inverted-V tail unit. Made of polyester resin and woven fibreglass, it only weighs 264 lbs unladen. The wooden twin-bladed pusher airscrew is at the rear of the fuselage. It is driven by a prop-shaft some 6 ft long and a fluid drive. The engine — now we come to it! — is a 2 CV Citroën twin cylinder job whose only modifications concern the ignition (electronically regulated advance magneto) and the fuel feed (Posal carburetter). Despite limitation of the engine speed to 3000 rpm and its scant 25 hp, a cruising speed of 112 mph is reached, for a record low consumption of 95 mpg (1.23 imp. gals per hour).

PRIX AUX TOUBIBS

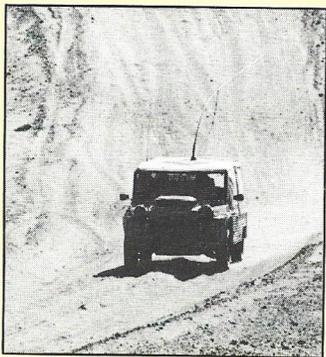


Photo J.L. Roy (Citroën 7.518).

BIARRITZ (France). Le film des Relations Publiques

Citroën réalisé par Claude Caillet sur les Méhari 4x4 qui assurèrent l'assistance médicale du Rallye Paris-Dakar 1980, « La piste des toubibs », a été primé dans la catégorie « grand public » au 23^e Festival du Film d'entreprise de Biarritz. C'est le 6^e film Citroën à recevoir un prix à ce festival.

PRIZE FOR THE DOCS

BIARRITZ (France). The Citroën Public Relations film shot by Claude Caillet on the subject of the Mehari 4x4s which afforded medical assistance to the 1980 Paris-Dakar Rally, "La Piste aux Toubibs" ("Docs' Tracks"), received an award in the "general public" category of the 23rd Firm Films Festival in Biarritz. This was the 6th Citroën film to be awarded a prize at this Festival.

REUTEMANN ET L'ATHENA

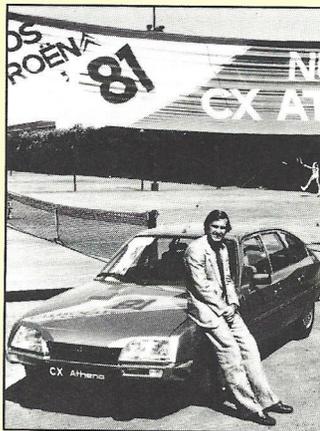


Photo Citroën 30.327.

BUENOS AIRES (Argentine). Le champion automobile Carlos Reutemann a présenté le 11 décembre dernier la CX Athéna à la presse d'Amérique latine et au tout Buenos Aires. Après avoir essayé la CX Athéna sur pistes de terre, sur route, sur autoroute et sur le circuit automobile de Buenos Aires, Carlos Reutemann n'a pas tari d'éloges sur ce modèle. Il a comparé la CX « à effet de nuage » à la formule 1 à « effet de sol ».

REUTEMANN AND THE ATHENA

BUENOS AIRES (Argentina). On 11 December last, car-

racing champion Carlos Reutemann presented the CX Athena to the Latin-American Press and to all the leading personalities of Buenos Aires. After trying out the CX Athena on cross-country tracks, on the road, on motorways and on the B.A. racing track, Carlos Reutemann had nothing but praise for the model. He compared the "cloud effect" of the CX to the formula 1 "ground effect".

DUFFY



Photo Ursula Nesje (Citroën 30.321).

DUSSELDORF (Allemagne Fédérale). Cette 2 CV n'est pas ordinaire. Elle devait assumer la promotion des nouveaux équipements hi-fi automobiles de la société Fisher au salon de l'audio-visuel de Düsseldorf. Le projet séduisit 25 entreprises qui se prirent au jeu et décidèrent d'en faire un « super canard » : Duffy (Ente, canard, est de longue date le surnom donné à la 2 CV en Europe du nord). Des gros pneus, des phares spéciaux, spoiler et becquet arrière proéminent, ainsi qu'un toit ouvrant modifient son apparence extérieure. Sur les portières, un paysage de lac de montagne décore la carrosserie blanche et bleue. Le ramage qui se rapporte à ce plumage fait de cette 2 CV le phénix des hôtes du salon de l'audio-visuel : deux amplificateurs, quatre haut-parleurs, un appareil « car-fidelity » en font un studio acoustique perfectionné. Son prix ? Exceptionnel lui aussi : environ dix fois celui d'une 2 CV de série.

DUFFY

DUSSELDORF (Western Germany). This is no ordinary 2 CV. It was designed to carry the promotion of the Fisher Company's car hi-fi equipment at the Dusseldorf audiovisual show. The project took the fancy of 25 firms, which got stuck in and decided to turn it

into à « superduck » named Duffy (Ente, duck, has long been the 2 CV's nickname in Northern Europe). Large tyres, special headlights, prominent drag reducers at front and rear, and a sliding roof change its external appearance. On the doors, a mountain-lake landscape adorns the white and blue body. The song accompanying the plumage makes this 2 CV the phoenix among the inmates of the audiovisual show: two amplifiers, four loud-speakers, a "car fidelity" system turn it into a sophisticated acoustic studio. Its price? Every bit as exceptional: about ten times that of a standard 2 CV.

MONTAGE A BANGUI



Photo Citroën 33.1.

BANGUI (République Centre Africaine). M. David Dacko, président de la république Centrafricaine a inauguré le 30 novembre 1980 une usine de montage, première unité de production automobile d'Afrique Centrale, qui emploie 85 personnes et doit produire en 1981 quelque 600 véhicules Citroën (Acadiane, Faf, LN, Visa) dont 20 % exportés vers le Congo et le Cameroun.

ASSEMBLY IN BANGUI

BANGUI (Central African Republic). Mr David Dacko, President of the Central African Republic, inaugurated an assembly plant on 30 November 1980. This is the first motor-car production unit in Central Africa intended, in 1981, to produce some 600 Citroën vehicles (Acadiane, Faf, LN, Visa), 20% of which are to be exported to the Congo and the Cameroun.

MISS JEANS

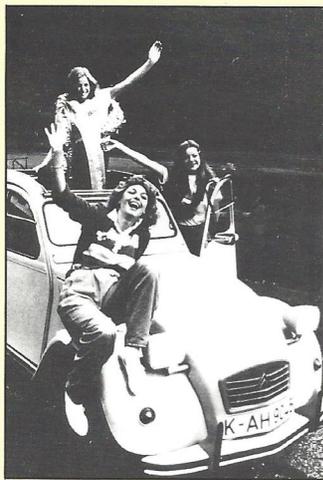


Photo Photo Theo Lemm (Citroën 30.312).

MUNICH (Allemagne Fédérale). C'est maintenant une tradition que l'élection en Allemagne de « la jeune fille en jeans » de l'année, dont la gagnante reçoit tout aussi traditionnellement un 2 CV 6. Ci-dessus, au premier plan, la lauréate 1980, Mlle Harriet Reichert de la région de Francfort.

MISS JEANS

MUNICH (Western Germany). The election has now become a tradition; and the winner, no less traditionally, of a "jeans girl of the year" receives a 2 CV 6. Above, in the foreground, Miss Harriet Reichert, from the Frankfurt area, 1980 winner.

BRUXELLES-MARSEILLE

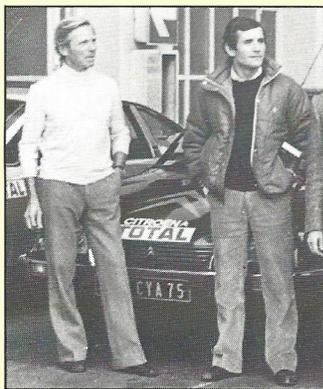


Photo Duval (Citroën 30.314).

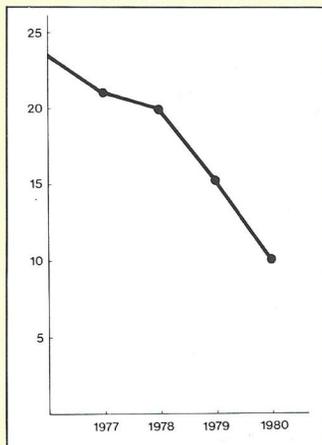
BRUXELLES (Belgique). Le 1^{er} novembre, la Belgique à son tour est entrée dans la compétition du "plein le plus long" des

CX 2500 Diesel. Pilotées par Jacky Ickx (ci-dessous à droite) et les journalistes Paul Frère (à gauche) et F. van den Hoof, trois CX Diesel ont parcouru les 1089 km Bruxelles-Marseille sous contrôle d'huissiers, à 100 km/heure de moyenne sans refaire le plein, consommant à peine plus de 6 litres aux 100 km : 6,07 pour P. Frère, 6,15 pour van den Hoof, 6,18 pour Jacky Ickx qui ouvrait la marche.

BRUSSELS-MARSEILLES

BRUSSELS (Belgium). On 1st November 1980, Belgium in its turn went in for the "longest fill" competition. Driven by Jacky Ickx (inside, right), Journalist Paul Frère (left) and F. van den Hoof, three CX Diesels covered the 1,089 km (677 miles) between Brussels and Marseilles, under sworn supervision, at an average speed of 62.15 mph, without refilling the tank and for a consumption of the order of 46 mpg : 46.54 mpg for P. Frère, 45.93 for v.d. Hoof, and 45.71 for Jacky Ickx, who led the way.

ACCIDENTS EN BAISSÉ



Document Citroën 30.323.

PARIS (France). Le taux de fréquence des accidents du travail (soit le nombre d'accidents multiplié par un million divisé par le nombre d'heures travaillées) pour l'ensemble des unités de production Citroën est descendu à 9,89 en 1980. Il était de 21 en 1977, de 19,9 en 1978 et de 15,1 en 1979. Ce taux, qui est d'environ 25 en moyenne pour l'ensemble de l'automoto-

bile française, était de 50 pour l'ensemble des industries métallurgiques et minières françaises en 1978 (chiffre connu le plus récent).

ACCIDENT RATE DOWN

PARIS (France). The frequency rate of work accidents (i.e. the number of accidents, multiplied by a million and divided by the number of working hours) for all Citroën production units dropped to 10 for 1980. It was 21 in 1977, 19.9 in 1978, and 15.1 in 1979. This same rate was 50 for the metal-working and mining industries collectively in 1978 (latest known figure).

96 VISA...



Photo Duval (Citroën 30.309).

BRUXELLES (Belgique). Effervescence dans Bruxelles, encombrement des boulevards, problèmes de circulation provoqués par l'arrivée triomphale des 96 Visa Spécial, rassemblées sur la Grand'Place de Bruxelles (ci-dessus) pour la cérémonie de remise des clefs aux heureux gagnants de la tombola Capsa 1980, organisée pour les handicapés du Village n° 1 sous le patronnage de la reine Fabiola.

96 VISAS...

BRUSSELS (Belgium). Effervescence in Brussels, jams along the boulevards, traffic problems were provoked by the arrival of the 96 Visa Specials all collected together on Brussels' "Grand'Place" (above) for the ceremony of the handing over of the keys to the fortunate winners of the 1980

Capsa lottery, organized on behalf of the handicapped of Village No.1, under the royal patronage of Queen Fabiola.

AVEC PALME

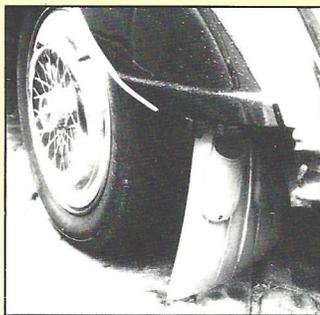


Photo Peter Hok (Citroën 30.289).

AMSTERDAM (Pays-Bas). Vu à Ridderkerk, à la rencontre des amis de la 2 CV organisée par le Club « Waggel », cet ingénieuse utilisation des palmes des pêcheurs sous-marins. Après tout, les canards (surnom hollandais de la 2 CV) n'ont-ils pas les pieds palmés ?

WATCH THE WEBBING

AMSTERDAM (Netherlands). Seen in Ridderkerk, at the "Friends of the 2 CV" meeting. Well, after all, ducks (the Dutch pet name for the 2 CV) do have webbed feet, don't they?

SAUVETAGE



Photo Trezzi (Citroën 30.311).

COME (Italie). Pour récupérer un avion de tourisme accidenté dans une zone peu accessible des pré-Alpes lombardes, Franco Trezzi a utilisé une Mehari.

RESCUE WORK

COMO (Italy). In order to recover a light aircraft that had crashed in a rather inaccessible area 4,000 ft up in the pre-Alps

of Lombardy, Franco Trezzi used a Mehari. Brought down to more hospitable climes thanks to the Mehari, the plane was put together again.

RENCONTRE MONDIALE



Photo Guyot (Citroën 30.332).

BRUGES (Belgique). La quatrième rencontre mondiale des amis de la 2 CV et des clubs Citroën se tiendra du 1^{er} au 5 août 1981 à Zedelgem, 7 km de Bruges. Sont attendues plus de mille 2 CV venant de 20 pays au moins. Pour tous renseignements : Julien Vlamincq, 2 CV Dyane Club, Labbelaan 10, B 1900 Overijse.

WORLD MEETING

BRUGES (Belgium). The fourth World Meeting of the "Friends of the 2 CV" and of Citroën Clubs is to be held between 1st and 5 August 1981 at Zedelgem, 7 km from Bruges. More than a thousand 2 CVs hailing from at least twenty countries are expected. For information, apply to Julien Vlamincq, 2 CV Dyane Club, Labbelaan 10, B 1900 Overijse.

1000 KM AVEC 23 000 LIRES



Photo Quattroruote (Citroën 30.316).

TURIN (Italie). C'est sous ce titre que les journalistes du

magazine « Quattroruote » rendent compte de leur essai d'une CX 2500 Diesel au cours duquel ils ont parcouru aller-retour 1 000 km avec chaque fois un plein de gazole pour une vitesse de croisière de 120 km/h et une consommation moyenne de 6,8 l aux 100 km. Ils ont notamment enregistré les plus faibles consommations (1 litre pour 14 km 1/2) sur autoroute.

1000 KM WITH 23,000 LIRE

TURIN (Italy). It was under the above headline that the journalists of "Quattroruote" motoring magazine reported on their test of a CX 2500 Diesel during which they each time covered 1,000 km (621.4 miles) on a single tankful of gas oil, at a cruising speed of 120 km/h (74.56 miles), for an average consumption of 41.54 mpg. They more particularly recorded the lowest consumption on motorways (1 litre for 14.5 km). Their conclusion: "aerodynamics, a Diesel engine and a 5-speed gearbox are essentials where consumption is concerned".

MEUDON : ON INAUGURE



Photo Guyot (Citroën 30.334).

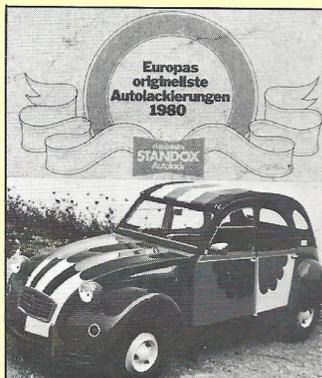
PARIS (France). L'inauguration de l'unité Citroën de constructions mécaniques de Meudon a eu lieu le 23 janvier. Avec un effectif de 854 personnes à fin 1980, cette unité produit pour l'ensemble du groupe Peugeot SA et particulièrement pour Citroën des machines spéciales, des pièces prototypes, des outils progressifs et des outils de mécanique générale. Elle poursuit également un programme de recherches sur les

« ateliers flexibles » associant automatismes, robots et informatique.

MEUDON: INAUGURATION

PARIS (France). The inauguration of the Citroën Mechanical Devices Construction unit at Meudon took place on January 23rd. With a strength of 854 persons by the end of 1981, this unit will be producing (for the entire Peugeot SA group, and more particularly for Citroën) special machines, prototype parts, progressive tools and general mechanical tools. It is also engaged in a research programme on "flexible workshops" in which automation, robots and data processing are combined.

MELLEURS LAQUEURS



Document Citroën 30.306.

VIENNE (Autriche). L'atelier de la filiale autrichienne de Citroën a remporté, en septembre 1980, le prix des 25 peintres automobiles les plus imaginatifs d'Europe organisé par les établissements Herberts (de Wuppertal). En cent heures de travail, l'équipe Citroën a transformé une 2 CV en une fantaisie de couleurs.

BEST VARNISHERS

VIENNA (Austria). The paint shop of Citroën's Austrian subsidiary received, in September 1980, the prize for the 25 most imaginative motor-car painters in Europe, organized by the Herberts Company (of Wuppertal). In one hundred hours' work, the Citroën team turned a 2 CV into a colour fantasy.

TRAVAIL MANUEL

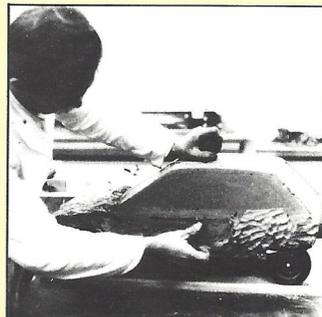


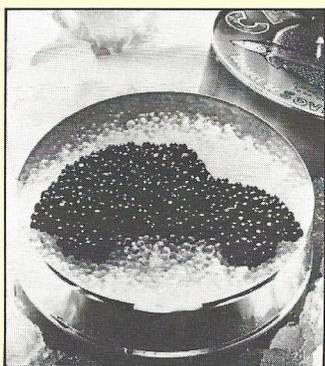
Photo Citroën 30.333

PARIS (France). Inaugurée par Lionel Stoléru, Secrétaire d'État auprès du Ministre du Travail, la 5^e semaine du Travail Manuel s'est déroulée au « Grand Palais » du 15 au 25 janvier. Citroën y fut présent avec son propre stand, où étaient présentées les activités de ses usines de province (Rennes, Caen, Reims, Trémery, Charleville) et six métiers de l'automobile (modéliste auto – ci-dessus –, mécanicien-essayeur, contrôleur en mécanique, horloger industriel, mécanicien hydraulique machine, conducteur de chaufferie), et sur le stand de l'association nationale pour le développement de la formation professionnelle de la réparation automobile où des apprentis procédaient à des mises au point, réglages, contrôles, remises en état de matériel Citroën (moteurs, boîtes de vitesses, véhicules...).

MANUAL CRAFTS

PARIS (France). Inaugurated by Lionel Stoléru, Secretary of State to the Ministry of Employment, the 5th "Manual Crafts Week" took place in Paris's "Grand Palais" from 15 to 25 January. Citroën was present with its own stand presenting the activities of its provincial plants (Rennes, Caen, Reims, Trémery, Charleville) and six motor-car trades (model-maker – above –, tester-mechanic, checking engineer, industrial clock-maker, hydraulics mechanic, stoker) and on the collective stand of the National Association for the Development of Professional Training in Motor-Car Repair, on which apprentices were tuning up, adjusting and mending Citroën equipment (engines, gearboxes, vehicles...).

AU CAVIAR



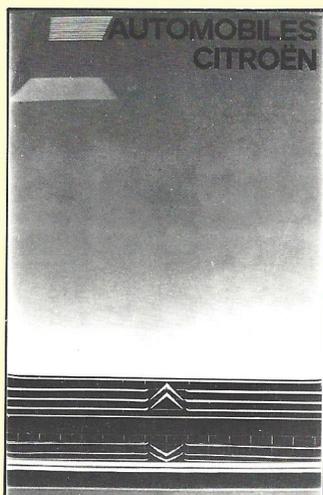
Document D.D.B. (Citroën 30.316).

DUSSELDORF (Allemagne Fédérale). La 2 CV, qui en a pourtant vu de toutes les couleurs, n'avait sans doute jamais encore été traitée au caviar. C'est chose faite désormais avec cette originale annonce de l'agence Doyle Dane Bernbach pour le magazine « Essen und trinken ».

WITH CAVIAR

DUSSELDORF (Western Germany). The 2 CV, which has seen a thing or two in its day, had probably never yet been done up with caviar. So here's another « first », with this original Doyle Dale Bernbach ad for the magazine « Essen und trinken ».

TOUT CITROËN



Document Citroën 30.324.

PARIS (France). Décrire le passé et le présent de Citroën dans toutes leurs manifestations et sous tous leurs aspects, telle est l'ambition de la brochure « Automobiles Citroën » que viennent de rééditer les

Relations Publiques. Historique, photos, cartes, chiffres, schémas... une bonne introduction à une plus complète connaissance de la marque.

CITROËN A TO Z

PARIS (France). Describing the past and the present of Citroën in all circumstances and aspects, such is the ambition of the « Automobiles Citroën » brochure just published by Citroën Public Relations. History, pictures, maps, figures, diagrams... a good introduction to a more complete acquaintance with the marque.

NOUVELLE FONDERIE



Photo Malard (Citroën 9 E 3).

PARIS (France). « La nouvelle fonderie », c'est le titre d'un film couleurs de 12 minutes qui montre et explique (automatisation, informatisation) le travail des hommes, des femmes et des robots dans une fonderie d'avant-garde, celle de Citroën à Charleville-Mézières. Réalisé par Claude Caillet et les Relations Publiques Citroën, ce film est disponible pour l'instant en 16 mm, super huit, et cassette vidéo ; en français, anglais ou allemand.

NEW FOUNDRY

PARIS (France). « The New Foundry » is the title of a 12-minute colour film which shows, and explains (automation, data processing) the work of the men, the women and the robots in an avant-garde foundry, that of Citroën at Charleville-Mézières. Shot by

Claude Caillet and Citroën Public Relations, this film is currently available in 16-mm, Super-8 and video-cassette versions — in French, English or German.

2 CV-MANES



Photo X (Citroën 30.320).

SAINT-ETIENNE (France). 2 CV Club bien constitué, 30 membres actifs, recherche pour rencontres, sorties, raids en 1981 et cours gratuits de mécanique, d'autres ami(e)s passionnés de 2 CV. Prendre contact avec 2 CV Club Forézien, 26, boulevard Chantalouette, 42100 Saint-Etienne.

2 CV-MANIACS

SAINT-ETIENNE (France). Well set-up 2 CV Club, 30 active members, on look-out for other loving friends (M or F) of the 2 CV with view to meetings, outings, long-distance runs. Get in touch with 2 CV Club Forézien, 26, boulevard Chantalouette, 42100 Saint-Etienne.

MOTOCULTURE

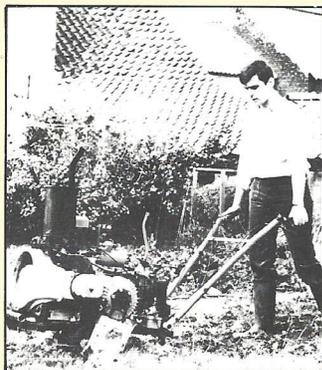


Photo de Looze (Citroën 30.310).

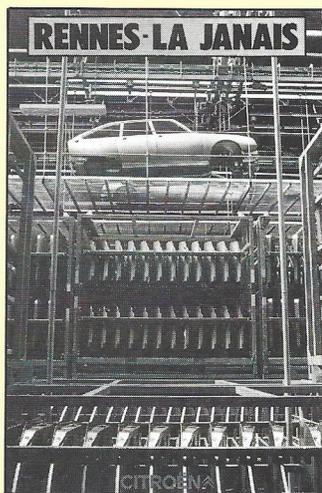
JODOIGNE (Belgique). Un motoculteur puissant, robuste, silencieux et économique. Construisez-le vous-même !

Telle est la proposition de Jean de Looze et Victor Verhulst qui ont rédigé un guide à cet effet, sur la base de l'utilisation d'un moteur 2 CV Citroën à embrayage centrifuge.

ROTAVATORIZATION

JODOIGNE (Belgium). A powerful, sturdy, silent, economical, build-it-yourself rotavator! This is what Jean de Looze and Victor Verhulst, two ingenious Belgians who have written a book of instructions about it, suggest, based on the use of a 2 CV Citroën engine with its centrifugal clutch.

BROCHURE- USINE



Document Citroën 30.325.

PARIS (France). Vient de paraître cette nouvelle édition bilingue (français-anglais) de la brochure consacrée par les Relations Publiques Citroën à l'usine de Rennes-la Janais. Elle s'ajoute aux brochures déjà existantes sur les unités d'Aulnay-sous-Bois et de Charleville-Mézières. Comme cette dernière, elle comporte un petit lexique des termes industriels et a été conçue pour offrir six possibilités de lecture différentes, y compris des citations en... breton, choisie grâce à l'aide de M. Per Denez, professeur à l'université de Rennes, en commentaires de photos d'André Martin.

WORKS BROCHURE

PARIS (France). Just out: a new bilingual (French-English) edition of the Citroën Public

Relations brochure telling all about the Rennes-la Janais factory. This comes in addition to the extant brochures about the Aulnay-sous-Bois and Charleville-Mézières plants. As was the case for the last-named, it includes a short glossary of industrial terms, and has been devised to allow six different reading procedures, including quotations... in Breton (first cousin to Welsh thanks to Mr Per Denez, professor in Rennes), as commentary to André Martin's photographs.

PORTUGAL NORD-SUD



Photo Xtrod (Citroën 30.317 et 30.318).

SAGRES (Portugal). Deux des plus connus pilotes portugais, Francisco Romaozinho et Antonio Peixinho, ont parcouru, le 25 octobre 1980, chacun au volant d'une CX 2500 Diesel (ci-dessus) les 800 km séparant la ville la plus septentrionale du Portugal, S. Gregorio, du point situé à l'extrême sud, Sagrès, d'où Henrique le navigateur contemplait jadis l'océan. Objectif : parcourir la plus longue distance du pays sans refaire le plein de gazole. Malgré des conditions de parcours difficiles (110 km seulement d'autoroute, pluie constante et brouillard) chaque conducteur y est largement parvenu. Romaozinho avec 7,48 l aux 100 km à la moyenne de 89,21 km/h et Peixinho avec 7,90 l aux 100 km à la moyenne de 89,43 km/h.

PORTUGAL, NORTH TO SOUTH

SAGRES (Portugal). Two of the best known Portuguese racing drivers, Francisco Romaozinho, on 25 October 1980, each at the wheel of a CX Diesel (above), covering the

485 miles between the most northerly town in Portugal, S. Gregorio, and the point at the extreme south, Sagres, whence Henrique the Navigator gazed out upon the Ocean in days of yore. Objective: the cover the longest stretch in the country without refilling with gas oil. Despite difficult road conditions (under 70 miles of motorway, constant rain, fog) both the drivers did it hands down. Romaozinho with 37.76 mpg, at an average speed of 55.44 mph; and Peixinho with 35.76 mpg, at 55.58 mph average. This run has been entirely successful.

VENTRE A TERRE



Photo Morelli-Berthier (Citroën 7.520).

PARIS (France). Helicop... terre, tel aurait pu être le titre de ce film couleurs de 12 minutes réalisé par Claude Caillet et les Relations Publiques Citroën sur la participation des CX au Championnat de France des rallyes sur terre 1980 (Rallye des Garrigues, du pays Basque, des Charentes, des Mille Pistes). Grâce à l'aide de l'armée, la plupart des séquences de course ont été prises d'hélicoptère.

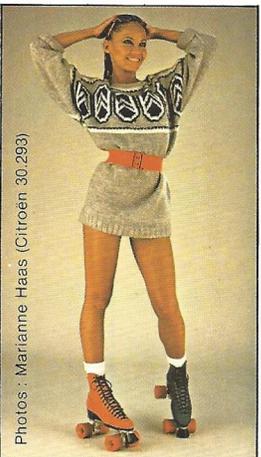
BACK TO THE (OVER) LAND

PARIS (France). This 12-minute colour film shot by Claude Caillet and Citroën Public Relations, concerning the part taken in the French Overland Rallies Championship 1980 by CXs (Garrigues Rally, Basque Country Rally, Charentes Rally, Thousand Tracks Rally) might well have been titled "Rallicopter". Most of the racing sequences were taken from a helicopter.

échos

PULL RETRO,

2 mailles à l'envers...



Ni disco, ni punk, ni baba-cool, ni clean-jogging, voici le pull super, le pull rétro ! Un jacquard qui ne requiert qu'un peu de métier. Le panonceau Citroën des années trente. Gris, blanc, bleu. Ou d'autres couleurs, à votre goût. Les temps sont durs. Les temps sont froidure. Il faut vêtir celles qui vont (presque) nues. Tante Pia vous dit comment faire. Suivez ses instructions. C'est un cadeau du Double Chevron à ses lecteurs. A vos laines. A vos aiguilles. Et que le meilleur gagne !

Fournitures :

Pour taille adulte
 Pingouin confortable Double Knitting
 10 pelotes de GRIS z z z
 4 pelotes de BLEU o o o
 4 pelotes de BLANC v v v

Points employés :

Côtes 1.1 (1 maille à l'endroit, 1 maille à l'envers) **Côtes 2.2** (2 mailles à l'endroit, 2 mailles à l'envers)
 Jersey endroit. Jersey Jacquard.
 Aiguilles : 3 1/2 - 4

Réalisation :

Devant

Montez 104 mailles. Tricotez en côtes 2.2 pendant 5 cm, puis continuez en jersey. Augmentez tous les 3 cm d'1 maille = 20 mailles en tout.

A 38 cm de hauteur, vous avez 134 mailles

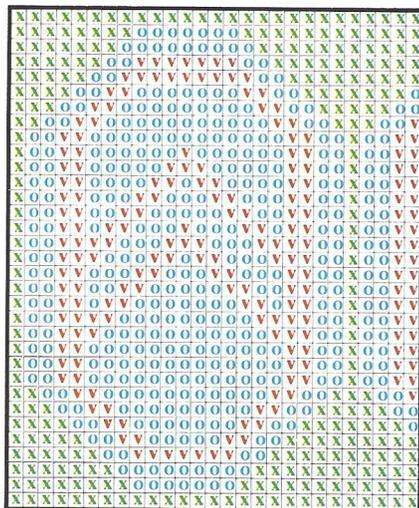
A 134 mailles, tricotez : • 4 rangs : BLANC • 1 rang : 2 mailles BLEU, 1 maille BLANC, 2 mailles BLEU, 1 maille BLANC, etc • 1 rang : BLEU • 5 rangs : GRIS

Puis tricotez selon le schéma, en jersey jacquard. Lorsque le schéma est terminé, continuez par :

• 1 rang : BLEU • 1 rang : 1 maille BLANC, 2 mailles BLEU, 1 maille BLANC, 2 mailles BLEU, etc • 5 rangs : BLANC
 Terminez par : • 4 rangs : GRIS

Dos

Même travail que pour le devant, mais terminez par : • 9 rangs : GRIS



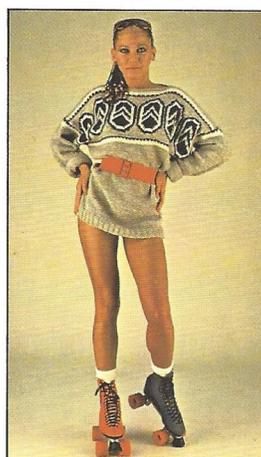
Manche

Montez 25 mailles. Tricotez en côtes 1.1 pendant 5 cm. Continuez en jersey. Augmentez d'1 maille tous les 4 rangs.

A 46 cm de hauteur, vous avez 136 mailles.

A 136 mailles, tricotez : • 5 rangs : BLANC • 1 rang : 1 maille BLANC, 3 mailles BLEU, 1 maille BLANC, 3 mailles BLEU, etc

Terminez par : • 1 rang : BLEU
 Assemblez alors dos et devant. Pliez les manches et les coudre avant de les monter sur le pull. Repassez le tout, faites-le enfiler à sa (ou son) destinataire ravi(e).



PULL CADEAU

2 chevrons à l'endroit

Neither disco nor punk, neither baba-cool nor clean-jogging, here is the super sweater : the retro sweater! A Fair-isle type knitting job not calling for a great deal of know-how: the Citroën trade mark of the thirties. In grey, white and blue. Or other colours, as you fancy. Times are hard. Times are cold. It is proper that the (almost) naked should be clothed. Auntie Pia will tell you how. Follow her directions – a gift from Double Chevron to its readers. Get out your wools, grab your knitting needles!

Materials:

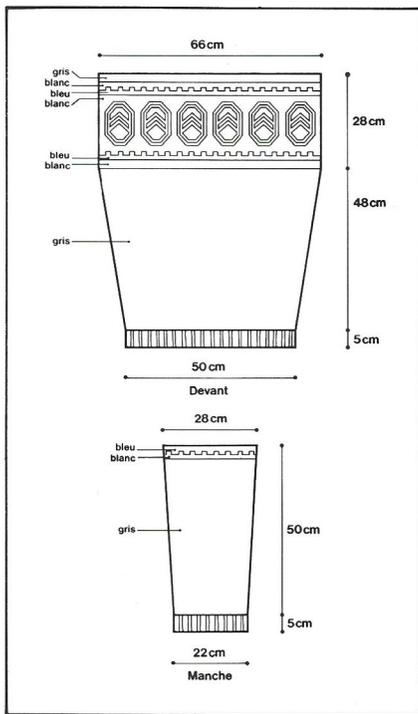
Adult size

Pingouin confortable double knitting

10 balls of GREY x x x

4 balls of BLUE o o o

4 balls of WHITE v v v



Stitches used:

1 plain, 1 purl rib / 2 plain 2 purl rib. Stocking stitch. Fair-isle stocking stitch. Needles: 3 1/2 - 4 (mm diameter)

Procedure:

Front

Cast on 104 stitches. Work 2" K2 P2 rib. Continue in stocking stitch (one row plain, one row purl); increase one stitch at each end of the needle every 3 cm (1 1/5") until there are 134 stitches. Continue without further shaping until work measures 38 cm (15").

Then:

- 4 rows: WHITE • 1 row: 2 stitches BLUE, 1 stitch WHITE, to end of row
- 1 row: BLUE • 5 rows: GREY

Then continue: following the Fair-isle diagram given, finishing with: • 1 row: BLUE • 1 row: 1 stitch WHITE, 2 stitches BLUE to end of row • 5 rows: WHITE • 4 rows: GREY

Back

As for front, but finishing with:

- 9 rows: GREY

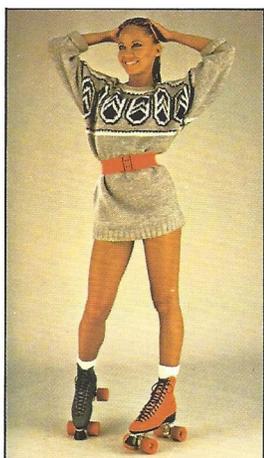
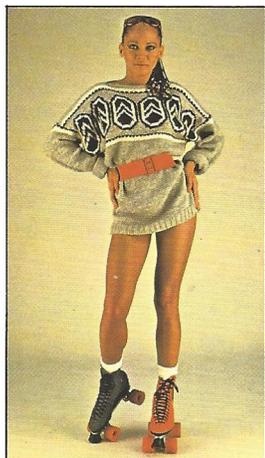
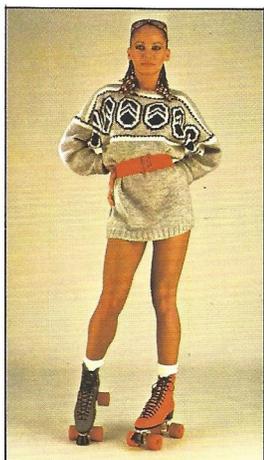
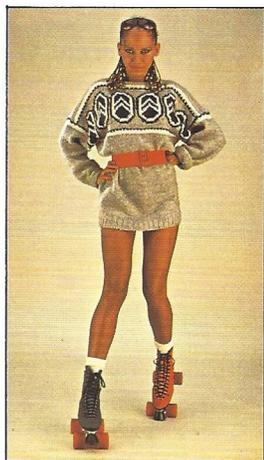
Sleeves

Cast on 25 stitches. Rib in K1 P1 for 2". Continue in stocking stitch, increasing one stitch at each end of needle every 4th row until there are 136 stitches. Continue without further shaping until work measures 18".

Then:

- 5 rows: WHITE • 1 row: 1 stitch WHITE, 3 stitches BLUE to end of row
- Finish with: • 1 row: BLUE

Join front and back at side seams. Fold sleeves and sew seam before joining on to the body. Press the garment, and slip it lovingly onto its delighted intended owner.





CHEZ L'ANTIQUAIRE

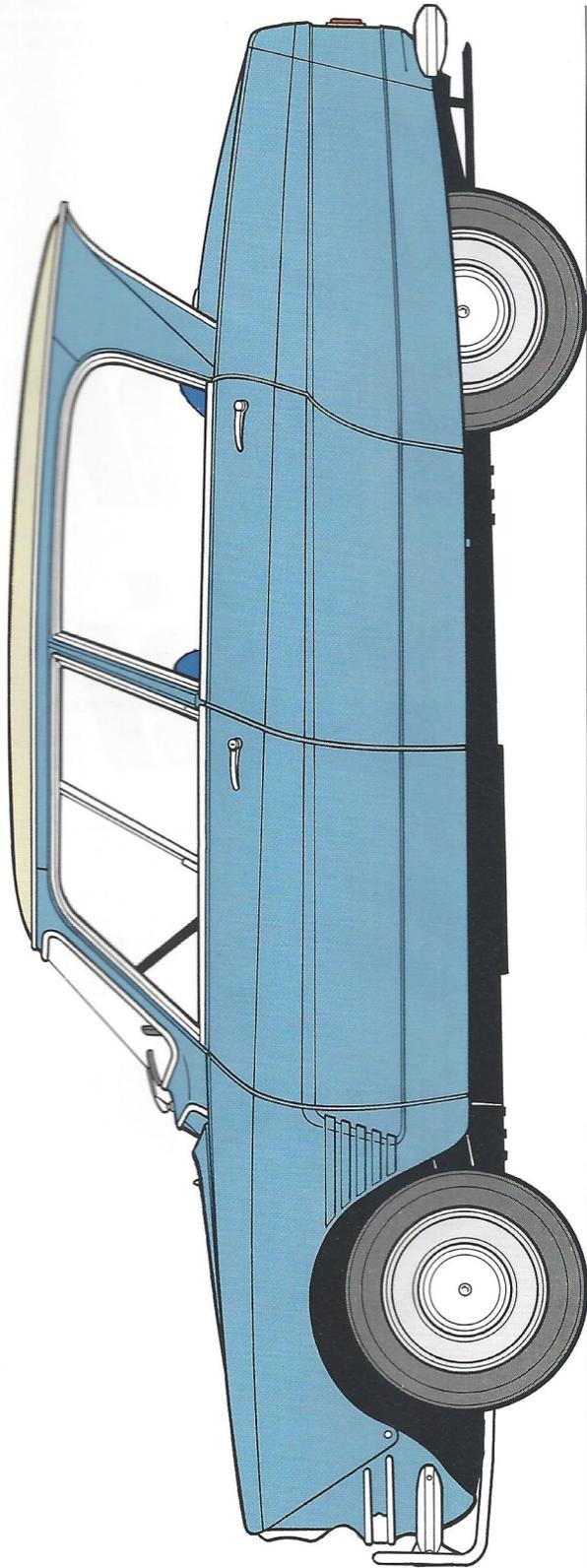
Citroën Ami 6 berline, 1961

On fêtera en avril 1981 le vingtième anniversaire de l'Ami 6 : fabriquée dans l'usine de Rennes-la Janais toute neuve, elle fut commercialisée en avril 1961. Sa présentation à la presse spécialisée eut lieu dans une ambiance très particulière : le site prévu pour les essais se trouvait être l'aérodrome de Villacoublay... le lendemain du « putsch » d'Alger ! Malgré la concurrence que lui fit à son lancement une actualité politique quelque peu brûlante, malgré les réserves formulées par d'aucuns sur sa carrosserie un peu tourmentée et sa lunette arrière inversée, malgré des critiques sur la puissance modeste de son bi-cylindre, elle conquit sa place et devint même une année le modèle le plus vendu du marché français.

FICHE TECHNIQUE : Berline Ami 6. **MOTEUR :** 2 cylindres à plat opposés. Alésage 74 mm. Course 70 mm. Cylindrée 602 cm³. Puissance fiscale 3 CV. Puissance réelle 20 CV DIN à 4500 tr/mn. Vilebrequin à 2 paliers. Refroidissement par air accéléré par un ventilateur. Allumage sans distributeur, l'étincelle aux deux bougies jaillissant en même temps. Alimentation par un carburateur Solex 30 PBI. Réservoir d'essence de 25 litres. **TRANSMISSION :** embrayage monodisque à sec. Boîte de vitesses à 4 rapports avant et 1 marche arrière. Levier à commande horizontale au centre du tableau de bord. Roues avant motrices. **DIRECTION :** à crémaillère. **FREINS :** à tambours sur les 4 roues commandés par maître-cylindre. **SUSPENSION :** à 4 roues indépendantes à interaction. Chaque roue est articulée par un bras tubulaire relié par levier et tirant à un ressort hélicoïdal placé dans un pot de suspension disposé longitudinalement. **CARROSSERIE :** la caisse formant carrosserie est fixée sur une plate-forme. **PNEUS :** Michelin 125-380 X avec chambre à air. **DIMENSIONS :** longueur hors tout 3,865 m. Largeur hors tout 1,521 m. Empattement 2,393 m. Voie avant 1,260 m. Voie arrière 1,220 m. **PERFORMANCES :** vitesse maximale 105 km/h. Consommation 6 litres aux 100 km.

The Ami 6's twentieth birthday will be celebrated in 1981: produced in the brand-new Rennes-la Janais works, it was put on the market in April 1961. Its presentation to the motoring press took place in a very unusual atmosphere: the site planned for the test runs happened to be Villacoublay airfield... the day after the Algiers "putsch"! Despite the competition its introduction met with from burning political topics, despite certain reservations made by some concerning its tormented body shape and its inverted-sloping rear window, despite criticism as to the modest power of its flat-twin engine, it won a place and even, for one year, became the most sold model on the French market.

TECHNICAL DATA: Ami 6 saloon. **ENGINE:** flat twin with opposed cylinders; bore 2.931", stroke 2.756", swept volume 36.74 cu. ins. French Treasury rating 3 CV. Effective horsepower 20 HP DIN at 4500 rpm. 2-bearing crankshaft. Valves actuated by tappets, rods and rocker arms. Air-cooled with fan to accelerate air flow. Battery, coil and contact breaker ignition without distributor, both plugs sparking simultaneously. Fuel feed by a single Solex 30 PBI carburettor. 5 1/2 gal. tank at rear. **TRANSMISSION:** single-plate dry clutch. Gearbox with 4 forward speeds and reverse. Horizontal gear lever in centre of dashboard. Front-wheel drive. **STEERING:** rack and pinion. Reduction gear ratio 1:14. Single-spoke, DS-type wheel. **BRAKING:** drums on all four wheels, actuated by a master cylinder. **SUSPENSION:** the four independent wheels are interacting and each wheel is articulated on a tubular arm connected through a lever and rod to a helical spring housed in a suspension cylinder located longitudinally beneath the body. **BODY:** the carriage body is secured to a platform. **TYRES:** Michelin 125-380 X with inner tube. **DIMENSIONS:** overall length 12' 8 1/4", overall width 5' 0". Wheelbase 7' 10 1/4". Front track 4' 1 1/2". Rear track 4' 0". **PERFORMANCE FIGURES:** max. speed 65 mph. Consumption 47.1 mpg.

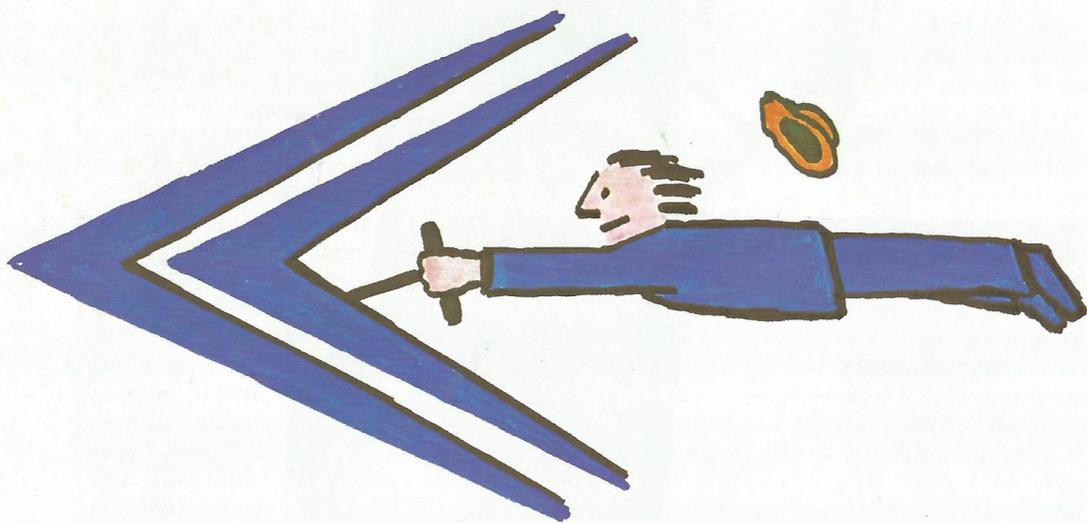


Citroën. Ami 6 berline, 1961

Citroën-France a commencé 1981 avec une campagne d'affiches dues au talentueux Raymond Savignac, qui, une fois encore, a su dire l'essentiel avec une admirable économie de moyens. Le slogan sonne comme un cri de ralliement : en avant Citroën ! C'est à la fois une façon de prendre de bonnes résolutions, d'annoncer la couleur et de se souhaiter une année de mouvement. Ensuite on détaille le thème : en avant la suspension, en avant le confort, en avant l'économie, en avant l'aérodynamique (que les publicitaires, ne reculant, avec leur dynamisme habituel, devant aucun barbarisme, appellent « aérodynamisme »).

Citroën-France has launched into the year 1981 with a poster campaign designed by Raymond Savignac, who once again has managed to pack the essential message into the most concise means of expression. The slogan sounds like a battle-cry: onwards Citroën! This is at once a way of making good resolutions, of making one's bid and of wishing oneself a forward-moving new year. Now comes the theme's analysis: onwards suspension, onwards comfort, onwards economy, onwards aerodynamics (which the advertising copy-writers, with their usual dynamism, and ones never to boggle at a barbarism, term "aero dynamism").

1981: *en avant* *Citroën!*



savignac