ISSN 0398 7523

64

le DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement. Les photos sont communiquées sur simple demande indiquant leur n° de référence.
Quarterly information bulletin published by the Citroën Public Relations. Texts and photos are copyright free. Photos are sent on request if reference is given.

Sommaire

Editorial 3
La 2 CV de James Bond 4
La CX de Claude Brasseur 9
Rallyes : Luc victorieux 10
Rallyes : Wambergue aussi 12
Rallyes : Trophée Visa 13
Rallyes : Portugal 20
Rallyes : la Réunion 21
Les modèles 1982 22
Caractéristiques techniques 1982 26
Nouveau : le régulateur de vitesse 28
Chiffres de production 29
Echos 30
F comme Femmes 36
Prix Visa Tour du monde 37
Méharis de brousse 38
Dioramas Croisière Jaune 42
Chez l'antiquaire : le Taxi C4 F 50

Contents

Editorial 3
James Bond's 2 CV 4
Claude Brasseur's CX 9
Rallies: Luc wins... 10
Rallies: and Wambergue too 12
Rallies: the Visa trophy 13
Rallies: Portugal 20
Rallies: La Réunion 21
The 1982 models 22
Technical specifications 26
New: the speed regulator 28
Production figures 29
Snippets 30
F for Feminine 36
Visa "Round-the-World" prize 37
Bush-Meharis 38
Trans-Asian dioramas 42
Antiquarian's corner: C4 F taxi 50

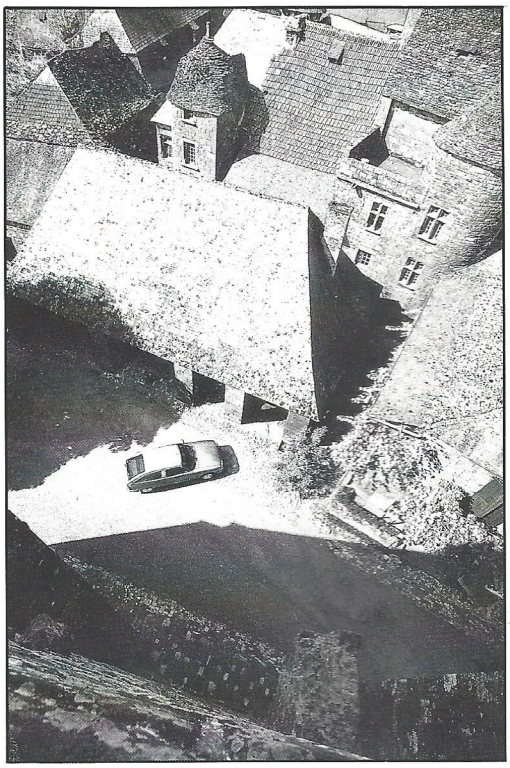


Photo de couverture : Loin des briques à braques des aires hyper-touristiques, voici du sérieux pour l'été : murs briquetés, toits ardoisés, une petite ville se chauffe en Corrèze. Ce genre de découverte, souvent tapie hors des chemins trop fréquentés, l'automobile seule le permet. C'est pourquoi, pour l'évoquer, il est plus important de montrer moins la voiture (elle est là tout de même) que ce que son usage peut divulguer dans l'ordre des explorations merveilleuses et des vacances heureuses. Argile rouge et schiste gris brillent au soleil. Le briquetier fait les briques, le briqueteur fait les murs, Michel Birot fait la photo. Pour fixer l'image de la GSA Pallas (vous l'avez reconnue) en arrêt devant le charme de ces maisons des hommes, il a su prendre du recul et de la hauteur. Ce site, si vous l'identifiez et nous l'écrivez, vous vaudra une récompense. Si vous ne le connaissez pas encore, partez à sa recherche – de préférence avec les modèles Citroën 1982 qui vous sont révélés en page 22.

Cover photograph: Far from the moil and toil of tourism-intensive areas, here's a real summer retreat: brick walls, slate roofs, a small town sunning itself in the departement of Correze. Red clay and grey schist glisten in the sun. If you recognize the site, write in and win a prize. And if you don't yet know it, go and look for it – preferably in one of Citroën's new models (page 20).

Photo Michel Birot (Citroën 18.463).

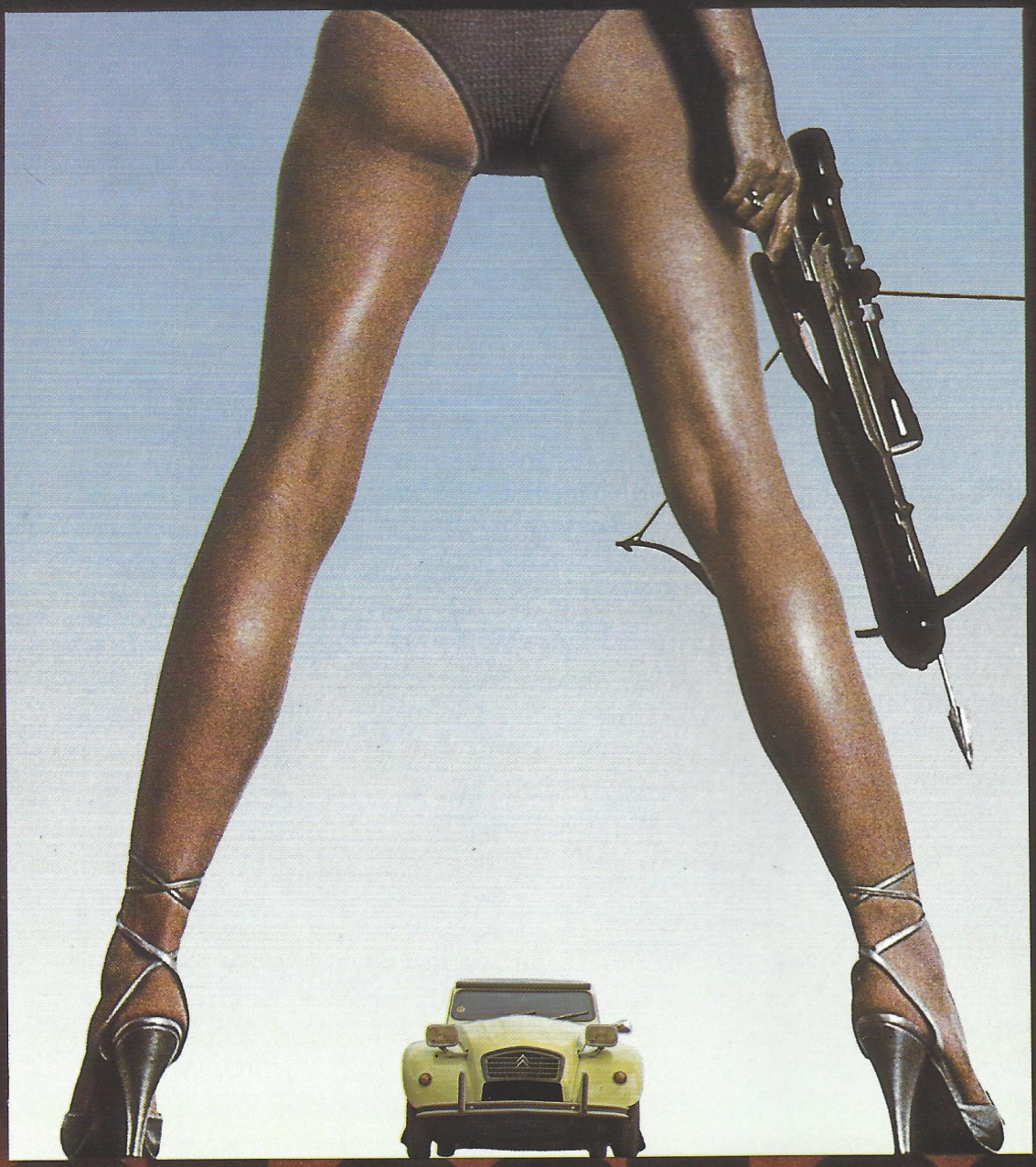
Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger. Dépôt légal n° 42778. Rédaction, administration : Automobiles Citroën, Département relations Publiques, 133, quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15. Téléphone : 578.61.61 poste 0020 Télex n° 27817 Paris.

éditorial

En 1965, François Reichenbach, réalisant avec Olivier Gendebien un film sur la participation de Citroën au rallye East African Safari, commençait par une assez longue séquence de paysages du Kenya filmés depuis une DS en mouvement. Ces formes filées, leur flou accéléré, introduisaient à une très nouvelle et très dynamique dimension de la vision. Synthèse de deux inventions humaines marquées chacune du signe de la mobilité, de deux faits de civilisation qui ont profondément coloré notre 20e siècle : le cinéma et l'automobile. L'un et l'autre ont défini des vitesses optimales en-deçà ou au-delà desquelles il n'est plus de salut ; trop de lenteur les conduisent à la négation de leur vocation même, trop de vitesse les fait sortir du domaine du contrôle humain. L'un et l'autre, encore, utilisent le même terme et la même technique : le montage, continuité de juxtapositions pour l'élaboration du produit. Traduisant, exprimant, vivant une même époque, le cinéma et l'automobile devaient se retrouver souvent. L'une de ces rencontres récentes est celle de James Bond et de la 2 CV. Comment s'est accomplie la conjonction historique de ces deux super-mythes de notre temps, vous le saurez dès la page 4 de ce numéro.

In 1965, François Reichenbach, shooting with Olivier Gendebien a film about Citroën's part in the East African Safari Rally, began with a fairly long sequence of Kenya landscapes filmed from a moving DS. The sweeping shapes, with their fast-moving blurs, were an introduction to a quite new and highly dynamic dimension of vision; a synthesis in fact between two human inventions each marked with the sign of mobility, both of them landmarks of our civilisation having lent colour to the 20th century: the cinema and the motor car. One and the other have defined optimum speeds beyond which, at either end of the range, there is no salvation; too much sluggishness negates their basic vocation, while too much speed sweeps them out of the grasp of human control. Both, again, use the same terms and the same techniques: the film editor and the car assembly shop both join parts together in continuity to achieve the finished product. The outward and visible sign, the expression and the very life of one and the same period, cinema and motorcar were destined to meet frequently. One of these recent encounters is that of James Bond with the 2 CV. Learn how this historic conjunction between two super-myths of our time was accomplished, on page 4 of the present issue.

No one comes close to JAMES BOND 007



ALBERT R. BROCCOLI presents

ROGER MOORE

as IAN FLEMING'S

JAMES BOND 007

in FOR YOUR EYES ONLY

Starring CAROLE BOUQUET · TOPOL · LYNN HOLLY JOHNSON · JULIAN GLOVER

Directed by JOHN GLEN · Produced by ALBERT R. BROCCOLI

Screenplay by RICHARD MAIBAUM and MICHAEL G. WILSON · Executive Producer MICHAEL G. WILSON

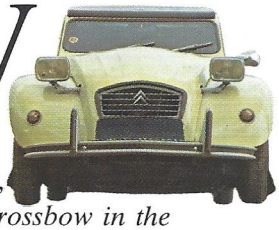
COPYRIGHT © MCMLXXXI DANJAQ S.A. ALL RIGHTS RESERVED

United Artists
A Transamerica Company

COMING THIS SUMMER

Citroen 30.34

JAMES BOND ET LA 2 CV



Les jambes ci-contre sont à Carole Bouquet, la fille à l'arbalète du dernier film sur James Bond. La 2 CV est une Citroën. Deux produits bien français. Les voici désormais marqués au chiffre de 007.

Femmes et voitures sont les compagnes fidèles (adjectif sans doute impropre) de James Bond. Elles lui sauvent régulièrement (adverbe sûrement impropre) la vie. Les dernières en date sont Carole Bouquet et la 2 CV.

Jambes et cheveux longs, longs, longs, œil gris bleu et sourire de charme, Carole est la nouvelle partenaire de l'inaltérable Roger Moore. Dans le film, elle conduit une 2 CV et la propose à James Bond pour fuir les méchants. C'est ainsi que les Athéniens s'atteignirent (encore que le film, tourné en Crête, se passe en Espagne, vous suivez toujours ?)

007 et M1026A... James Bond et la 2 CV ! La rencontre de deux des mythes majeurs du XX^{e} siècle. Il fallait que cela arrivât ! C'est fait désormais. Et nul n'en ignorera : sous le titre «Pour vos yeux seulement», les images mouvementées des aventures de Bond et de la 2 CV, l'un dans l'autre, seront visibles (pas seulement pour vos yeux) dès juillet sur les écrans du Royaume Uni, du Japon et de la Hollande ; en août en Allemagne et à Hong Kong, en septembre en Amérique latine, en octobre en Belgique, France, Suisse, Brésil, Autriche, Espagne, Italie ; en Australie et au Portugal pour la Noël.

The lovely legs opposite are those of Carole Bouquet, the girl with the crossbow in the latest James Bond film. The 2 CV, for its part, is a Citroën. Both are characteristic French products. And here they are, well and truly branded with the aura of 007.

Women and cars are the faithful (the choice of adjective might be questionable) companions of James Bond. And they properly (indubitably the wrong adverb) save his life. The latest of these wonderful creatures are Carole Bouquet and the 2 CV.

With her long, l-o-n-g legs and hair, her blue-grey eyes and her seductive smile, Carole partners the unchanging Roger Moore. In the movie, she drives a 2 CV, in which she offers to snatch James Bond from the clutches of the baddies.

James Bond and the 2 CV! Two myths of the 20th century brought together! The event will not hide its light under a bushel: entitled "For your eyes only", the (very) animated picture of the adventures of James Bond and the 2 CV (the former in the latter), will be visible by July on British, Japanese and Dutch screens; by August in Germany and Hong-Kong, in September in Latin America, in October in Belgium, France, Switzerland, Brazil, Austria, Spain, Italy and Malaysia; and for Christmas in Australia and Portugal... So make sure you keep these dates free to go and applaud the 2 CV.

Photo Danjaq SA (Citroën 30.357)

Photo Hamshere (Citroën 30.362)

Photo Hamshere (Citroën 30.363)

Photo Hamshere (Citroën 30.364)

Photo Hamshere (Citroën 30.365)

Mystérieux assassinat dans une piscine. A la faveur du tumulte, Bond se fraye un chemin parmi 120 jolies filles et s'enfuit.

Sa voiture explose avant qu'il y parvienne. Alors Carole, qui vient d'éliminer un gêneur d'un coup d'arbalète, recueille l'agent secret dans sa 2 CV. Ils sont pourchassés par les méchants. Pour éviter un autocar la 2 CV grimpe au mur et se retourne.

Des villageois la remettent sur ses roues (ci-dessous), elle repart aussitôt. Mais cette fois James Bond a pris le volant...

Mystery Murder in Swimming Pool. In the ensuing pandemonium, Bond sneaks his way out among 120 pretty girls, and flees.

Before he manages to reach it, his car explodes. Carole, having just eliminated a hinderer with a bolt from her crossbow, picks the secret agent up in her 2 CV. The baddies give chase.

The village street is blocked by a coach: to avoid it, the 2 CV tries to climb a wall: naturally, it turns turtle (opposite). The locals put it back on its wheels (below), and off it goes again. James Bond is at the wheel...

Photo Danjaq SA (Citroën 30.358)

Photo Danjaq SA (Citroën 30.359)

Photo Danjaq SA (Citroën 30.360)

Photo Attwood (Citroën 30.366)

Photo Attwood (Citroën 30.367)

Photo Attwood (Citroën 30.368)

Photo Attwood (Citroën 30.369)

Séquence poursuite... les menaçantes limousines noires gagnent du terrain. Demi tour sur place au frein, départ en fusée dans l'autre sens... la 2 CV se faufile.

Non seulement elle prend des raccourcis de plus en plus courts, mais encore avec James elle va faire des... bonds (oui, bon !).

Elle coupe à travers les champs d'oliviers et, dévalant la pente, elle finit par survoler ses propres poursuivants (en vol plané, sa consommation est voisine de zéro). Ceux-ci veulent l'imiter. Désastre ! James Bond triomphe. La 2 CV aussi.

The Great Chase Sequence: the ominous black limousines are gaining ground. Brakes are jammed on for an immediate about-turn, followed by a rocket-like start in the opposite direction... and so the 2 CV snakes through. Not merely does it take the shortest of short cuts but, in the hands of James, it bounds and bounces.

Cutting through olive groves and careering downhill, it finally flies (consumption on the wing: next to nothing) over its pursuers, who now attempt the same expedient. Which proves their undoing. James Bond comes out on top. And the 2 CV too!

Photo Danjaq SA (Citroën 30.361)

La CX de Claude Brasseur

Fiction... réalité, où est leur frontière ? Dans le film «Quando la coppia acoppia ?» (quand tombe la copie) qu'il vient de tourner en Italie, Claude Brasseur utilise la CX 2400 GTI dont il disposait avec Jacky Ickx dans la course Paris-Dakar (Double Chevron N° 62, page 8).

Jouant le rôle d'un reporter qui a bourlingué avec sa voiture sur toutes les pistes du monde, Claude Brasseur entame en fin de film une course contre la montre qui met à rude épreuve (ci-dessous) les nerfs de ses passagers.

Fiction and fact... where is the dividing line? In the film "Quando la coppia accopia", in which Claude Brasseur recently starred in Italy, he used that very CX 2400 GTI in which he and Jacky Ickx ran in the Paris-Dakar race (Double Chevron No. 62, page 8).

Playing the part of a reporter-cum-adventurer who has roughed it in his car on all the tracks of the world, Claude Brasseur finally gets involved in a demented race against the clock, straining the nerves of his passengers to wellnigh breaking point.

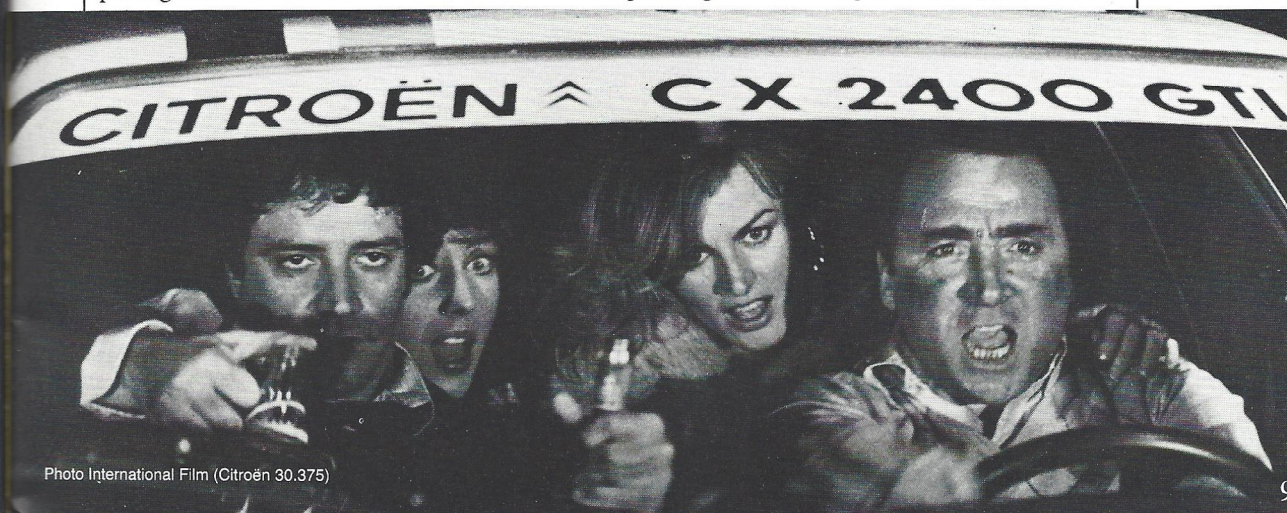


Photo International Film (Citroën 30.375)

LUC RENOUE AVEC LA CX ET AVEC LA VICTOIRE

Quatrième manche du championnat de France des rallyes sur terre, le rallye Terre de Provence, disputé les 16 et 17 mai dans la région de Digne, s'est révélé une course particulièrement sélective. Il comportait 636 km dont 193 km en 14 épreuves très... spéciales parce que détrempées par des pluies nocturnes abondantes et progressivement dégradées par trois passages successifs.

1er à Terre de Provence

Sur ce parcours glissant et difficultueux où casses et sorties de routes furent nombreuses (66 arrivants seulement sur 145 engagés), Jean-Paul Luc, accompagné de Bruno Carbonnier, montra d'emblée, signant le meilleur temps absolu dès la 2e spéciale devant J.-L. Thérier, Dorche, Coppier, qu'il avait retrouvé tous ses talents en renouant avec la CX.

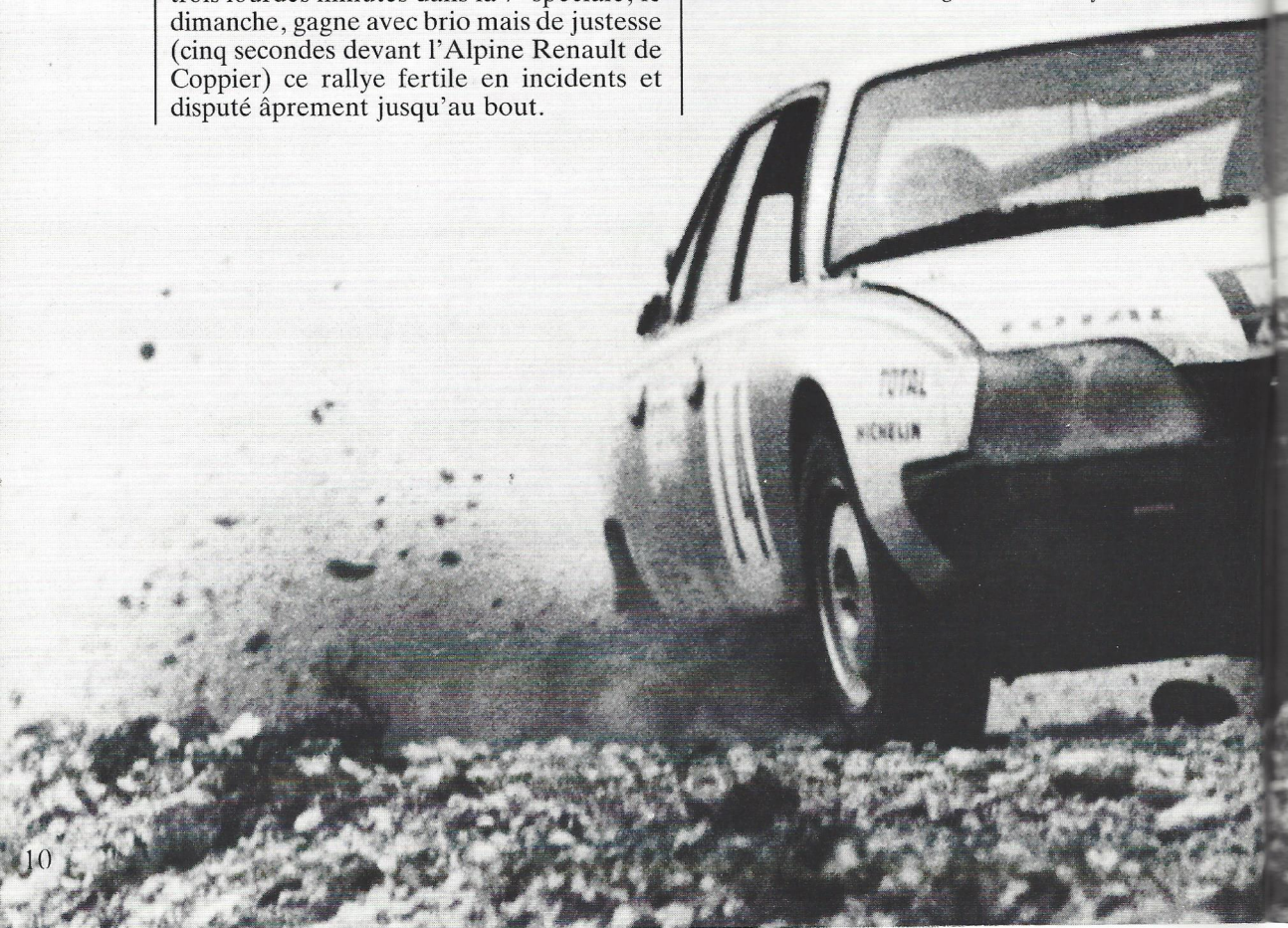
Sur 14 spéciales, il réussit 11 fois l'un des trois meilleurs temps «scratch», et cinq fois le meilleur. Grâce à la haute qualité de ses performances, à sa ténacité et à sa régularité parfaite, grâce à la fiabilité aussi de la CX 2400 qui tint le coup jusqu'au bout alors que beaucoup de ses rivales rendaient l'âme sur un terrain de plus en plus rugueux au fur et à mesure des passages, Jean-Paul Luc, malgré une crevaison qui lui coûta trois lourdes minutes dans la 7e spéciale, le dimanche, gagne avec brio mais de justesse (cinq secondes devant l'Alpine Renault de Coppier) ce rallye fertile en incidents et disputé âprement jusqu'au bout.

The fourth leg in the French Overland Rallies Championship, the "Terre de Provence" rally, run on 16 and 17 May in the Digne area, proved a particularly selective race. 395 miles long, the course included 121 miles of test runs (14 of them) made unusually "special" by torrential night rains which soaked the track.

On this slippery, difficult course, with numerous drivers breaking down or leaving the track, Jean-Paul Luc, making the best time in the 2nd special run, in front of J.L. Thérier, Dorche and Coppier), immediately showed that he had lost none of his talent.

Out of the 14 special runs, he made one of the three best scratch times in 11, and in five the absolute best. Thanks to his very fine performances, to his doggedness and to his perfect regularity—and of course also due to the reliability of his CX 2400, which held out to the end on ground becoming rougher and rougher as time went by—Jean-Paul Luc, brilliantly won but by a very short head this incident-rich and hard-fought rally with a mere five seconds lead over Coppier in his Renault Alpine, after almost giving up hope.

For his part, the other "works driver", Patrick Lapie, assisted by Philippe Thomas, placed the Group IV Visa he had been entrusted with 5th in the general classification.



De son côté, l'autre «pilote d'usine», Patrick Lapie, secondé par Philippe Thomas, classe à la 5e place du classement général la Visa Groupe IV qui lui était confiée.

Après une course d'attente le samedi, Lapie accentua quelque peu son effort le dimanche, signant même un 2e meilleur temps derrière Luc 1er, dans la 8e Spéciale. Course tactique, expérience, régularité..., c'est ainsi que sans avoir jamais mené les autres Visa (voir page 13) en performances, il les précède toutes au classement général final.

2e au Rallye de Biarritz

Quinze jours plus tard, au rallye de Biarritz (30-31 mai), revanche de Coppier. Jean-Paul Luc étrennait une CX 2 litres Reflex plus légère que la 2400 GTI. D'emblée le samedi, il avait pris le commandement de cette course très dure de 700 km particulièrement accidentés comportant 19 spéciales très cassantes. Des cassis, du rocher, des pierres, le tout au bord de précipices pyrénéens parfois vertigineux. Luc ouvrait la route dans la première spéciale du dimanche quand une erreur de parcours lui coûta 50 secondes. Malgré un forcing éblouissant (il signa six fois le meilleur temps scratch), il ne réussit pas tout à fait

After running a "wait and see" race on the Saturday, Lapie stepped up his effort somewhat on the Sunday. Good racing tactics, experience, regularity: such were the factors which allowed him, although never having led the other Visas performance-wise, to come in first of them all in the final classification.

Two weeks later, at the Biarritz rally (30-31 May), came Coppier's revenge. Jean-Paul Luc was inaugurating a new 2-litre CX Reflex, lighter than the 2400 GTI. From the start on the Saturday, he had taken the lead in this gruelling 435-mile race over very tricky country, with 19 particularly murderous special runs. Hogsbacks, rocks, scree, all on the vertiginous verges of Pyrenean precipices. Luc was heading the race on the Sunday morning, when a routing error cost him 50 seconds. In spite of his dazzling

Photo Billet (Citroën 7-567)

ensuite à remonter son rival Coppier, dont il termine à 3 secondes!
Une autre Citroën fit sensation: la Visa confiée à Wambergue, auteur de deux des meilleurs temps le samedi et de deux le dimanche. Il décroche une brillante place de troisième au classement général, à une seconde de Luc, à 2 minutes 14 secondes de Lapie, héritier de la CX 2400 GTI qu'avait Luc à Terre-de-Provence et qui la mena à la 4e place, devant une autre Visa, celle de Vernhes 5e (voir pages suivantes)... un vrai festival Citroën : quatre voitures de la marque dans les cinq premières places.

driving he was not quite able later to catch up with his rival Coppier, though only lagging by 3 seconds!
Another Citroën amazed everyone: the Visa driven by Wambergue, who made the best time twice on the Saturday, and twice on the Sunday too. He achieved a brilliant third place in the general classification, one second behind Luc, and 2 minutes 14 seconds in front of Lapie, who had inherited the CX 2400 GTI driven by Luc in the "Terre de Provence" event. In 4th place, he led in front of another Visa, that of Vernhes, 5th (see following pages).

Photo Galard (Citroën 7.576)

LA VISA DE WAMBERGUE PREMIERE AU SCRATCH AUX TERRES TARNAISES

Depuis que les petites berlines blanches du Trophée Visa n'arrêtent pas de faire parler d'elles dans les épreuves du Championnat de France des rallyes sur terre, certains attendaient — sans y croire tout à fait cependant — une victoire au «scratch».

C'est désormais chose faite : à l'issue de 565 km sur les chemins de terre de la région d'Albi, rendus extrêmement glissants par une pluie incessante, les 27 et 28 juin, l'équipage Wambergue-de Alexandris a remporté le Rallye des «Terres Tarnaises».

Au prix d'une lutte serrée avec la Porsche de Dayraut, vainqueur de l'épreuve l'an dernier, Philippe Wambergue a su conserver jusqu'au bout le commandement de la course, devançant avec sa légère Visa des voitures bien plus puissantes.

Since the first events of the French Overland Rallies Championship when the little white saloons of the Visa Trophy started drawing general attention, some expected — without believing it though — a first place scratch.

This was on 27 and 28 June, after 351 miles of ground tracks soaked by unremitting rain in the Albi region: the team Wambergue-Alexandris won the "Terres Tarnaises" Rally they had run to carry on the tuning job started on the improved engine presently developed for the Visa by the Citroën Competitions Department.

In tough competitions with Dayraut's Porsche, last year's winner of the race, Philippe Wambergue was able to keep the lead, his light Visa remaining ahead of more powerful cars such as Porsche, Toyota Celica, Peugeot 505, Ford Escort.

TROPHEE VISA

Photo Désert (Citroën 7.575)

des rallyes sur terre

Bernard Vernhes leader après cinq épreuves

«Terre de Provence», les 16 et 17 mai, c'était aussi la troisième reprise du Trophée Citroën-Total-Michelin et, bien sûr, les dix pilotes de Visa s'y sont tous retrouvés.

Une fois encore avec leurs petites voitures blanches ils ont étonné les populations par leurs prouesses. Mais les plus brillants ou les plus spectaculaires n'y furent pas forcément les plus efficaces ni les plus fortunés. Le Provençal Maurice Chomat, comme aux Garrigues, fut extraordinaire de brio et d'impétuosité, avec, hélas, le même résultat. Il est bien difficile d'être le «régional de l'épreuve» encouragé par des milliers de spectateurs et de devoir doser son effort alors que tout vous pousse au dépassement. Ce fut dans la région de Digne le cas de Chomat, comme ce l'avait été pour Vernhes aux Causses Rouergats. Porté, survolté par le public, il accumula les exploits à la limite mais finit malheureusement par franchir celle-ci. Auteur cinq fois sur dix de la meilleure performance des Visa dont il était le leader, il réussit d'étonnants temps scratch. 7e le samedi au classement général, il en était 3e après 10 spéciales et fut même un moment second ! Trop vite dans la 9e, il se mit sur le toit, repartit aussitôt, mais sa cartouche d'huile moteur avait souffert et le contraignit à l'abandon deux spéciales plus tard.

Magnifiques performances aussi du Lorrain Bernard Dubois qui avait pourtant mal commencé, crevant deux pneus d'un coup dans la première spéciale qu'il finit sur trois roues... 137e au classement ! Sans se décou-

The "Terre de Provence" rally run on 16 and 17 May, was also the third leg in the Citroën-Total-Michelin Trophy; and so, naturally, all ten Visa drivers were present.

Once again, in their little white cars, they astounded the public by their prowess. But the most brilliant, most spectacular were not necessarily the most efficient or the luckiest. Maurice Chomat of Provence, as in the "Garrigues" rally, was amazing by this brio and his impetuosity—but, alas!, with the same result. It is indeed a difficult task to be the "regional representative" in a contest—cheered on by thousands of spectators—and to have to measure one's efforts while incited to go hell for leather. This was the case for Chomat in the Digne region, as it had been for B. Vernhes in the Causses of Rouergue. Carried and supercharged by the public, he accumulated feats verging on the limit—which in the end he unfortunately exceeded. Having five times achieved the best Visa performance, he was then leading among Visas, and had made astounding scratch times. 7th on the Saturday in the general classification, he had reached 3rd place after 10 special runs and, for a while, even lay second! Too fast in the 9th, he turned turtle; he started off again immediately, but his oil-filter cartridge had suffered, and he had to give up.

A wonderful show too on the part of Bernard Dubois of Lorraine, despite a poor start with two blowouts at one go in the first special run, which he finished on three wheels... lying 137th in the general

TROPHEE VISA 1981

M. Chomat (Provence-Côte d'Azur)
Photo Billet (Citroën 7.570)

rager, il entama avec un moral d'acier une remontée spectaculaire, accomplissant onze fois l'un des trois meilleurs temps des Visa, quatre fois le premier. Toujours dans les dix meilleurs du rallye, auteur deux fois du 5e temps scratch, une fois du 4e, une fois du 2e, il regagne 124 places et termine 13e au général et 3e des Visa-trophée.

Arbant fut très bon, signant par exemple ex aequo avec Luc le 3e temps scratch dans la 12e spéciale, mais de multiples agaceries techniques le samedi et un levier de vitesses baladeur dans la matinée de dimanche limitèrent la portée de ses performances : 17e au classement, 4e des Visa-trophée.

Sarazin, en forme lui aussi, fut retardé par une sortie de route dans la 3e spéciale mais refit son retard le dimanche : 12e au classement général, 2e des Visa-trophée.

Bernez, après avoir perdu du temps à porter secours à un concurrent dont la voiture avait pris feu, fit une course régulière qui lui vaut de terminer 15e au général.

Vinay, le benjamin du Trophée, toujours à son rythme prudent, termine 24e. Malchanceux : Rio et Carlotti le samedi, de Miguel le dimanche. Ils durent abandonner sur incidents mécaniques.

classification! Undismayed and with steely morale, he began a spectacular clim back, on eleven occasions making one of the three best times for Visas, and four times the best. Remaining among the ten leaders in the rally, making the 5th best time twice, the 4th once and the 2nd once, he climbed back through 124 places, finishing 13th in the general classification.

Arbant was excellent, coming in equal 3rd with Luc as regards scratch time in the 12th special run, but numerous technical hitches on the Saturday and a loose gear lever on the Sunday morning set a limit to the performance he could achieve: 17th in the general classification, 4th among the Trophy Visas.

Sarazin, also in great fettle, was slowed up by leaving the road in the 3rd special, but made up his lost time on the Sunday, rising to 12th place in the general classification, and to 2nd in the Visa Trophy.

Bernez, after losing time coming to the help of a competitor whose car had caught fire, ran a steady race which placed him 15th in the general classification.

Vinay, youngest of the Trophy drivers, at his usual cautious pace finished 24th. Unlucky were Rio and Carlotti on the

Quant à Bernard Vernhes (Languedoc-Roussillon) premier pilote du Trophée dans ce rallye qu'il termine 6e au classement général, il a su mieux qu'aux Causses Rouergats modérer son tempérament et faire une course à la Lapie (qu'il suit d'ailleurs au classement général) : tactique, prudence, efficacité, ce qui lui vaut de ramasser 15 points qui lui font gagner deux places au classement du Trophée (2e avec 27 points) et menacer Arbant (Rhône-Alpes), toujours premier avec 31 points, devant Bernez (Auvergne-Limousin) qui rétrograde à la 3e place avec 24 points, et Dubois (Est) 4e avec 22 points. Sarazin (Nord) avec 15 points bondit de la 10e à la 5e place... où il télescope Rio (Ouest) comme il l'avait fait aux Garrigues !

BIARRITZ : VERNHES EN TÊTE

Dans ce rallye de Biarritz (29 et 30 mai) dont on a dit qu'il avait pris des allures de Rallye des cimes et où pas moins de 50 concurrents sur 80 cassèrent ou sortirent de la route, les Visa firent preuve d'une grande robustesse et leurs pilotes de leur dextérité coutumière.

Continuant à assurer ses places avec beaucoup de maîtrise, Bernard Vernhes, après s'être tout de même permis de réaliser le meilleur temps dans la 10e spéciale, se classe 5e au général.

Il est suivi d'un Chomat devenu prudent et régulant ses efforts, 8e. Rio 11e. Bernez 12e. De Miguel malchanceux le samedi (trois crevaisons) fit une belle remontée : 15e.

Moins heureux : Sarazin et Dubois (incidents mécaniques), carlotti (sortie de route et surtout Alain Arbant, problème de

Saturday, de Miguel on the Sunday. They had to give up due to mechanical incidents.

As for Bernard Vernhes (Languedoc-Roussillon), first of the Trophy drivers in this rally, coming in 6th in the general classification, he was able better to keep his leanings under control than in the Causses of Rouergue, and to race in the style of Lapie (immediately behind whom he was in the general classification): he became tactical, cautious and efficient, which allowed him to pick up 15 points winning him 2 places in the Trophy classification (2nd, with 27 points), and to threaten the supremacy of Arbant (Rhône-Alpes), still first with 31 points, and to remain ahead of Bernez (Auvergne-Limousin), who slipped to 3rd place with 24 points, and Dubois (Eastern France), 4th with 22 points. Sarazin (Northern France), with 15 points, leapt from the 10th to the 5th place... in which he "collided" with Rio (Western France), as he had done physically in the Garrigues rally.

In the Biarritz rally—of which it was said that it had taken on the aspect of a dune rally, and in which no fewer than 50 competitors out of 80 broke down or left the road—the Visas showed their great sturdiness, and their drivers their usual skill.

Continuing to make sure of his places in a masterly manner, Bernard Vernhes, after clocking the best time in the 10th special, came in first of the Trophy Visas, and fifth in the rally's general classification.

He is followed by Chomat who, now cautious and measuring his efforts, made 8th place in the general classification. Rio was 11th. Bernez 12th.

M. Bernez (Auvergne-Limousin)
Photo Billet (Citroën 7.571)

MICHELIN
TOTAL
MICHELIN

Jean - Paul - Luc
Photo D. Raynaud (Citroën 7.569)

boîte, ce qui lui coûte sa place de leader au classement du Trophée où il est remplacé par Vernhes 42 points. 2e Bernez, 32 points. 3e Arbant 31 points. 4e Rio 25 points. 5e Dubois 22 points. Chomat gagne 12 points et 3 places : 6e avec 18 points. 7e de Miguel 16 points. 8e Sarazin 15 points. 9e Vinay 14 points. 10e Carlotti 5 points.

CHARENTE : 5e TOUR

L'admirable est que les pilotes du Trophée Visa ne se soucient que de jouer entre eux et que, tout accaparés qu'ils sont par leurs luttes et leurs défis, ils viennent bousculer des ténors pourtant pourvus de machines disposant d'au moins 100 chevaux de plus que les petites Visa blanches : les 20 et 21 juin, au Rallye Terre des Charentes, disputé sur 340 km dans la région d'Angoulême, dès la première épreuve spéciale, le champion de France 1980 Thérier se voyait coiffé par la Visa Super X de Sarazin, tandis qu'une autre Visa, celle de Rio, faisait jeu égal avec lui. Mieux : dans la 2e spéciale, trois Visa s'emparaient de la tête du «scratch» : Sarazin, Chomat, Rio.

Les autres Visa n'étaient jamais bien loin. Seul Joël de Miguel, parti comme une fusée, s'était mis en orbite dès la première spéciale au cours d'un looping par l'avant suivi d'un triple tonneau, intéressante figure de voltige qui fournit la preuve des qualités de sécurité de la Visa, quand on en vit sortir l'équipage indemne.

Les neuf épreuves spéciales du dimanche, chemins de champs comme la veille, mais aussi sentiers de forêts et même un gué et quelques tremplins, virent les équipages de Visa se livrer une lutte sans merci au cours de laquelle les très rapides Carlotti, Sarazin (en tête le samedi soir) et Dubois disparurent successivement. Pour les autres, c'était la chevauchée fantastique : les Visa s'attribuèrent 9 fois sur 13 le 2e meilleur temps, à 9 reprises deux Visa au moins furent dans les cinq voitures les plus rapides! Chomat perd du temps sur une crevaison et entreprend une admirable remontée où, seconde après seconde et toutes voiles dehors, il grignote l'avance d'Arbant, pour finir par le précéder en tête des Visa, 3e au classement général du rallye. Arbant, 4e donc, était passé en tête le dimanche matin, talonné par Vernhes qui, malgré un petit tour sur le toit (30 secondes) termine 6e. Chance que n'eut pas un autre animateur de la course : Rio. D'ultimes ennuis de boîte le stoppèrent à quelques mètres de l'arrivée! D'une régularité de métronome : Bernez, 4e des Visa 5 fois sur 5, 10e au classement général. Vinay, qui à chaque sortie améliore son score, termine 17e.

Avec ses 15 points de mieux, Chomat gagne deux places au classement du Trophée (voir page ci-contre). Arbant réduit son écart avec Vernhes.

De Miguel, unlucky on the Saturday (three punctures) made a good recovery on the Sunday, coming in 15th to stop the rot. Less lucky were Sarazin and Dubois (mechanical trouble), Carlotti (who left the road in the 4th special), and Alain Arbant, with gearbox trouble; this cost him his first place in the Trophy, now occupied by Vernhes with 42 points. 2nd Bernez, scoring 32. 3rd Arbant, 31. 4th Rio, 25. 5th Dubois, 22. Chomat, 18. 7th de Miguel with 16. 8th Sarazin 15. Vinay, 9th. 10th Carlotti.

The remarkable is that the pilots of the Visa Trophy only care to compete with one another, and that while all-absorbed by the challenge set by the Trophy, they hustle out specialists provided with at least 100 hp more than the little white Visas; on 20-21 June in the Charentes Overland Rally run on 211 miles in the Angoulême region: in the first special test, 1980's France's champion Thérier, to his amazement, was beaten by Sarazin's Visa Super X, while another Visa, that of Rio bracketed equal with him. Better even: in the second special, three — yes, three — Visas lead in the scratch classification: Sarazin, Chomat, Rio.

The other Visas were never far behind. Only Joël de Miguel was off like a rocket in the first special, made a front loop and turned over three times, a very interesting stunt-flying performance which gave a good demonstration of the Visa's safety characteristics.

Sunday's nine specials were more picturesque and varied: tracks in the field like the day before, and in the woods too, a ford even, and a few bumps like springboards, this was the landscape where the Visa pilots broke down into a merciless struggle out of which disappeared one after the other very fast pilots like Carlotti, Sarazin and Dubois.

The others made it a fantastic ride: 9 times out of 13 did the Visas make the second best time in the rally, and 9 times were there at least two Visas among the first cars in the scratch classification! Chomat lost time because of a puncture and started a good recovery, catching up Arbant second after second with unyielding masterliness and finished before him, first of the Visas, 3rd in the general rally classification. Arbant finished 4th: he took the lead on Sunday morning, followed short behind by Vernhes who, in spite of a short stage on the roof (30 seconds) finished 6th. Another race pilot was not that lucky: Rio, who was finally stopped a few yards before the finishing line by gear-box problems! As regular as a metronome, Bernez finished 5 times out of 5 races 4th of the Visas and 10th in the general classification. Vinay finished 17th, making a better score at each event. Adding another 15 points to his score, Chomat won two places in the Trophy while Arbant gets closer to Vernhes.

TROPHÉE CITROËN 1981
TOTAL-MICHELIN
DES RALLYES SUR TERRE

Classement après 5 épreuves

1. Bernard Vernhes (Languedoc-Roussillon) 52 points
2. Alain Arbant (Rhône-Alpes) 43 points
3. Michel Bernez (Auvergne-Limousin) 40 points
4. Maurice Chomat (Provence-Côte d'Azur) 33 points
5. Christian Rio (Ouest) 25 points
6. Bernard Dubois (Est) 22 points
7. Alain Vinay (Ile-de-France) 20 points
8. Joël de Miguel (Sud-Ouest) 16 points
9. Yves Sarazin (Nord) 15 points
10. Xavier Carlotti (région parisienne) 5 points

Dessin Popovitch 12.241

Alain Arbant (à droite), leader du Trophée jusqu'à la 4e épreuve, et son coéquipier Jean-Luc Arnaud. Au centre Claude Caillet, le Kubrick des films sur l'automobile.

Photo Z (Citroën 7B 55)

Rufino Fontes, 2e des pilotes de Visa dans le Tour du Portugal

S. DE VASCONCELO GAGNE LE TROPHEE DU PORTUGAL

A L'ISSUE D'UN CHAMPIONNAT EN 6 REPRISES

Dans le Double Chevron 62, nous avions quitté le Trophée Visa-rallye du Portugal après sa deuxième épreuve.

La troisième manche, le rallye de Figueira da Foz les 28-29 mai (556 km dont 180 km d'épreuves spéciales presque toutes sur terre) a vu l'équipage Vasconcelos-Torres placer sa Visa groupe 1 à la 13e place du classement général (64 concurrents au départ, 33 à l'arrivée) devant Gomez-Vinagre 14e.

Quinze jours plus tard, nouvel affrontement, à Porto (11-12 avril) : 415 km dont 162 pour 12 spéciales, toutes sur piste de terre. 49 voitures au départ, 36 à l'arrivée. 8 Visa au départ, 7 à l'arrivée. Premier des équipages Visa : Borgès-Garcia, devant Gomez-Vinagre. Rien n'est changé au classement du Trophée : Vasconcelos reste 1er, Fontès 2e, Abrantes 3e.

Au 1er mai, départ de la 5e reprise : Rota do Sol, la Ronde du Soleil, 686 km avec 20 spéciales (300 km) dont 10 sur terre (169 km). 54 voitures au départ, 20 à l'arrivée. Gomez-Vinagre, 10e au scratch, se classe en tête des Visa, devant Abrantes-Rocha.

Au classement du Trophée, Sena de Vasconcelos demeurait en tête, avec 64 points, mais il était désormais serré de près par Helder Abrantes, monté à la 2e place avec 61 points, devant Luis Gomes, 58 points.

Telle était la situation au départ, le 15 mai,

In Double Chevron No. 62, we had left the Portugal Rally/Visa Trophy contest after the second race, with Rufino Fontès leading.

In the third event, the Figueira Da Foz rally on 28-29 May (346 miles, including 112 of special runs, mainly across country), the Vasconcelos-Torres team in its group 1 Visa came in 13th in the general classification (64 starters, 33 in at the finish), in front of Gomez-Vinagre 14th and Abrantes-Rocha 16th.

Two weeks later came a fresh event, at Oporto (11-12 April): 258 miles, 101 of them in 12 special runs, all cross-country. 49 starters, 36 in at the finish. Of the 8 Visas at the start, 7 finished. First of the Visa teams: Borgès-Garcia, in front of Gomez-Vinagre.

Nothing was changed in the Trophy classification: Vasconcelos remained 1st, Fontès 2nd, and Abrantes 3rd.

On 1st May, the fifth leg started: the Rota do Sol or "Sun Roundabout", 426 miles long, with 20 special runs covering 206 miles, 10 of them across country (105 miles). Out of 54 starters, 20 finished. Gomez-Vinagre, 10th in the scratch classification, headed the Visas, with Abrantes-Rocha runners up.

In the Trophy classification, Sena de Vasconcelos kept the lead (score 64 points) with Helder Abrantes now hard on his heels in 2nd place with 61 points, ahead of Luis Gomez, 58 points.

Such was the situation on 15 May, at the start

du Tour du Portugal, dernière et sans doute plus difficile épreuve de la saison Visa 1981 : 1 544 km dont 28 épreuves spéciales sur Terre.

Ils furent seulement 19 équipages à pouvoir franchir la ligne d'arrivée, sur 45 ayant pris le départ.

Comme au Rallye de Porto un mois plus tôt, c'est l'équipage Borges-Peres qui réalisa les meilleures performances des dix Visa ayant pris le départ. Il termine 9e au classement général devant Rufino Fontès 10e et Simoès 12e.

Antonio Borges gagne ainsi 24 points et trois places : il passe de 8e à 5e au classement du Trophée.

Deux fois vainqueur en début de saison, Rufino Fontès gagne encore 20 points et deux places : avec 64 points il termine 2e au classement devant Helder Abrantès qui n'a marqué aucun point dans cette épreuve et perd une place au Trophée. R. Fontès est à 4 points seulement de Sena de Vasconcelos, à qui sa 4e place des Visa dans ce Tour du Portugal rapporte les ultimes points dont il avait besoin pour conserver la position de leader qu'il occupait depuis la troisième reprise (Figueira da Foz) et remporter ainsi le Trophée Visa 1981.

of the Tour of Portugal, the last and probably the toughest event of the 1981 Visa season: a 960-mile course including 294 miles of special cross-country runs.

Only 19 teams made it across the finishing line, out of 45 starters.

As in the Oporto rally run one month earlier, the Borgès-Peres team did best out of the ten Visas in at the start. It finished 9th in the general classification, in front of Rufino-Fontès 10th and Simoès 12th.

Antonio Borgès thus acquired 24 points and went up by three places: from 8th to 5th in the Trophy classification.

Twice winner at the beginning of the season, Rufino Fontès made a further 20 points and gained two places: with 64 points, he wound up 2nd in the general classification, in front of Helder Abrantes who made not a single point in this event, slipping back on place in the Trophy. Fontès was only 4 points behind Sena de Vasconcelos who, by coming in 4th among the Visas in this Tour of Portugal, acquired the last points he needed to retain the leading position he had held since the third event (Figueira da Foz) and thus to win the 1981 Visa Trophy.

Well done, all you drivers! You have demonstrated that a group 1 Visa (standard production tourer) can brilliantly hold its own in competition driving.

LA REUNION : UNE VISA (MAILLOT-FOUCQUE) S'ILLUSTRE A LA RONDE DE LA POSSESSION

En février dernier, à l'Ile de la Réunion, eut lieu, devant un public considérable, la première Ronde automobile de la Possession. Sur un parcours accidenté comportant six épreuves spéciales de vitesse, Maillot-Foucque conduisirent avec une maîtrise tranquille leur Visa à la victoire en catégorie «promo».

Last February, amid a great forgathering of the public, was run the first Motor-Car Tour of the Reunion Island.

Over a tricky course including 6 special speed tests, Maillot-Foucque showed unshakeable virtuosity as they drove their Visa to victory in the "promo" category.

Photo Citroën 7.568

Photo Guyot (Citroën 3A 191)

2 CV: CHARLESTON MÈNE LA DANSE !

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

5,8 LITRES EN VILLE

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

FREINS A DISQUE SUR 2 CV

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

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

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

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

MASS-PRODUCED CHARLESTON

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

DISC BRAKES ON 2 CV

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

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

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

OPTION BOÎTE 5 VITESSES SUR LA VISA II SUPER X

Une boîte de vitesses à 5 rapports (puissance fiscale française 6 CV au lieu de 7 CV) entraînant l'adoption d'un nouveau berceau-moteur sera, à partir de septembre, disponible du la Visa II Super X.

Les nouveaux rapports de cette boîte (dont le renvoi est de 15/58 pour 15/61 sur la boîte 4 vitesses) procurent un agrément de conduite accru avec des reprises plus franches et un confort amélioré par l'abaissement du niveau sonore.

Si la vitesse de pointe (155 km/h) se trouve réduite d'1 km/h à peine ; les accélérations, déjà excellentes, sont encore légèrement améliorées : le kilomètre départ-arrêté passe de 36 secondes à 35 secondes 8 ; le 100 km/h est atteint en 13 secondes 6.

La consommation, identique en circulation urbaine (9,2), est réduite à 7,8 litres au lieu de 9 à 120 km/h sur route.

A 5-speed gearbox (French treasury rating 6 CV instead of 7 CV) leading to the adoption of a new engine cradle will be available on the Visa II Super X in September.

The new ratios on this gearbox (bevel-gear ratio 15/58 as against 15/61 for the 4-speed gearbox) make for pleasanter driving with cleaner pick-up.

While the top speed (96.3 mph) is reduced by about 1/2 mph, acceleration figures, which were already excellent, are further improved: 1 km (0.6214 mile) from a standstill is covered in 35.8 seconds, instead of 36 seconds; 100 km/h (62.14 mph) is reached in 13.6 seconds (as against 14 seconds with the 4-speed gearbox).

Consumption, although unchanged in town (30.7 mpg), is improved on the road from 31.4 to 36.2 mpg at 74.6 mph.

NOUVELLES ROUES

Nouvelles roues en tôle acceptant le montage des pneus TRX en série sur la Visa II Super X.

Nouvelles roues en tôle pour pneus 145 SR 13 XZX sur la Visa II Super E.

D'autre part, toutes les Visa ont un nouvel essuie-glace avant avec position intermittente et l'essuie/lave-glace arrière (en option) est doté d'une séquence semi-automatique. Nouvel étrier de freins avant avec étanchéité à la poussière.

NEW WHEELS

New pressed steel wheels allowing TRX tyres to be fitted as standard on the Visa II Super X.

New pressed steel wheels for 145 SR 13 XZX tyres on the Visa II Super E.

All Visas furthermore have a new windscreen wiper with an intermittent setting, and the rear-window washer and wiper (optional) has a semi-automatic sequence. New dust-tight front-brake caliper.

Photo Bloch (Citroën 32.223)

DIMINUTION DES CONSOMMATIONS DES GSA 1300 (A BV 4 OU BV 5)

Les travaux poursuivis sur le moteur 1300 cm³ des GSA ont permis de diminuer la consommation d'essence de ces modèles dans leur version 1982 (1,30 litre de moins, en circulation urbaine), que ce soit en boîte 4 ou en boîte 5 vitesses.

Avec la boîte à 4 rapports : 6,30 litres aux 100 km à 90 km/h au lieu de 6,60 litres ; 8,20 litres au lieu de 8,80 à 120 km/h. En circulation urbaine : 8,50 litres au lieu de 9,80.

Avec la boîte à 5 rapports : 6 litres à 90 km/h au lieu de 6,50 ; 7,90 litres à 120 km/h au lieu de 8,20 ; 8,50 litres en circulation urbaine au lieu de 9,80.

Ces résultats ont été atteints en conservant la même puissance, le même couple et les mêmes performances. On a amélioré le rendement du moteur grâce à un nouvel arbre à cames, une cubulterie modifiée, un nouveau carburateur aux réglages moins riches, un nouveau filtre à air de plus grande capacité, un volant-moteur allégé, un échappement modifié, un allumage transistorisé de type Visa II Super E.

GSA SPÉCIAL 1300

Le modèle GSA Spécial 1982 est équipé, berline et break, du moteur 1 300 cm³ économique. Il reçoit un équipement amélioré : moquette au sol type GSA Club, montre électrique à quartz, allume-cigares.

La motorisation 1 130 cm³ subsiste en version GSA, avec une finition identique à celle de la GSA Spécial 1981.

NOUVEAU FREINAGE

L'endurance des freins des GSA est améliorée par l'adoption d'une nouvelle matière des plaquettes. Le diamètre du tiroir du doseur de freinage est modifié pour obtenir une plus grande efficacité.

Continued research on the GSA 1300-cc engine has made it possible to improve these models' consumption, in their 1982 version, by 4.4 mpg in town, whether the 4- or the 5-speed gearbox is concerned.

With the 4-speed gearbox: 44.8 mpg instead of 42.8 at 56 mph; 34.4 mpg instead of 32.1 at 74.6 mph, and 33.2 mpg in town, instead of 28.8

With the 5-speed gearbox: 47.1 mpg instead of 43.5 at 56 mph; 35.7 mpg instead of 34.4 at 74.6 mph; and 33.2 mpg in town instead of 28.8.

These results have been achieved while maintaining the same power, the same torque and the same performance figures. The engine's efficiency has been improved thanks to a new camshaft, modified rocker arms, a new carburetter with less rich settings, a new, larger-capacity air filter, a lightened engine flywheel, a modified exhaust, and transistorized ignition of the Visa II Super E type.

GSA SPECIAL 1300

The 1982 GSA Special, in both saloon and estate models, is fitted with the "economy" 1300-cc engine. Its general fittings are also improved: GSA Club-type carpeting, quartz-regulated electric clock, cigarette lighter.

1130-cc engined GSAs are maintained, the finish being the same as that of the 1981 GSA Special.

NEW BRAKING FEATURES

GSA brake life is prolonged by the adoption of new brakepad material. The diameter of the braking effort distributor draw valve has been modified for greater efficiency.

Photo Malard (Citroën 18.464)

Photo Guyot (Citroën 24.350)

CX: DE L'AISE AUX EMMANCHURES

Sur toutes les CX, de nouvelles ailes avant plus larges (avec nouvelles crosses latérales et butoirs de caoutchouc sur les Pallas, GTI, Prestige et Limousine) ont été adoptées pour autoriser le montage de pneus 190 TRX «taille basse».

Ces pneumatiques, avec roues spéciales en alliage léger, sont en effet montés maintenant de série sur le modèle CX 2400 GTI et en option sur les berlines 2400 Pallas et Prestige, en monte homogène (c'est-à-dire dans les mêmes dimensions à l'avant et à l'arrière).

EXCUSEZ DU PNEU !

Toutes les CX sauf la GTI (roues en alliage léger de série reçoivent de nouvelles roues en tôle avec pneus XVS (XZX sur Reflex sans Diravi) de 185 à l'avant, 175 à l'arrière sur Reflex et Athena, 185 XVS en monte homogène sur Pallas et Prestige.

En option : roues en alliage léger et dans ce cas monte homogène de 185 XVS (sur Reflex, Athena, Pallas).

Les CX Diesel ont de série des XZX (185 à l'avant, 175 à l'arrière, sauf la limousine en monte 185 homogène) et en option des 185 XVS sur roues en alliage léger en monte homogène.

FREINS PLUS DOUX

Sur toutes les CX, la commande de freinage est adoucie par modification du doseur d'effort.

Sur la CX Prestige : dégivrage du rétroviseur extérieur électrique.

Sur les CX Pallas, Prestige et GTI, un régulateur de vitesse est proposé en option : voir sa description en page 28.

On all CXs, new, wider front wings (with new side shoes and rubber buffers on Pallas, GTI, Prestige and Limousine models) have been adopted to allow 190 TRX «low waist» tyres to be fitted.

These tyres, with special light-alloy wheels, now a standard fitting on the CX GTI, are optional on 2400 Pallas and Prestige models, tyres of the same dimensions being fitted front and rear.

TYRE NEWS

All CXs except the GTI (light-alloy wheels, see above) are fitted with new pressed steel wheels, with 185 XVS tyres at front, 175s at rear on Reflex and Athena models, and 185 XVSs front and rear on Pallas and Prestige models.

Optional: light-alloy wheels, in which case 185 XVSs are fitted front and rear (on Reflex, Athena and Pallas models).

CX Diesels are fitted with XZXs as standard (185s at front, 175s at rear, except for the Limousine which has 185s front and rear); optional: 185 XVSs front and rear on light-alloy wheels.

SMOOTHER BRAKING

On all CXs, the braking control has been made smoother as a result of modifying the braking effort distributor.

On the CX GTI, the rear-door windows are electrically operated, and controlled from the rear end of the central console.

The CX Prestige has electric de-icing of the outside rear-view mirror.

On CX Pallas, Prestige and GTI models, an optional speed regulator is available: see description on page 28.

Caractéristiques Techniques berlines Citroën année - modèle 1982

	2 CV Spécial E	2 CV 6 Spécial Club Charleston	DIANE 6	MEHARI 4 x 2 (4 places)	MEHARI 4 x 4 (4 places)	LNA	VISA II Spécial Club	VISA II L	VISA II Super E	Super X	GSA	GSA Spécial	GSA Club	GSA Pallas
MOTEUR														
Type	A06/635		AM2	A06/635		V06/630		109/5 E		129/5	G11/631	G13/646		
Nombre de cylindres	2 à plat					2 à plat		4 en ligne			4 en ligne			
Puissance fiscale (CV)	3					4		5	7	6	6	7		
Alésage - Course (mm)	74 - 70					77 - 70		72 - 69		75 - 69	74 - 65,6	79,4 - 65,6		
Cylindrée (cm^3)	602					652		1124		1219	1129	1299		
Rapport volumétrique	8,5/1		9/1	8,5/1		9/1		10,2/1		9,3/1	9/1	8,7/1		
Puissance ISO (kW - tr/mn)	21 - 5750		21,5 - 5750	21 - 5750		25,2 - 5250		36 - 5500		46 - 6000	41 - 5750	47 - 5500		
Puissance DIN (ch - tr/mn)	29 - 5750		30 - 5750	29 - 5750		35 - 5250		50 - 5500		64 - 6000	56,5 - 5750	65 - 5500		
Couple ISO (m.daN - tr/mn)	3,8 - 3500		4,0 - 3750	3,8 - 3500		4,8 - 3500		8,1 - 2500		9 - 3000	7,9 - 3500	9,6 - 3500		
Couple DIN (m.kg - tr/mn)	4,0 - 3500		4,2 - 3750	4,0 - 3500		5,0 - 3500		8,4 - 2500		9,3 - 3000	8,2 - 3500	10,0 - 3500		
Vilebrequin Nbre de paliers	2		2	2		3		5			3	3		
Ordre d'allumage et d'injection								1 - 3 - 4 - 2			1 - 4 - 3 - 2	1 - 4 - 3 - 2		
Bougies AC	42 F		42 F	42 F		42 LTS		42 LTS			42 XLS	42 LTS		
Bosch	W 225 T1		W 225 T1	W 225 T1		W A 200 T30					W 200 T30	WA 200 T30		
Champion	L 85		L 82	L 85		BN 6Y		BN 9Y			N 7Y	N 7Y		
Eyquem	755		755	755		800 LJS					755 LS	755 LTS		
Magneti - Marelli	CW 7N		CW 8N	CW 7N		CW 78LP					CW 78 LP	CW 78 LP		
Marchal	35		34S	35		SCGT 34 5H		SCGT 34 5H			GT 34 2H	GT 34 5H		
Carburateur Solex	26/35 CSIC					26/35 CSIC 238		32PBISA12 A230		32PBISA11 240	28 CIC 229	28 CIC 247		
Weber											30 DGS 17/250	30 DGS 25/250		
TRANSMISSION					Normale	Réductée				BV4	BV5	Méca 4	Méca 4	Méca 5 (longue)	Méca 4	Méca 5 (longue)
1re	5,2029		5,7471	6,0606	6,0606	16,000	4,5454		1,0833	3,0833	3,0833	3,8182	3,8182	3,8182	3,8182	3,8182
2e	2,6567		2,9351	3,0864	3,0864	8,169	2,5000		1,6470	1,6470	1,8235	2,2946	2,2746	2,2946	2,2946	2,2946
Rapports de 3e	1,7857		1,9231	1,9231	1,9231	5,102	1,6447		1,0937	1,0937	1,1923	1,5000	1,5000	1,5000	1,5000	1,5000
B.V. 4e	1,3158		1,3500	1,4204	1,4204		1,1467		0,7500	0,7500	0,8928	1,0313	1,0313	1,133	1,0313	1,1330
5e											0,7179			0,9117		0,9117
M. AR	5,2029		5,7471	6,0606	6,0606	16,006	4,1841		2,8333	2,8333	2,8333	4,1818	4,1818	4,1818	4,1818	4,1818
Couple réducteur	8 x 33		8 x 31				8 x 33		16 x 57	15 x 61	15 x 58	8 x 33				
1re	5,17		4,83	4,78	4,70	1,77	5,34		7,45	6,34	6,66	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20
2e	10,12		9,49	9,37	9,20	3,47	9,72		13,96	11,87	11,28	11,98	11,98	11,98	11,98	11,98
Vitesse km/h 3e	15,06		14,48	15,05	14,80	5,59	14,79		21,02	17,88	17,24	18,33	18,33	18,33	18,33	18,33
1000 tr/mn 4e	20,44		20,63	20,37	20,04		21,18		30,67	26,08	23,04	26,66	26,66	24,26	26,66	24,26
moteur 5e											28,65			30,15		30,15
M. AR	5,17		4,83	4,78	4,70	1,77	5,81		8,11	6,90	7,25	6,57	6,57	6,57	6,57	6,57
ROUES (pouces)	4J - 15					400 B 13		4 1,2 B 13		120 TR 340		4 1/2 J 15				
PNEUMATIQUES																
AV	125 - 15 X			135 - 15 X	135 - 15 XM + S8		135 SR - 13 XZX		145 SR - 13 XZX	160/65 R 340 TRX		145 SR - 15 XZX				
AR	125 - 15 X			135 - 15 X	135 - 15 XM + S8		135 SR - 13 XZX		145 SR - 13 XZX	160/65 R 340 TRX		145 SR - 15 XZX				
Pression (bars) AV - AR	1,4 - 1,8				1,7 - 1,7		1,6 - 1,9	1,7 - 2,0	1,8 - 2,0	1,7 - 1,7		1,8 - 1,9				
DIRECTION																
Rapport de démultiplication	1,17						1/18,4	1/19,3	1/18,4			1/19				
Tours volant de butée à butée	3,25						3,33	3,33	3,33			3,80				
Diamètre du volant (mm)	390						380	380	380			380				
Ø braquage : trottoirs-murs (m)	10,80 - 11,20		10,60-11,10	10,60-11,00	11,45 - 11,95		8,90 - 9,40	9,29 - 9,85	9,46 - 9,89			9,66 - 10,40				
Angle de braquage roue intérieure	34° à 35°						44°	44°	42°			40° - 45°30'				
FREINAGE								Assisté				Assisté				
Disque (D) Tambour (T) AV- AR	D - T				D - D		D - T					D - D				
Diamètre (mm) AV - AR	244 - 180				244 - 234		244,5 - 180					270 - 178				
Surface des garnitures (cm^2) AV-AR	84- 224				84 - 70		154 - 158					142,5 - 71				
ELECTRICITE																
Batterie (Volt - Ampère heure)	12- 125/25						12 - 180/36	12 - 175/35				12 - 200/40				
Alternateur (Watt)	390						462					540				
DIMENSIONS																
Longueur - Largeur	3,83 - 1,48		3,87 - 1,50	3,52 - 1,53	3,72 - 1,53		3,40 - 1,52	3,69 - 1,54	3,69 - 1,54	3,69 - 1,54		4,20 - 1,63				
Hauteur - Empattement	1,60 - 2,40		1,54 - 2,40	1,63 - 2,37	1,63 - 2,36		1,38 - 2,23	1,41 - 2,43	1,415 - 2,420	1,398 - 2,426		1,35 - 2,55				
Voie : AV - AR	1,26 - 1,26		1,26 - 1,26	1,26 - 1,26	1,26 - 1,26		1,29 - 1,24	1,29 - 1,24	1,29 - 1,24	1,30 - 1,25		1,38 - 1,33				
Largeur aux épaules : AV - AR	1,06 - 1,07		1,07 - 1,08	1,31 - 1,40	1,31 - 1,40		1,27 - 1,17		1,21 - 1,26			1,28 - 1,24				
Entrée de porte AR : haut. larg. utiles												0,91 - 0,86				
Surface vitrée (dm^2)	146		152	155 (4)			201		226			260				
Volume du coffre (dm^3)	220		343	2010 (maxi)			170-368 (5)		300 - 690 (5)			435 - 766 (5) ou 1400 (6)				
POIDS (kg)																
Ordre de marche - Total en charge	585- 930		610 - 950	570 - 955	735 - 1145		710 - 1035	745 - 1075	810 - 1235	815 - 1230	825 - 1245	920 - 1355	920 - 1365			
Répartition : AV- AR	343 - 242		365 - 245	355 - 215	427 - 308		426 - 284	440 - 305	495 - 315	495 - 320	505 - 320	575 - 345	575 - 345			
Remorquable : sans frein - avec frein	270 - 400						350 - 500	370 - 500	405 - 750		410 - 750	460 - 800	460 - 1000			
Maxi : sur flèche - sur galerie	35 - 30			35			40 - 50		45 - 60			50 - 60				
CAPACITES (litres)																
Réservoir d'essence	25			25	25		40	40	40			43				
Huile moteur	2,3			2,3	2,3		3,0	3,0	4,5			4,0				
Huile boîte de vitesses - pont	0,9			0,9	1,5 - pont AR 0,5		1,4	1,4				1,4	1,4	1,6	1,4	1,6
Huile système hydraulique	0,50			0,25	0,30		0,36	0,4	0,4			4,2				
Refroidissement moteur	air						air		7,5			air				
PERFORMANCES (km/h)										BV4	BV5	Méca 4	Méca 4	Méca 5 (longue)	Méca 4	Méca 5 (longue)
CONSOMMATIONS (litres)																
0 - 400 m	22"7		22"0	23"6	24"9		21"5	21"9	20"0	18"9	18"8	20"2	19"1	19"1	19"1	19"1
Conducteur seul 0 - 1000 m	44"5		42"7	46"4	48"6		41"1	41"8	38"1	36"0	35"8	37"6	35"8	35"7	35"8	35"7
0 - 100 km/h							23"8	26"2	16"8	14"0	13"6	16"2	14"2	14"2	14"2	14"2
Vitesse maximum	115		121	100	99		126	124	140	155	154	150	160	158	160	158
Mi-charge Consommation à 90 km/h	5,4		5,4	7,5			5,7	5,8	5,1	6,7	6,1	6,30	6,30	6,00	6,30	6,00
Consommation à 120 km/h									6,6	9,0	7,8	8,10	8,20	7,90	8,20	7,90
Consommation urbaine	5,8 (8)	6,8	6,8	6,9			7,1	7,8	7,0	9,2	9,2	8,50	8,50	8,50	8,50	8,50

(1) Option.
(2) Série sur Reflex uniquement.
(3) Lorsque équipement TRX (option).
(4) Avec capote complète.
(5) Jusqu'au bandeau, sièges ou banquette arrière rabattus.
(6) Volume total, banquette arrière rabattue.
(7) Ou 1 500 kg dans la limite du PTR.
(8) L'obtention de cette valeur, implique des démarrages sur le 2e rapport de vitesse (modèle équipé de série d'un embrayage centrifuge).

GSA Club-Pallas C Matic	GSA X3	CX 2500 D Limousine	CX 2500 D Réflex	CX 2500 D Pallas	CX Reflex	CX Athéna	CX 2400 Injection Pallas (Automatic) 1	CX Prestige			CX GTI
G13/646		M25/629			829-A5		M23/622				
4 en ligne		4 en ligne			4 en ligne		4 en ligne				
8	7	10			10		12	13		12	13
79,4 - 65,6		93 - 92			88 - 82		93,5 - 85,5				
1299		2500			1995		2347				
8,7/1		22,25/1			9,2/1		8,75/1				
47 - 5500		54 - 4250			76,5 - 5500		92 - 4800				
65 - 5500		75 - 4250			106 - 5500		128 - 4800				
9,6 - 3500		14,7 - 2000			16,3 - 3250		19,3 - 3600				
10,0 - 3500		15,3 - 2000			16,9 - 3250		20,1 - 3600				
3		5			5		5				
1 - 4 - 3 - 2		1 - 3 - 4 - 2			1 - 3 - 4 - 2		1 - 3 - 4 - 2				
42 LTS					42 LTS		42 FS				
WA 200 T30							W 225 T35				
N 7Y		Injecteurs			BN 9Y		L8 7Y				
755 LJS		Roto - Diesel			755 LTS		705 S				
CW 78 LP							CW 7N				
GT 34.5H					SCGT 34-5M		35/1B				
	28 CIC/247	Pompe Roto-Diesel			34 CICF/214		Injection Electronique L Jetronic				
30 DGS 25/250	30 DGS 25/250				34 DNTR 46/250						
C Matic	Méca 5 (courte)	Méca 5 (courte)	Méca 4 (2)	Méca 5 (courte)	Méca 4 (2)	Méca 5 (courte)	Méca 5 (longue)	Automatic	Méca 5 (courte)	Automatic	Méca 5 (courte)
2,7337	3,8182	3,166	3,166	3,166	3,166	3,166	3,166	2,478	3,166	2,478	3,166
1,7085	2,2946	1,833	1,833	1,833	1,833	1,833	1,833	1,478	1,833	1,478	1,833
1,0313	1,5000	1,250	1,133	1,250	1,133	1,250	1,250	1,000	1,250	1,000	1,250
	1,1333	0,939	0,800	0,939	0,800	0,939	0,939		0,939		0,939
	0,9117	0,733		0,733		0,733	0,733		0,733		0,733
2,5000	4,1818	3,153	3,153	3,153	3,153	3,153	3,153	2,081	3,153	2,081	3,153
	8 x 35	13 x 59			13 x 59		14 x 61	13 x 62	13 x 59	13 x 62	13 x 59
10,06	6,79	8,22	8,22	8,22	8,22	8,22	8,56 / 8,29 (3)	13,66 / 13,23 (3)	8,22 / 7,96 (3)	13,66 / 13,23 (3)	7,96
16,09	11,30	14,20	14,20	14,20	14,20	14,20	14,78	14,33	22,88 / 22,18	14,20 / 13,76	22,88 / 22,18	13,76
26,66	17,28	20,83	22,98	20,83	22,98	20,83	21,70	21,04	33,86 / 32,83	20,83 / 20,19	33,86 / 32,83	20,19
	22,67	27,72	32,55	27,72	32,55	27,72	28,87	27,99		27,72 / 26,87		26,87
	28,43	35,51		35,51		35,51	36,98	35,85		35,51 / 34,42		34,42
11,00	6,20	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25	8,59	8,33	16,23 / 15,73	8,25 / 7,99	16,23 / 15,73	7,99
4 1/2 J 15		5 1/2 J 14					5 1/2 J 14 ou 150 TR 390 (1)					150 TR 390
					Dir. Méca	Diravi						
145 SR - 15 XZX		185 SR - 14 XZX	185 SR - 14 XZX		185 SR - 14 XZX	185 HR - 14 XVS	185 HR - 14 XVS		190/65 HR 390 TRX			190/65 HR 390 TRX
145 SR - 15 XZX		185 SR - 14 XZX	175 SR - 14 XZX		175 SR - 14 XZX	175 HR - 14 XVS	185 HR - 14 XVS		190/65 HR 390 TRX			190/65 HR 390 TRX
1,8 - 1,9		2,2 - 2,1	2,2 - 2,1		2,0 - 2,1		2,1 - 2,2 (2,2 - 2,2 Prestige)		2,2 - 1,4			2,2 - 1,4
		Mécanique (2)							Diravi			
1,19		1,24,5							1,13,5			
3,80		4,5							2,5			
380		410							380			
9,66 - 10,40		12,70 - 13,40	11,70 - 12,50						12,70 - 13,40			11,70 - 12,50
40° - 45°30		réflex : 43°30' à 45°30' autres modèles : 41 à 44°										
Assisté		Assisté										
D - D		D - D										
270 - 178		260 - 224										
142,5 - 71		220 - 74										
12 - 200/40	12 - 225/45	12 - 440/88			12 - 225/45		12 - 300/60		12 - 350/70			12 - 300/60
540		1120	1008	1120	1008		1120					
4,20 - 1,63		4,90 - 1,77	4,65 - 1,77						4,90 - 1,77			4,65 - 1,77
1,35 - 2,55		1,375 - 3,095	1,36 - 2,85						1,375 - 3,095			1,36 - 2,85
1,38 - 1,33		1,514 - 1,36	1,514 - 1,36 (1,522 - 1,368 avec TRX)						1,514 - 1,36			1,522 - 1,368
1,28 - 1,24		1,36 - 1,35	1,36 - 1,37						1,36 - 1,35			1,36 - 1,37
0,91 - 0,86												
260		308	293						308			293
435 - 766 (5) ou 1400 (6)		458										
940 - 1365	920 - 1365	1440 - 1910	1370 - 1890		1235 - 1780		1370 - 1885		1450 - 1890	1470 - 1910		1370 - 1870
590 - 350	575 - 345	980 - 460	950 - 420		810 - 425		930 - 440		990 - 460	1010 - 460		930 - 440
460 - 1000		720 - 1300 (7)	685 - 1300 (7)		615 - 1300 (7)		685 - 1300 (7)		725 - 1300 (7)	685 - 1300 (7)		685 - 1300 (7)
50 - 60		100 - 80										
43							68					
4,0		4,6			5				4,6			
4,0	1,6	1,75	1,6	1,75	1,6	1,75	1,75	6,5	1,75	6,5		1,75
4,2		4,25										
air		12,3			9,6		12,3					
C Matic	Méca 5 (courte)	Méca 5 (courte)	Méca 4	Méca 5 (courte)	Méca 4	Méca 5 (courte)	Méca 5 (longue)	Automatic	Méca 5 (courte)	Automatic		Méca 5 (courte)
20''2	18''9	20''6	20''7	20''4	17''9	17''8	17''3	18''4	17''4	18''8		16''9
37''4	35''4	38''0	38''5	37''7	33''5	33''2	32''1	33''8	32''3	34''4		31''6
15''6	13''8	17''3	17''8	17''1	12''1	11''7	10''6	12''0	10''9	12''8		9''8
154	162	154	147	156	176	176	192	185	191	185		191
7,1	6,00	6,10	6,50	6,10	7,90	7,20	7,60	9,50	8,30	9,00		8,00
9,1	7,90	8,40	8,70	8,10	9,70	9,20	9,80	11,20	10,20	11,20		10,10
8,5	8,50	8,90	8,20	8,90	12,00	12,20	14,10	13,40	15,30	13,40		15,30

LE REGULATEUR DE VITESSE (CX)

Ce dispositif est proposé en option sur les CX 1982 GIT ainsi que sur les Pallas à boîte 5 rapports ou automatique et sur la Prestige à boîte automatique.

C'est un système d'assistance au conducteur qui maintient le véhicule à une vitesse automatiquement régulée.

Il est recommandé pour les longs parcours sur autoroute dégagée où il libère le conducteur de l'obligation d'une surveillance constante du compteur de vitesse et soustrait son pied droit à la nécessité d'appuyer sans cesse sur la pédale de l'accélérateur ; c'est aussi une garantie contre l'inattention dans les limitations d'allure sanctionnées par les contrôles radar.

Par contre, son usage est déconseillé dans tous les cas interdisant de rouler à vitesse constante (route accidentée ou encombrée) ou présentant une mauvaise adhérence (neige ou verglas).

En modulant automatiquement accélérations ou ralentissements en fonction des variations de relief (montées ou descentes), le régulateur maintient constante la vitesse choisie au préalable par le conducteur. Si le conducteur n'a pas à agir sur l'accélérateur lorsque le dispositif est en service, il peut cependant le faire à tout moment, pour effectuer un dépassement par exemple. Dans ce cas, la vitesse initialement choisie est automatiquement reprise dès que le conducteur relâche l'accélérateur.

De même le conducteur peut ralentir à sa guise en freinant. Mais dans ce cas, pour retrouver la vitesse régulée, il doit actionner la commande du dispositif.

This device is now optionally available on the 1982 CX GTIs as well as on the 5-speed or automatic gearbox Pallases and on the automatic Prestige.

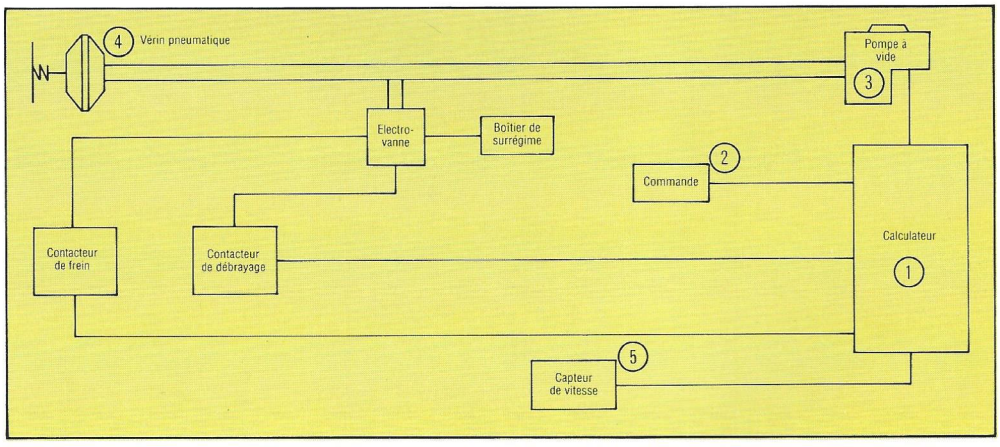
It is a driver-assistance system which maintains the vehicle at an automatically regulated speed.

It is recommended for long journeys on motorways with low traffic density, during which it frees the driver from the task of constantly keeping an eye on the speedometer and relieves his right foot from the task of weighing continuously on the accelerator pedal: it is also a guarantee against wandering attention when running through radar-controlled speed limit stretches.

Its use is on the other hand unadvisable whenever it is impossible to run at a constant speed (winding or busy roads) or when the surface does not allow good road grip (snow, iced road).

By automatically modulating acceleration and deceleration in accordance with variations in gradient (uphill or down), the regulator maintains constant the speed preliminarily chosen by the driver. While the driver does not have to depress the accelerator when the device is in operation, he can do so at any moment—in order to overtake, for instance. In such a case, the initially chosen speed is automatically resumed as soon as the driver removes his foot from the accelerator.

Similarily, the driver can reduce speed as he wishes by braking. In this case, however, he has to set the device's control again to resume the regulated speed.



Le régulateur de vitesse comporte un calculateur (1) qui, par le boîtier de commande (2), reçoit les ordres du conducteur (accélération, mise en mémoire, annulation, reprise) et les exécute en agissant sur une pompe (3) dont le rôle est de créer un vide partiel ou total dans un vérin pneumatique (4) relié par sa membrane élastique à la commande d'accélérateur. Sous l'action de la pompe, la membrane se rétracte en tirant sur la commande d'accélérateur, la vitesse augmente. Quand la vitesse mémorisée est atteinte, le calculateur arrête la pompe, la membrane s'immobilise. Si la vitesse tombe (côte), l'information en est donnée par un capteur (5) au calculateur, qui réactive la pompe, le vide s'accroît et l'accélération augmente jusqu'au rattrapage de la vitesse choisie. Si la vitesse augmente trop (descente) un clapet intégré à la pompe créé une perte de charge dosée dans le vérin, la membrane se détend et relache l'accélérateur, jusqu'à la vitesse mémorisée.

The speed regulator comprises a calculator (1) which, via the control housing (2), receives the driver's instructions (acceleration, memorization, cancellation, resumption) and carries them out by acting on a pump (3) whose role is to create a partial or a total vacuum in a pneumatic jack (4) connected through its elastic membrane to the accelerator control. Under the pump's action, the membrane retracts, pulling on the accelerator control and speed increases. When the memorized speed is reached, the calculator stops the pump, and the membrane comes to rest. If the speed drops (hill climb), the information is passed on by a transducer (5) to the calculator, which sets the pump working again; the pressure is reduced and the acceleration increases until the chosen speed is resumed. If the speed increases too much, a valve built into the pump causes a pressure rise in the jack, the membrane becomes less taut and releases the accelerator.

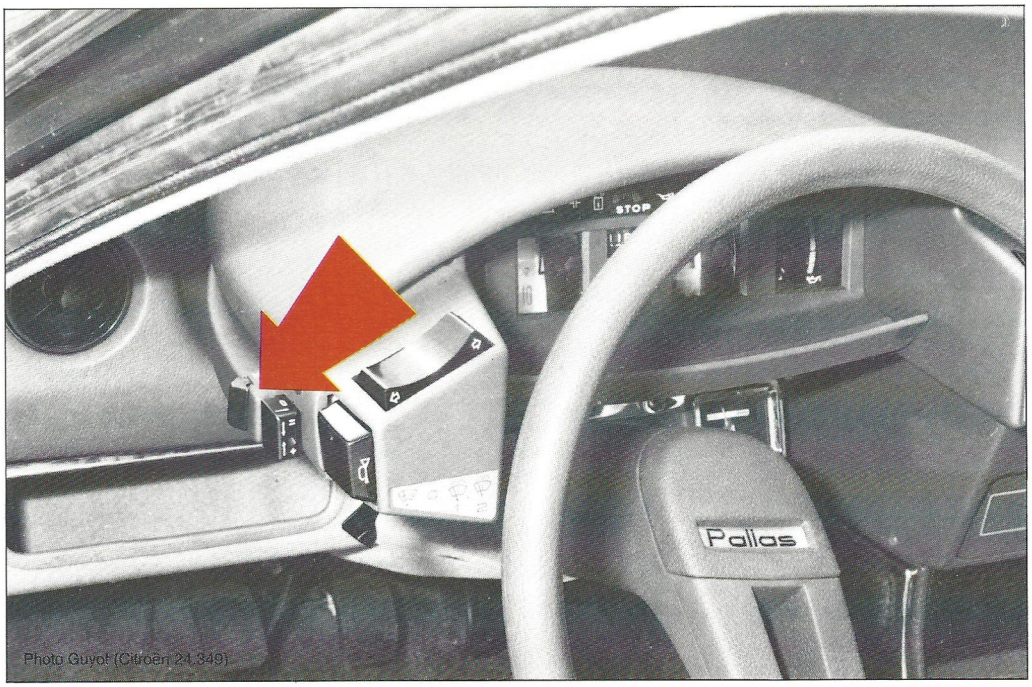


Photo Guyot (Citroën 24.349)

La commande comporte un interrupteur marche-arrêt (photo ci-dessus, en arrière de la flèche) contrôlé par un voyant lumineux au centre d'une commande orientable (devant la flèche).

En mettant l'interrupteur en position M, on place le dispositif sous-tension : le régulateur est alors prêt à fonctionner.

En poussant le bouton de commande vers le haut (repère +) on accélère et l'on met en mémoire la vitesse choisie simplement en relâchant la commande au moment où cette vitesse est atteinte. Elle sera dès lors automatiquement maintenue. On peut aussi atteindre la vitesse choisie en appuyant sur la pédale d'accélérateur puis la mémoriser et la réguler par une simple et rapide impulsion sur le bouton de commande vers le haut.

En poussant la commande vers le bas (repère =), Après un coup de frein par exemple, on rappelle la vitesse précédemment mémorisée. La voiture accélère alors jusqu'à ce qu'elle ait retrouvé cette vitesse.

En poussant la commande vers la droite (repère 0, sur le dessus) on annule la régulation de la vitesse, mais elle reste cependant mémorisée et pourra être reprise d'une simple poussée de la commande vers le bas.

The control comprises an ON/OFF switch (M/A = marche/arrêt, photo above, at 10 o'clock from arrow tip) with a pilot light on the centre of the joystick-type control lever (near side of arrow).

With the switch set to M, the regulator current is switched ON and the device is ready to operate.

Moving the control "joystick" upwards ("+" sign) causes acceleration; when the desired speed has been attained, it is memorized by letting go of the "joystick"; it will thereafter be automatically maintained. The required speed may also be reached and set by depressing the accelerator pedal, then memorizing and regulating that speed by simply flicking the "joystick" upwards.

By bring the "joystick" downwards ("=" sign), for instance after braking, the speed previously memorized is recalled. The car with then accelerate until it has resumed this speed.

Pushing the "joystick" to the right ("O" sign, at top) neutralizes speed regulation; the speed value however remains memorized, and can be recalled by simply pushing the "joystick" downwards.

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROEN

6 MOIS	1981	1980	Var. 81/80	1979
	– petites collections + petites collections	– petites collections + petites collections	– petites collections + petites collections	– petites collections + petites collections
Production VP	284 904 288 738	313 577 325 052	– 9,1 – 11,1	382 155 400 563
Production VU	26 527 41 098	25 624 50 685	+ 3,5 – 18,9	25 296 53 587
TOTAL PRODUCTION	311 431 329 836	339 201 375 737	– 8,1 – 12,2	407 451 454 150
Exportation VP	141 718 145 552	161 108 172 583	– 12,0 – 15,6	209 556 227 964
Exportation VU	6 546 11 125	8 758 18 267	– 25,2 – 39	8 077 20 357
TOTAL EXPORTATION	148 264 156 677	169 866 190 850	– 12,7 – 17,9	217 633 248 321

échos

MEDAILLES

Photo Guyot (Citroën 30.342).

PARIS (France). Pour le cinquantenaire de la Croisière Jaune, M. Lombard (au centre), président du directoire d'Automobiles Citroën, a remis une médaille commémorative aux anciens de l'expédition. Ci-dessus : André Cécillon, mécanicien et conducteur de la voiture du chef de l'expédition Georges-Marie Haardt.

MEDALS

PARIS (France). For the fiftieth anniversary of the Trans Asian Run, Mr Lombard (centre), chairman of the Automobiles Citroën Directorate, awarded a commemorative medal to the veterans of the expedition. Above: André Cécillon, mechanic and driver of expedition leader Georges-Marie Haardt's car.

CINQUANTENAIRE

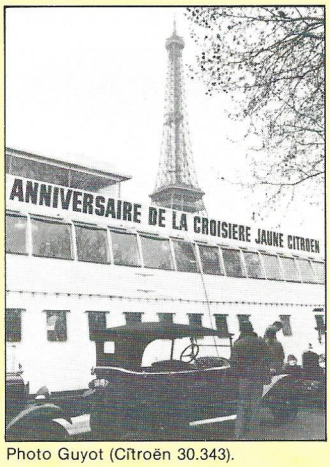


Photo Guyot (Citroën 30.343).

PARIS (France). C'est devant la Tour Eiffel (qui elle aussi rendit célèbre le nom de Citroën) que fut commémorée la Croisière Jaune, le 4 avril dernier. Cinquante ans jour pour jour après le départ du groupe Pamir de Beyrouth, les anciens de l'expédition, leurs amis et admirateurs, les anciens de Citroën et les anciens des raids en 2 CV se sont retrouvés sur le bateau Nomadic.

FIFTIETH ANNIVERSARY

PARIS (France). It was in front of the Eiffel Tower, which in its time also helped to make the name of Citroën famous, that the "Croisière Jaune" was commemorated. On 4 April last, fifty years to the day after the Pamir Group left Beyrut, the expedition's veterans, their friends and their admirers, as well as the veterans of Citroën and of the 2 CV long-distance runs, all got together on the river craft Nomadic.

EXPO-CROISIERE

Photo Guyot (Citroën 30.341).

PARIS (France). Pour le Cinquantenaire de la Croisière Jaune les Relations Publiques Citroën avaient organisé sur le bateau Nomadic une exposition de photos et de souvenirs de l'expédition. Cette exposition fut ensuite transportée à Vélizy II où, du 1er au 21 juin, elle retint l'intérêt des visiteurs de cette grande surface.

CRUISE-SHOW

PARIS (France). To celebrate the fiftieth anniversary of the "Yellow Cruise" (Trans Asian Run), Citroën's Public Relations department had organized an exhibition of photographs and souvenirs of the expedition. The exposition was later transferred to Velizy II, a large commercial centre near Paris, at which it captured the attention of shoppers between 1st and 21 June.

UNE AUTOCHENILLE TOUTE NEUVE

Photo Guyot (Citroën 30.345).

PARIS (France). Pour le Cinquantenaire de la Croisière Jaune fut exposée pour la première fois l'autochenille AC6 F restaurée par les Relations Publiques Citroën. L'examen de cette pièce de collection passionna jeunes et vieux.

BRAND NEW HALF-TRACK

PARIS (France). To mark the half-century of the Trans Asian Run, the AC6 F half-track restored by Citroën Public Relations was put on view to the public for the first time. Old and young alike were fascinated by this collector's item.

EXPO SECURITE

Photo Guyot (Citroën 30.339).

PARIS (France). Début avril, les magasins à grande surface Parly II ont abrité une très complète exposition didactique organisée par les Relations Publiques Citroën sur le thème de la sécurité automobile :

comment un constructeur protège aujourd'hui les utilisateurs de ses véhicules, qu'est-ce que la sécurité active, passive ; comment fait-on des voitures dont certaines zones s'écrasent aux chocs pour absorber ainsi l'énergie cinétique et laisser indéformé l'habitacle, espace de survie.

SAFETY SHOW

PARIS (France). Early in April, the supermarket shops of Parly II housed a very complete educational exhibition organized by Citroën Public Relations on the theme of car safety: the way manufacturers today protect their vehicles' users, which safety measures are active, which passive; how cars are built comprising certain compartments that crush on impact, thus absorbing kinetic energy and leaving undeformed the passenger compartment, which becomes a survival area.

CX 14/6

NICE (France). Vedette de la 25e semaine internationale de l'autocar à Nice du 28 avril au 2 mai : cette interminable CX à six roues et 14 places (longueur 6,95 mètres, poids total en charge 3 500 kg). Elle est réalisée à partir d'une CX Diesel par la Société Tissier qui procède pour cela à une extension de la suspension hydropneumatique.

CX 14/6

NICE (France). Star of the 25th International Coach Week held at Nice between 28 April and 2 May: this interminable 6-wheeler, 14 seater CX (length 22' 9 1/2'', all-up weight 7,700 lbs). It is the work of the Tissier Company, who start with a Diesel CX and extend the platform and hydropneumatic suspension.

Photo Guyot (Citroën 25.97) ▼

SUR SON « CHAR »

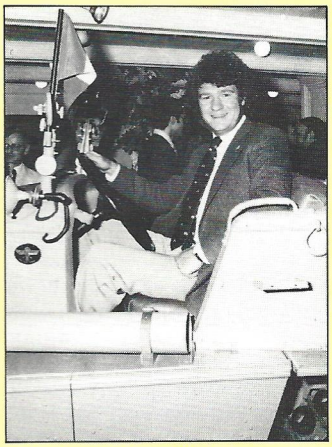


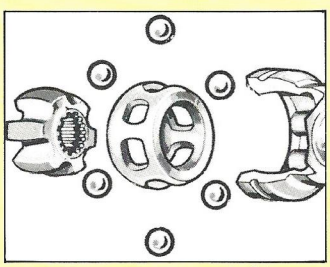
Photo Guyot (Citroën 30.344).

PARIS (France). Parmi les visiteurs de l'exposition du cinquantenaire de la Croisière Jaune, le célèbre chanteur canadien Robert Charlebois, citroëniste convaincu, qui vient encore d'acquérir tout récemment une 2 CV Charleston.

CHARLESTONITE CHARLEBOIS

PARIS (France). Among visitors to the exhibition held for the fiftieth anniversary of the Trans Asian Run was well-known Canadian pop-singer Robert Charlebois – an ardent Citroënist – who has just acquired a new Charleston 2 CV.

NSK N'EST PAS SKF



Dessin Editechnic (Citroën 18.461).

PARIS (France). En page 5 du n° 61 du Double Chevron, dans un article sur les joints homocinétiques, nous avons par erreur accordé au japonais NSK une position prépondérante qui n'est pas la sienne en matière de fabrication de roulements. Le premier fabricant mondial de roulements, le premier fournisseur de l'industrie automobile européenne, le premier aussi de Citroën, est la Compagnie d'Applications Mécaniques suédoise SKF. Son chiffre d'affaires « roulements » est entre trois et quatre fois celui de la société nippone.

NSK IS NOT SKF

PARIS (France). On page 5 of Double Chevron No. 61, in an article on constant-speed joints, we erroneously gratified NSK, a Japanese firm, with a leading position in the bearings field to which it is not properly entitled. The world leader in the field of bearings, and leading supplier of the European motor industry (and Citroën's leading supplier too), is the Swedish Mechanical Applications Company SKF. Its "bearings" turnover is between three and four times that of the Japanese firm.

FRANCO-ITALIEN

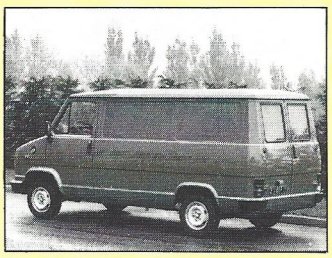
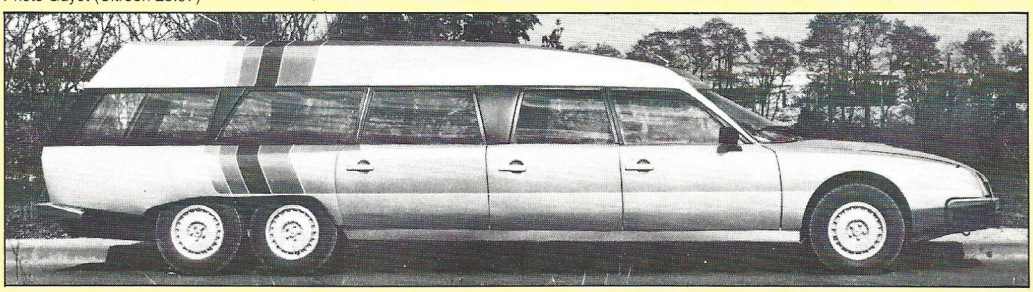


Photo Guyot (Citroën 5F1)

PARIS (France). Citroën, Fiat et Peugeot annoncent la sortie pour l'automne d'un nouveau véhicule utilitaire léger (ci-dessus) né de la collaboration technique des trois sociétés. Le nouveau véhicule sera produit dans l'usine Seval (Société paritaire Peugeot SA - Fiat) à Val di Sangro (Italie du



centre) avec des composants mécaniques fabriqués en France par Citroën (boîte de vitesses et moteur Diesel) et Peugeot (moteur à essence), en Italie par Fiat. Capacité de l'usine à terme : 80 000 à 100 000 véhicules par an. De 1 000 kg à 1 300 kg de charge utile, réalisé en un grand nombre de versions, le nouveau véhicule sera disponible en deux motorisations à essence (70 et 80 ch DIN) et une Diesel (72/75 ch DIN), avec boîte de vitesses à 4 ou 5 rapports.

FRANCO-ITALIAN

PARIS (France). Citroën, Fiat and Peugeot are announcing for the coming autumn the introduction of a new light utility vehicle (above) born of the technical co-operation between the three companies. The new vehicle is to be produced by Fiat in the Sevel work (owned for equal parts by Peugeot-SA and Fiat) at Val di Sangro (central Italy) from parts made in France by Citroën (gearbox and Diesel engine) and by Peugeot (petrol engine). Final capacity of the works: 80,000 to 100,000 vehicles per annum. With payloads varying between 2200 lbs and 2860 lbs, and built in a large range of versions, the new vehicles will be available in two petrol-driven versions (70 and 80 HP DIN) and one Diesel (71/75 HP DIN), with 4- or 5-speed gearboxes.

PRESTIGE PRINCIERE

Photo Citroën 30.350.

LUXEMBOURG (Luxembourg). Parmi les vingt CX mises à la disposition des invités au mariage du Grand Duc héritier du Luxembourg, le 14 février 1981, une CX Prestige décapotable spécialement équipée pour le couple princier d'un toit en polycarbonate transparent, permit aux jeunes mariés de rester à l'abri du froid tout en étant vus du public.

PRINCELY PRESTIGE

LUXEMBURG (Luxemburg). Among the 20 CXs placed at the disposal of the guests at the wedding of the Heir to the Grand-Duchy of Luxemburg, on 14 February 1981, a convertible CX Prestige, specially fitted for the princely pair with a transparent polycarbonate roof, afforded bride and groom shelter from the cold while leaving them in full public view.

VOITURES DE MATCH

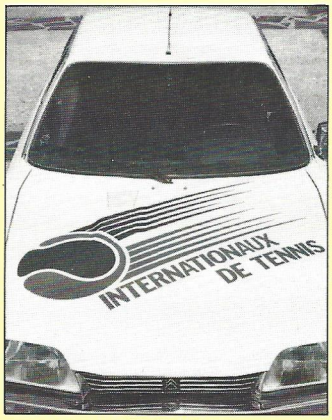


Photo Guyot (Citroën 30.285).

PARIS (France). Le nom de Roland Garros, un aviateur qui jouait bien mal au tennis, a été une fois encore célébré avec éclat, du 25 mai au 7 juin, aux championnats internationaux de France de tennis, dans lesquels tous les transports des joueurs et des officiels étaient, pour la 6e année consécutive, assurés par les CX blanches mises comme d'habitude à la disposition des organisateurs.

"SERVICE" CARS

PARIS (France). The name of Roland Garros (an airman who was a very poor tennis player) was once again much in the public eye during the French International Tennis Championschips, played between 25 May and 7 June. For the 6th successive year, all transport for players and officials alike was committed to white CXs, placed as usual at the disposal of the organizers.

PARIS-PARIS

Photo Citroën 6B6

PARIS (France). Du 26 mai au 2 novembre 1981 le prototype original de la 2 CV 1938 et une maquette de la DS sont présentés au Centre Beaubourg, pour l'exposition « Paris-Paris 1937-1957 », qui rassemble maquettes et prototypes d'objets industriels de l'époque.

PARIS-PARIS

PARIS (France). From 26 May to 2 November 1981, the original 1938 2 CV prototype and a model of the DS will be on show at the Centre Beaubourg, as part of the Exhibition "Paris-Paris 1937-1957" devoted to models and prototypes of industrial objects of that period.

SUPER 1/8

Photo Guyot (Citroën 39.16)

PARIS (France). Cette maquette de cabriolet 15 CV, construite à l'échelle 1/8e par Alain Lassalle, technicien au Bureau d'Etudes Citroën, utilise la partie avant du modèle

réduit Heller. Le reste a nécessité plus de 1100 heures de travail. Les dimensions de la carrosserie ont été relevées sur l'un des quatre seuls véhicules construits, propriété de M. Jouanon, concessionnaire Citroën à Vernon (France).

SUPER 1/8

PARIS (France). To build this 1/8 scale model a 15 CV Cabriolet, Alain Lassale, a technician in the Citroën Designing Department, used the front part of the Heller model. The rest called for over 1,100 hours' work. Body dimensions were measured up on one of the only four vehicles of this type built; it belongs to Mr Jouanon, Citroën concessionaire at Vernon (France), a keen collector.

SEPTENNAT

PARIS (France). La SM spéciale présidentielle a entamé le 21 mai 1981 sa nouvelle période de sept ans de service d'état en conduisant le président François Mitterrand, accompagné de M. Maurois, premier ministre, de l'Élysée à l'Arc de Triomphe au cours des cérémonies de prise de fonctions du nouveau président.

SEVEN-YEAR TENURE

PARIS (France). On 21 May 1981, the special Presidential SM just began a fresh 7-year lease of office for the State, when it drove President Mitterrand, accompagnied by Mr Maurois, Prime Minister, from the Elysée Palace to the Arc de Triomphe during the ceremonies attendant on the new President's installation.

Photo Guyot (Citroën 30.378). ▼

CITROËNNETTE

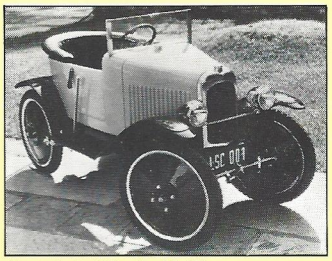


Photo Lely (Citroën 30.15).

NORWICH (Angleterre). Produite par Lely Small Cars, une petite 5 CV Trèfle à pédales a vu le jour en Angleterre. Destinée aux enfants de 4 à 11 ans, elle prend la suite du célèbre modèle identique lancé dans l'entre-deux guerres par Citroën.

PEDAL-DRIVEN CLOVER LEAF

NORWICH (U.K.). Recently born in England: a small pedal-driven "clover-leaf" Citroën 5 CV, produced by Lely Small Cars. Intended for children between 4 and 11, it will carry on the tradition of the famous Citroën scale model.

AUTO-MOTO

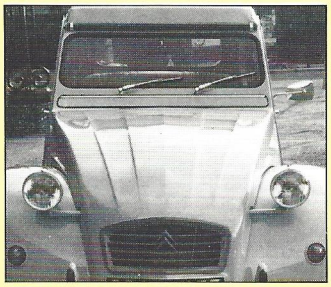


Photo Citroën 30.A.142

STUTTGART (Allemagne Fédérale). La revue Auto Motor und Sport du 22 avril a eu l'idée amusante d'un test comparatif sur 50 000 km entre une moto BMW R 65 et une Citroën 2 CV. Prix d'achat, prix d'utilisation, assurance, entretien, réparations... la 2 CV s'est montrée de loin la plus économique. Conclusion : quatre roues moins chères que deux.

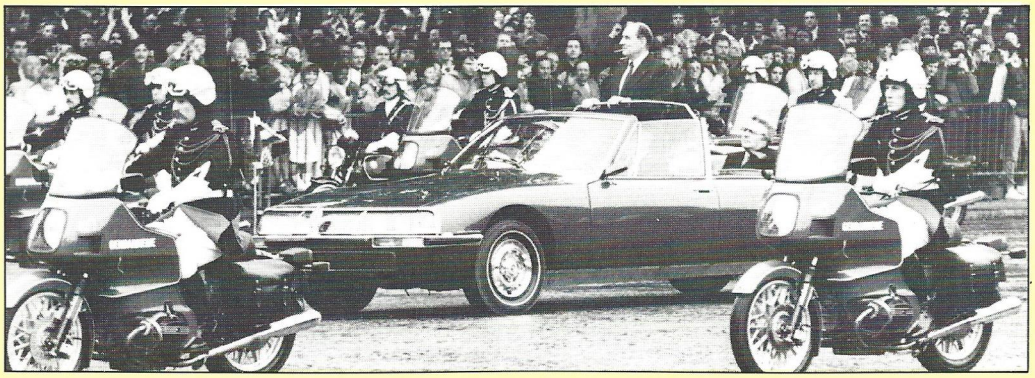
CAR v. BIKE

STUTTGART (Western Germany). The magazine Auto Motor und Sport has come up with the amusing idea of a comparative 50,000 km (30,000 miles +) test between a BMW R 65 motor cycle and a Citroën 2 CV. Purchase price, running costs, maintenance, repairs... the 2 CV turned out the most economical by far. Conclusion: four wheels cost less than two !

AUTO-GRAPHES

Photo Citroën 30.348.

COLOGNE (Allemagne fédérale). La revue Tennis, en association avec Citroën Cologne lance au profit de la lutte contre le cancer une opération originale : d'avril à juillet toute l'élite du tennis, au cours des cinq grands championnats de tennis, à Sindelfingen, Düsseldorf, Hambourg et Stuttgart, apposeront leur signature sur une 2 CV qui sera ensuite vendue aux enchères au profit des laboratoires de recherche anti-



cancéreux. Ci-dessus, M. Walter Scheel, ancien président de la République Fédérale, et son épouse Mildred apposent leur autographe sur la 2 CV, au lancement de l'opération.

AUTO-GRAPHS

COLOGNE (Western Germany). The magazine Tennis, in association with Citroën-Cologne, has launched an original campaign for the benefit of anti-cancer research: from April to March, during the five great tennis championships, the leading stars of tennis will write their autographs on a 2 CV which will then be auctioned on behalf of anti-cancer research laboratories. Above, Mr Walter Scheel, ex-president of the Federal Republic, and his wife Mildred, putting their signatures on the 2 CV as the operation was launched.

UNE LAMPE POUR ATKINSON

Photo Guyot (Citroën 30.380)

LONDRES (Grande-Bretagne). Le service de presse de Citroën-Angleterre a reçu le prix 1981 des meilleures relations avec la presse décerné par les journalistes du « Northern Group of Motoring Writers ». Classé 3e l'an dernier, Citroën-Angleterre est arrivé cette année au premier rang et a reçu l'authentique lampe de mineur qui matérialise le prix, symbole de la petite lueur de vérité que diffuse l'attaché de presse, cet homme dont la mission est d'éclairer la lanterne des journalistes. Lampe de sécurité qui prévient les explosions, ce qui est un autre aspect de la fonction d'attaché de presse. L'attaché de presse de Citroën-Angleterre est John E.A. Atkinson ; son assistante est Huguette Boyagis.

A LAMP FOR ATKINSON

LONDON (UK). Citroën-England's press departement received the 1981 prize for the best Press Relations awarded by the journalists of the Northern Group of Motoring Writers. Having come in third last year, Citroën-England this year made first place, receiving the authentic Davy lamp which is the prize's material token, symbolizing the glimmer of truth emitted by the Press Relations Officer, a man whose mission is to light the lamp of the journalists. A safety lamp to prevent explosions, another aspect of the PRO's function. Citroën-England's PRO is John E.A. Atkinson; his assistant is Huguette Boyagis. Congratulations to them both.

UN PRECURSEUR

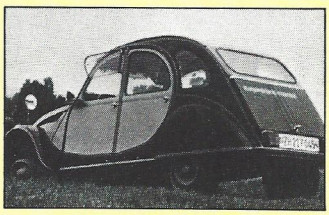


Photo Wottreng (Citroën 30.347).

LUCERNE (Suisse). Le docteur Stephan Wottreng, conservateur du Musée des Transports, est un précurseur : depuis dix ans il roule dans des Charleston. C'est en effet dans un graphisme similaire à celui du modèle récent de Citroën qu'il a peint ses trois 2 CV successives (ci-dessus l'une de celles-ci, la première, qui s'appelait Icaquindrioalombamba d'après le nom du crocodile d'une fable française).

A PIONNEER

LUCERNE (Switzerland). Dr Stephan Wottreng, Curator of the Transports Museum, is a precursor: for the past ten years, he has been riding in Charlestons. His three successive 2 CVs have indeed adopted a graphic scheme similar to that of the recent Citroën model. (Above, one of his cars, the first, called Icaquindrioalombamba after the crocodile in a French fable).

DANS QUEL SENS ?

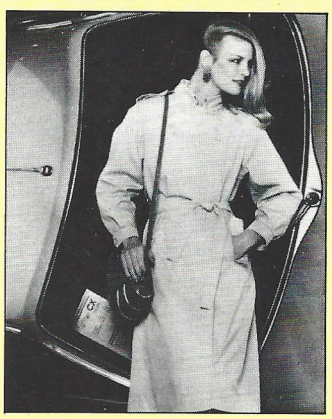


Photo Duval (Citroën 30.335).

BRUXELLES (Belgique). Où est le haut, où est le bas ? Qui est debout, qui est couché ? Le voilà bien le « dérèglement de tous les sens » dont parle Rimbaud : dans le hall d'exposition de Citroën-Belgique une voiture disposée verticalement sert de décor à des photos de mode de Lucien Duval. Ce mannequin a mis la CX sur le flanc !

UPSIDE DOWN ?

BRUSSELS (Belgium). Where's the top and where's the bottom ? Who is standing, who recumbent ? In the Citroën-Belgium showrooms, a vertically placed car provides a backdrop for Lucien Duval's fashion pictures. This model really has bowled the car over !

UNE ROSE POUR LA PUB

Annonce Citroën 30.354.

HELSINKI (Finlande). Comme chaque année l'association finlandaise des éditeurs automobiles a récompensé la meilleure publicité automobile par une rose qui pour 1980 est allée à l'importateur Citroën Korpivaara Oy pour une publi-

cité très rédigée qui s'adresse au lecteur d'une façon nouvelle : « Avez-vous de l'individualisme » ? Ce style très direct qui incorpore un numéro d'appel téléphonique au titre a été d'autant plus apprécié du jury que le graphisme coïncide parfaitement avec le propos de l'annonce.

A ROSE FOR AN AD

HELSINKI (Finland). As is the case every year, the Finnish Association of Motor-car Publishers awarded to the best car advertisement a rose, which this year went to Citroën importer Korpivaara Oy for a copy-writer's dream catching the reader's attention in a novel manner: "Are you an individualist?" This very direct style, which includes a phone number in the headline, was particularly distinguished by the jury as having a graphic style in perfect agreement with the purpose of the ad.

AULNAY-SOUS-BOIS MILLIONNAIRE

AULNAY (France). Le personnel de l'usine Citroën d'Aulnay-sous-Bois où sont fabriquées les CX, LNA, Visa II Super X, a fêté dans l'intimité, le 25 mai 1981, la sortie de la millionième voiture construite dans l'unité de production depuis qu'existe celle-ci.

AULNAY-SOUS-BOIS NOW MILLIONNAIRE

AULNAY (France). The personnel of the Citroën works at Aulnay-sous-Bois, where the CX, LNA and Visa II Super X models are manufactured, on 25 May privately celebrated the millionth car to come off the line of this production unit since it came into operation.

Photo Guyot (Citroën 9 D 109). ▼

BALLADE AMERICAINE

Photo Citroën 30.355.

ATLANTA (USA). Trois jeunes ouvriers professionnels français de Citroën (dont un modeleur sur bois - ci-dessus) ont participé du 14 au 16 juin au Concours International d'Apprentissage d'Atlanta où ils ont été sélectionnés. 279 jeunes y ont représenté 14 pays et 34 métiers.

STATESIDE VISIT

ATLANTA (USA). Three young professional craftsmen from Citroëns took part in the Atlanta International Apprentices Competition, in June, for which they were selected. 279 young people from 14 countries were present.

SU-SUCRE !

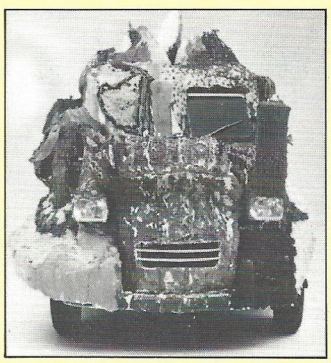


Photo Guyot (Citroën 30.226).

ILLZACH (France). Pièce de choix pour le premier « Fun car show international » qui a rassemblé du 28 au 31 mai à Illzach (Alsace) des voitures insolites : la 2 CV-paysage habillée en sucre de toutes les couleurs par l'Atelier des enfants du Musée Beaubourg.

SUGAR ICING

ILLZACH (France). A choice morcel for the first "Fun car international show", which between 28 and 31 May saw a gathering of some pretty outlandisch vehicles at Illzach (Alsace), such as this sugar-coated landscaped 2 CV-thus bedaubed by children at Beaubourg Museum.

CENDRIER-KITCH

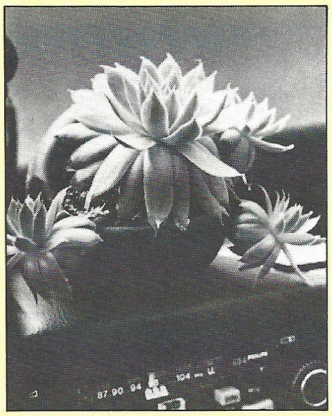
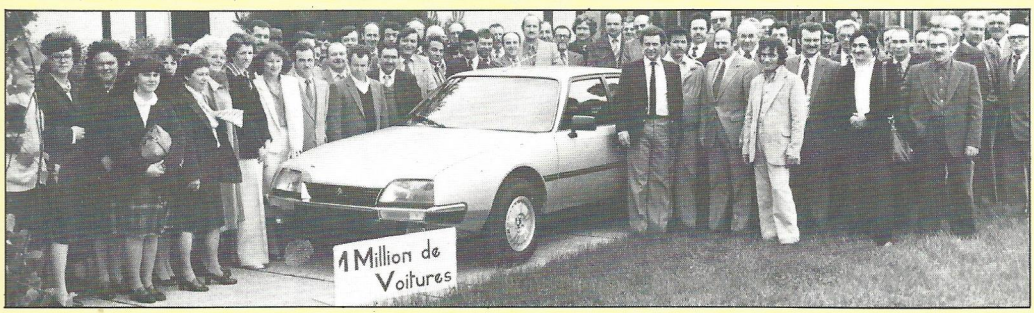


Photo Klein (Citroën 30.336).

DÜSSELDORF (Allemagne Fédérale). Cette photo d'une utilisation inattendue de l'ancien cendrier de la CX 2400 nous est adressée par Walter Klein, qui visiblement n'est pas fumeur.

KITCH ASHTRAY

DÜSSELDORF (Western Germany). This photograph of an unexpected use for an old CX 2400 ashtray was sent in by Walter Klein - obviously himself no smoker. Thanks to his care his plants grow better than in a greenhouse.



DES VISA II AU FEMININ EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

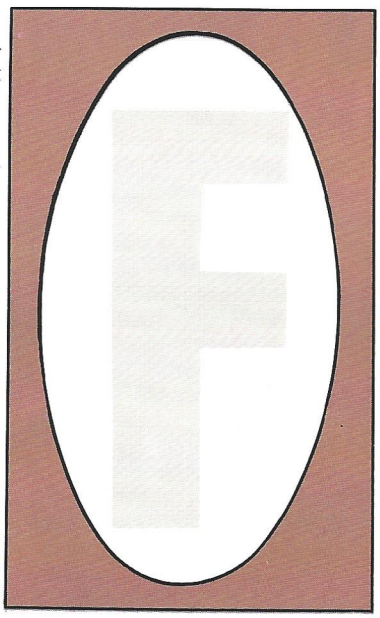
RALLYE FEMME COMME

A peine la Direction régionale Citroën de Toulouse eut-elle annoncé par voie de presse un rallye-concours en Visa II, de 1 700 km en 3 jours, réservé aux femmes, que des centaines de candidatures affluèrent.

Il fallut procéder à des sélections. Finalement, elles furent 84 à prendre le départ, un équipage de deux pour chaque concession ou succursale de la région toulousaine, plus des équipages représentant les journaux, Sud Radio, FR3 et diverses sociétés.

Au programme : un prologue de 266 km, le 6 mai, suivi le 7 d'une étape de 344 km Toulouse-Béziers. Le 8 : 505 km Béziers-Tarbes. Le 9 : 580 km Tarbes-Toulouse.
Pas d'épreuve de vitesse mais de navigation (à partir du «road-book» remis à chaque équipage) et des concours de consommation (Jacqueline Bessi réalise 4,16 litres aux 100 km, chez elle il est vrai : l'épreuve de consommation de 37 km à Tarbes), des épreuves techniques (Chritiane Labbé, de Muret, la plus rapide au démontage des bougies à Mazamet) et de maniabilité (Christine Olognero, conductrice aux yeux bandés guidée par Christiane Labbé, premières femmes au gymkhana de Carcassonne).
Résultats : l'équipage toulousain du journal «Q.S.O.», Sylviane Natolie - Marie Tourneur gagne le rallye avec 283 points, devant Anne-Marie Pedelahore - Marie-Christine Streicher de la «Dépêche du Midi» et Pierrette Lecef - Hélène Drai du «Petit Bleu de Lot-et-Garonne».

Projet : dès septembre-octobre, étendre ce rallye féminin en Visa II à toutes les directions régionales Citroën et terminer par une grande finale nationale.



Phot
(Citroë

Barely had the regional Management of Citroën-Toulouse announced in the press a Visa II rally-contest exclusively reserved for the fair sex, that hundreds of applications started rolling in.

A selection had to be made. In the end, there were 84 of them at the start, a team of two for each concession or branch in the Toulouse area, plus teams representing the newspapers, Sud radio, FR3 television channel, and various companies.

Programmed: a 165-mile prologue on 6 May, followed by a 214-mile stretch from Toulouse to Béziers on the 7th. On the 8th: 314 miles from Béziers to Tarbes, and on the 9th: 360 miles from Tarbes to Toulouse.

No speed test was held, but instead navigation tests (from the "Road-book" handed to each team) and economy tests (Jacqueline Bessi managed 68.90 mpg, on home roads, it is true: the 23-mile consumption test at Tarbes), technical tests (Christiane Labbé, of Muret, fastest to strip her plugs at Mazamet) and manœuverability tests (Christine Olognero, blindfolded and guided by Christiane Labbé, first in the Carcassonne gymkhana).

Results: the Toulouse team of the paper "Q.S.O.", Sylviane Natolie - Marie Tourneur, won the rally with 283 points, in front of Anne-Marie Pedelahore — Marie-Christine Streicher of the "Dépêche du Midi" and Pierrette Lecef - Hélène Drai of the «Petit Bleu de Lot-et-Garonne».

In the offing: by September-October, an extension of this feminine rally to all Citroën's regional Managements, to be rounded off by a national grand finale.

Photo Metairon-Cognet (Citroën 30.376)

LE PRIX VISA DU TOUR DU MONDE

Un passeport de 30 000 francs pour l'aventure en automobile

Citroën invite tous les amateurs de raids automobiles à participer au concours «Visa du Tour du Monde».
Un prix de 30 000 francs français en espèces récompensera, une fois par an, l'auteur du meilleur reportage (photos, film ou récit) d'une expédition effectuée en Visa.
Le concours est ouvert à tous sans exception. Il suffit au candidat, à son retour, de faire parvenir avant le 15 novembre de chaque année son dossier à l'adresse suivante :

Relations Publiques Citroën
Manifestations Extérieures
133, quai André-Citroën, 75015 Paris.

Les textes doivent obligatoirement être dactylographiés, les photos noir et blanc tirées en positif-papier, les diapos montées sur cadre plastique ou carton. Les photos doivent être légendées. Les films seront en 16 mm, présentés en copie montée sonorisée.
Ce dossier sera soumis à un jury de spécialistes qui statuera en fonction de l'originalité des documents présentés et désignera le meilleur reportage.
Dans le cas où, à l'avis du jury, aucun dossier ne répondrait au niveau de qualité souhaité, les organisateurs annuleraient purement et simplement le concours, sans que leur responsabilité puisse être recherchée pour ce motif et sans obligation de leur part de reporter le montant du prix pour augmenter d'autant celui de l'année suivante.
Ce prix reprend la tradition du Prix Citroën «2 CV pour l'aventure» qui fut attribué jadis à des voyageurs qui allaient devenir célèbres, tels que Jacques Cornet (Alaska-Terre de feu «2 hommes, 2 CV, 2 continents»), Jacques Séguela (le premier vrai tour du monde d'une voiture française «La terre en rond») ou le marionnettiste Philippe Gentil (quatre ans pour les cinq continents).

Citroën invites all long-distance driving amateurs to take part in the "Visa Round-the-World" contest.

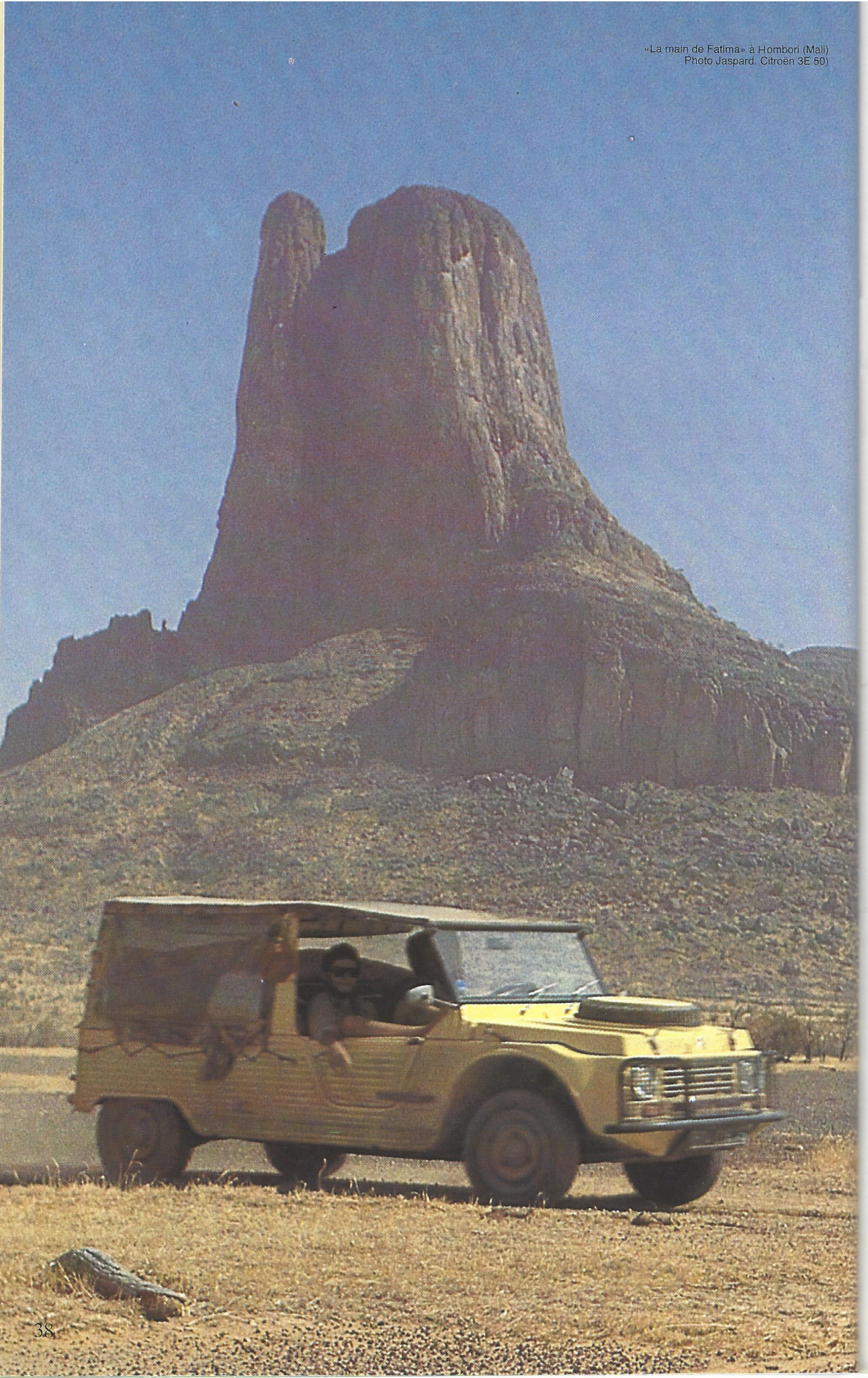
A cash prize of 30,000 French francs will, once a year, reward the author of the best reportage (photographic, film or written) on an expedition carried out in a Visa.
The contest is open to all without exception. All a candidate need do is, on his return, to send in his dossier, before 15 November each year, to the following address:

Relations Publiques Citroën
133, quai André-Citroën, 75015 Paris.

Copy submitted must typescript, black-and-white photographs as positive prints on paper, transparencies mounted in plastic or cardboard slide frames. Each photograph must be captioned. Films are to be 16 mm, presented as an edited copy with sound track.
The dossiers will be submitted to a jury of specialists who will make their decision in accordance with the originality of the dossier submitted and will name the best reportage.

Should the jury come to the conclusion that no dossier is up to the quality level required, the organizers would simply cancel the contest, without their responsibility being called into account for this decision and without their being under any obligation to carry over the amount of the prize in order to increase that for the following year by a corresponding amount.

This prize carries on the tradition of the Citroën Prize "2 CV for Adventure", awarded in years past to travellers who were to become famous, such as Jacques Cornet (Alaska - Tierra del Fuego: "2 men, 2 CV, 2 continents"), Jacques Séguela (the first true round-the-world drive in a French car), or puppeteer Philippe Gentil (four years for five continents).



«La main de Fatima» à Hombori (Mali)
Photo Jaspard. Citroën 3E 50)

MEHARIS POUR L'AVENTURE

MEDECINS DE BROUSSE

télé-reportage au Sénégal

Comment, sur un territoire grand comme un tiers de la France, sur des pistes défoncées et par tous les temps, voyager en brousse avec médicaments et matériel pour dispenser des soins aux populations éloignées des centres urbains ?

Tel est le sujet d'un reportage de télévision coproduit par Antenne 2 et la société Son et Lumière : «Laurence, médecin de brousse».

Pour le réaliser, Alain Jaspard, Gérard Simon Jean Porini et Olivier Jaud de la Jousselinière sont partis de Paris en novembre 1980 à bord de deux Citroën méharis 4 × 4.

Par un itinéraire proche de celui du rallye Paris-Dakar (Paris-Algésiras. Maroc : Al Hoceima-Oujda. Algérie : Tlemcen-Béchar-Adrar-Reggane. Mali : Tessalit-Gao-Mopti-Bamako-Kayes. Sénégal : Tambacounda-Dakar) et tout aussi difficile, ils sont parvenus en moins de trois semaines, sans encombre ni incidents, dans la capitale sénégalaise.

De Dakar, ils ont rejoint le sud du pays et, caméra à l'épaule, ils ont filmé pendant un mois la tournée des médecins de la coopération française dans la brousse luxuriante de la Casamance. Laurence Meng, spécialiste en médecine tropicale, a joué son propre rôle pendant toute la durée du film en s'intégrant sur place aux équipes sanitaires permanentes.

Chaque jour, pendant un mois, inlassablement, les méharis ont emmené Laurence et l'équipe de cinéma de village en village à travers pistes cahoteuses, rivières à gué, chemins éclatés, rochers, cailloux, sable mou, marécages.

Chaque jour, dans chaque village, l'arrivée des voitures jaunes était le signe de la médecine active. Alors tous les habitants des environs se rassemblaient et les soins commençaient : contrôle de la santé des nouveau-nés, vaccinations, distribution de nourriture et de médicaments, petites interventions. Le lendemain matin, au volant de sa Méhari, Laurence repartait vers un autre village...

Ensuite ce fut le retour de l'équipe, par les mêmes moyens (les infatigables méharis 4 × 4) qu'à l'aller, mais par un parcours un peu différent, incluant cette fois la Haute-Volta, le Niger et les oasis de la transaharienne : Bamako, Ouagadougou, Agadès, Niamey, Tamanrasset, In Salah, El géola, Gardaïa, Alger.

How can it be possible, in a territory one third the area of France, with only potholed, rutted tracks to use in any sort of weather, to travel through the bush with drugs and impedimenta, and to bring health care to populations distant from the urban centres?

Such is the subject of a reportage co-produced by Antenne 2, one of the French TV channels, and the Son et Lumière company: "Laurence, bush doctor".

To film it, Alain Jaspard, Jean Porini, Olivier Jaud de la Jousselinière and Gérard Simon left Paris in November 1980, in two Citroën 4 × 4 Meharis.

Taking a route much the same as that of the Paris-Dakar rally (Paris-Algeciras; Morocco: Al Hoceima-Oujda; Algeria: Tlemcen-Bechar-Ardrar-Reggane; Mali: Tessalit-Gao-Mopta-Bamako-Kayes; Senegal: Tambacounda-Dakar), and every bit as difficult, they reached the Senegalese capital, without let, hindrance or incident, in under three weeks.

From Dakar, they headed for the south of the country and, shouldering their cameras, they spent a month following the medics of the French co-operation units on their rounds through the exuberant jungle of Casamance. Laurence Meng, a tropical medicine specialist, played her own part throughout the film, blending on the spot with the permanent medical teams.

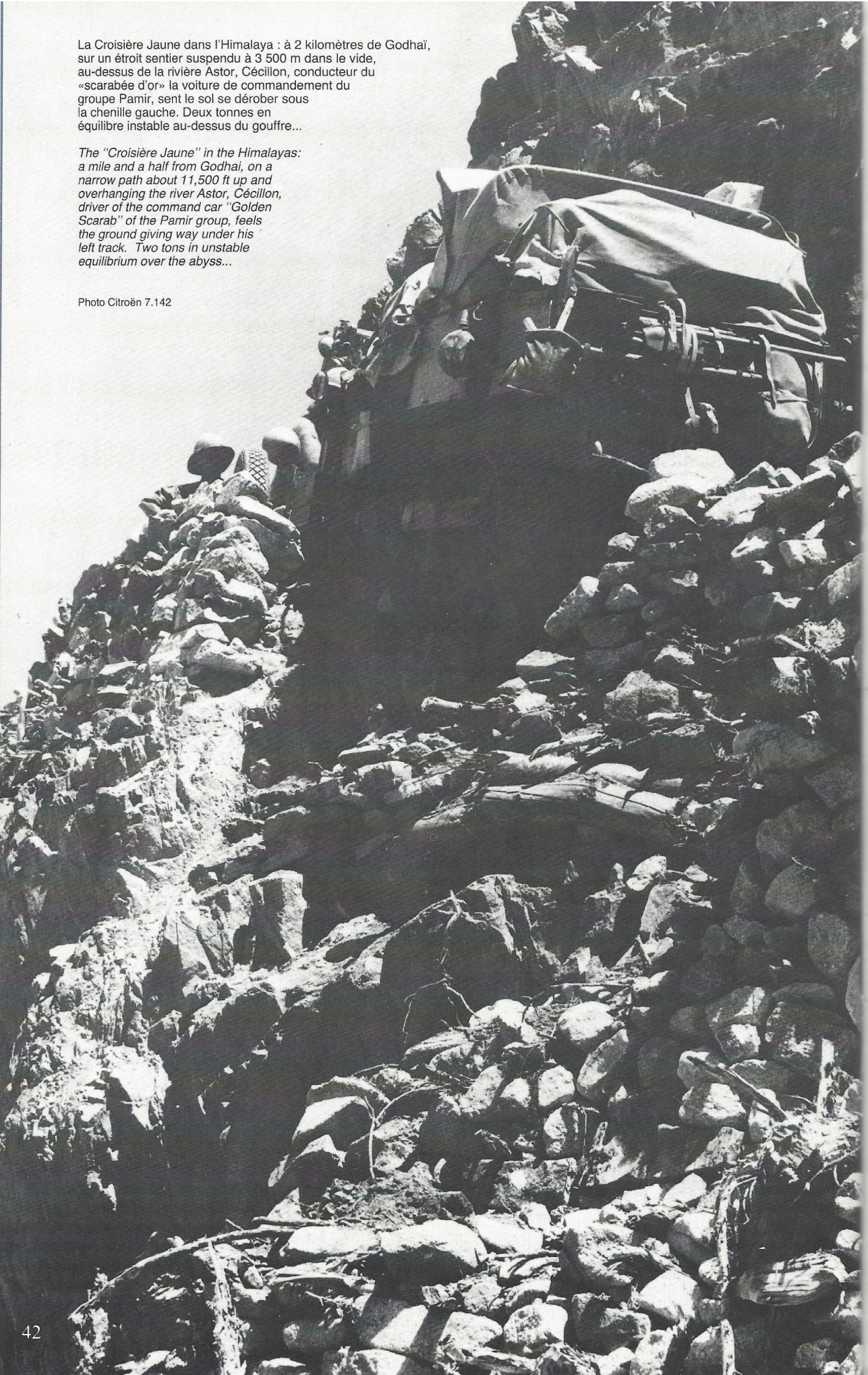
*Untiringly, day after day throughout the month, the Meharis carried Laurence and the filming team from village to village on bumpy tracks, fording rivers and taking horrendous paths in their stride, vanquishing rubble and rocks, soft sand and boggy marshes. Sober, indefatigable Meharis — so rightly named, don't you agree?**

Every day, in every village, the arrival of the yellow cars was the sign of active medicine. All the inhabitants of the neighbourhood would forgather, and medical care began: check-ups on the health of new-born babies, vaccinations, distribution of food and medicines, not to mention minor surgery. Next morning, at the wheel of her Mehari, Laurence headed for another village...

Then came the return to France, using the same means of transport — those indefatigable Mehari 4 × 4s — as on the way out, but this time by a slightly different route including Upper Volta, Niger and the oases of the trans-Sahara route: Bamako, Ouagadougou, Agades, Niamey, Tamanrasset, In Salah, El Golea, Gardaia and Algiers.

804 CYR 75

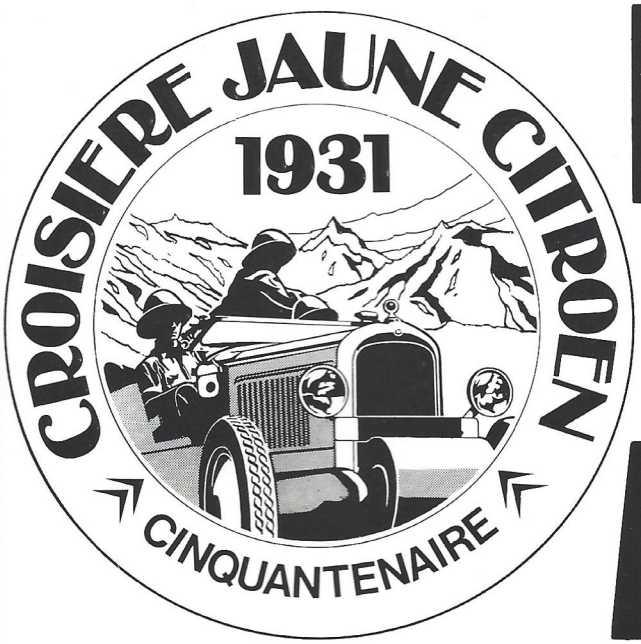
Région d'Hombori (Mali)
Photo Jaspard (Citroën 3E 51)



La Croisière Jaune dans l'Himalaya : à 2 kilomètres de Godhaï, sur un étroit sentier suspendu à 3 500 m dans le vide, au-dessus de la rivière Astor, Cécillon, conducteur du «scarabée d'or» la voiture de commandement du groupe Pamir, sent le sol se dérober sous la chenille gauche. Deux tonnes en équilibre instable au-dessus du gouffre...

The "Croisière Jaune" in the Himalayas: a mile and a half from Godhai, on a narrow path about 11,500 ft up and overhanging the river Astor, Cécillon, driver of the command car "Golden Scarab" of the Pamir group, feels the ground giving way under his left track. Two tons in unstable equilibrium over the abyss...

Photo Citroën 7.142



DIO RA MAS

Dans les années trente, les dioramas animés des usines Citroën firent les beaux jours des vitrines des grands magasins du Printemps à Paris. Pour le cinquantenaire de la Croisière Jaune, c'est encore à la technique du diorama que les Relations Publiques ont fait appel en s'adressant à deux spécialistes passionnés de reconstitution d'événements miniaturisés : Maurice-François Dès, vendeur-maquettiste dans une boutique spécialisée, et Jean-Jacques Ehrlacher, dessinateur publicitaire dans une compagnie d'assurances. Ils ont fait revivre trois moments-clés de la Croisière :

- le passage de l'Himalaya avec l'incident (ci-dessous et double page suivante 44/45) du sentier qui s'effondre sous la voiture de Cécillon,
- la traversée du désert de Gobi (pages 46/47) : l'expédition se ravitaille à l'un des rares puits de ce désert d'Asie Centrale,
- le franchissement du Fleuve Jaune (pages 48/49) : dans la nuit du 19 au 20 janvier 1932, la glace cède, l'autochenille d'Audouin-Dubreuil s'enfonce dans les eaux du Yang-tsé Kiang jusqu'au bouchon de radiateur. Hissée sur la rive après 13 heures d'efforts, séchée, moteur réchauffé à la lampe à souder, elle repartira au premier coup de démarreur.

La réalisation de cette maquette (environ 1 m de long × 0,80 m de profondeur × 0,30 m de haut) a exigé plus de 330 heures de travail, dont 14 pour monter le mur sur lequel Cécillon fit de l'équilibre. Dans la réalité (photo ci-contre) il en fallut cinq, de manœuvres avec treuils et palans, pour le tirer de sa précaire position.

During the thirties, animated dioramas of the Citroën works made the success of the big Paris store Le Printemps's *window displays. For the fiftieth anniversary of the "Croisière Jaune" (first Trans Asian Expedition), the technique of the diorama is being revived by Citroën Public Relations, two specialists passionately interested in the reconstitution of miniaturized historic decors and events being called upon: they are Maurice-François Dès, salesman-modelmaker in a specialized shop, and Jean-Jacques Ehrlacher, advertising artist in an insurance company. They have with talent brought to life three key moments in the "Yellow Cruise":*

- *crossing the Himalaya range, with the incident (see below and double spread over) of the path's collapse under Cécillon's car;*
- *crossing the Gobi wastes (pages 46/47): the expedition renewing its water stocks at one of the rare wells of this desert of Central Asia;*
- *crossing the Yellow River (pages 48/49): during the night of 19-20 January 1932, the ice gave way under Audouin-Dubreuil's half-track, which sank to its radiator cap in the icy waters of the Yang-Tse Kiang. Hauled to the bank after 13 hours' effort, dried off and the engine warmed up with a blow-lamp, it started up again at the first turn of the self-starter.*

The execution of these models (about 3'3" long by 2'7" deep and 1' high) took 330 hours of work, 14 of them to assemble the wall on which Cécillon did his balancing act. In real life, it took 5 hours' manœuvering with winches and pulley-blocks to haul him out of this parlous posture.

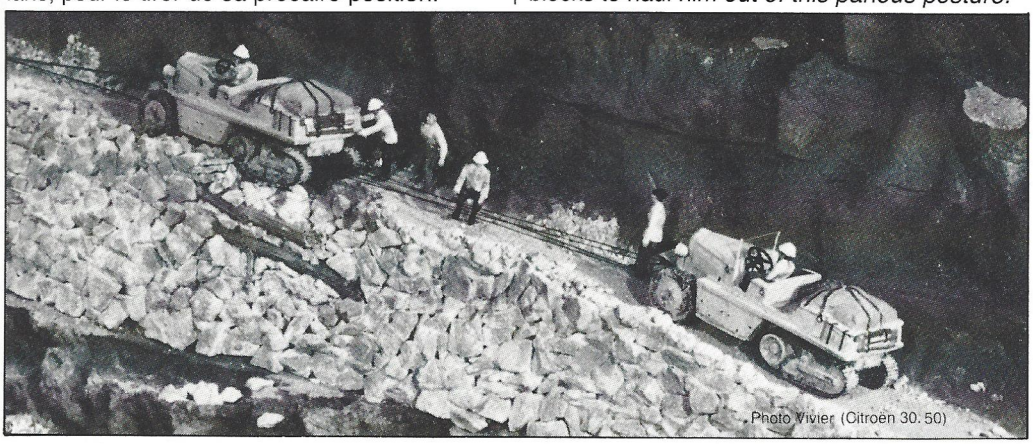
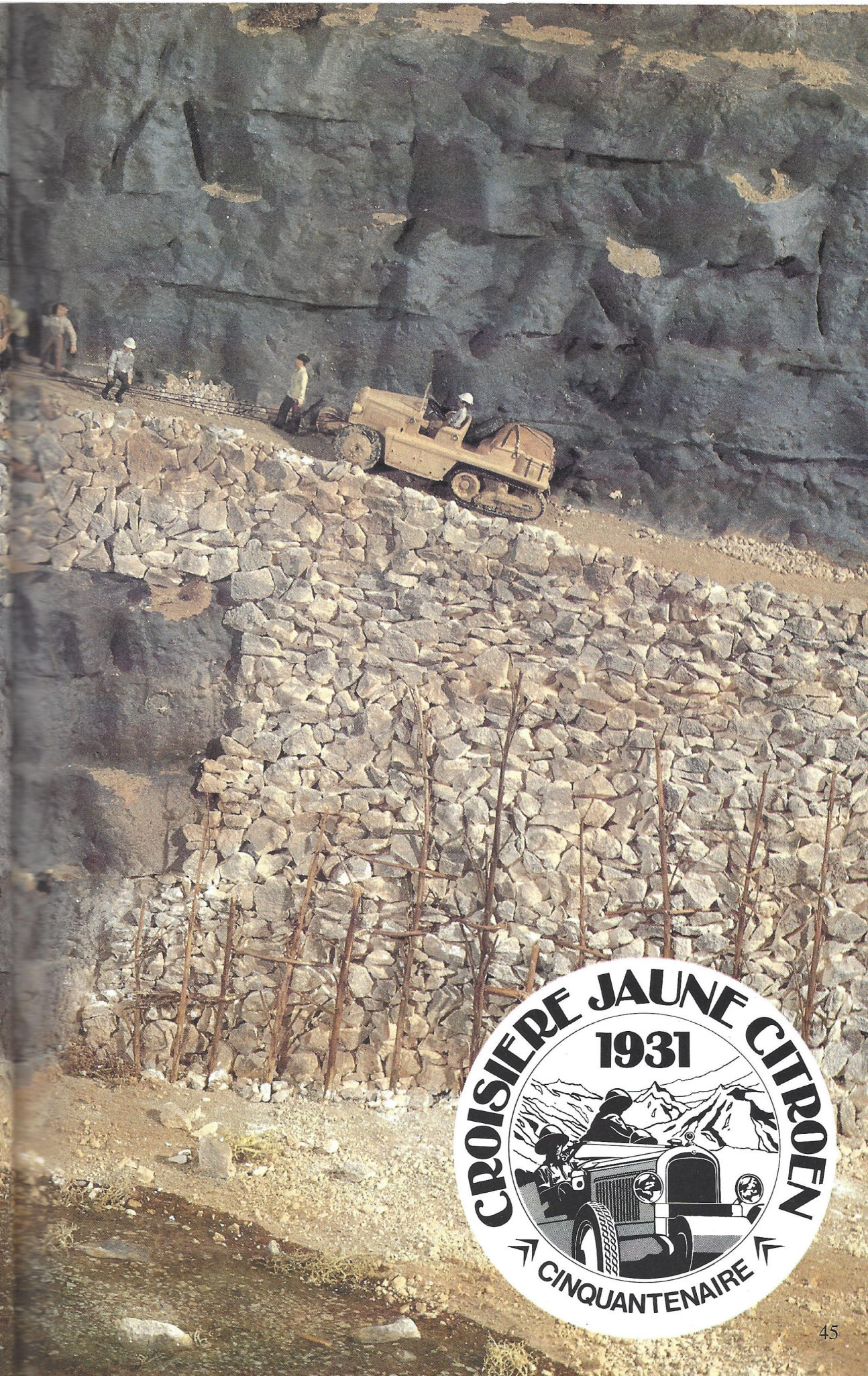


Photo Vivier (Citroën 30. 50)

Photo Vivier
(Citroën 30.372)


CROISIERE JAUNE CITROEN
1931
CINQUANTENAIRE

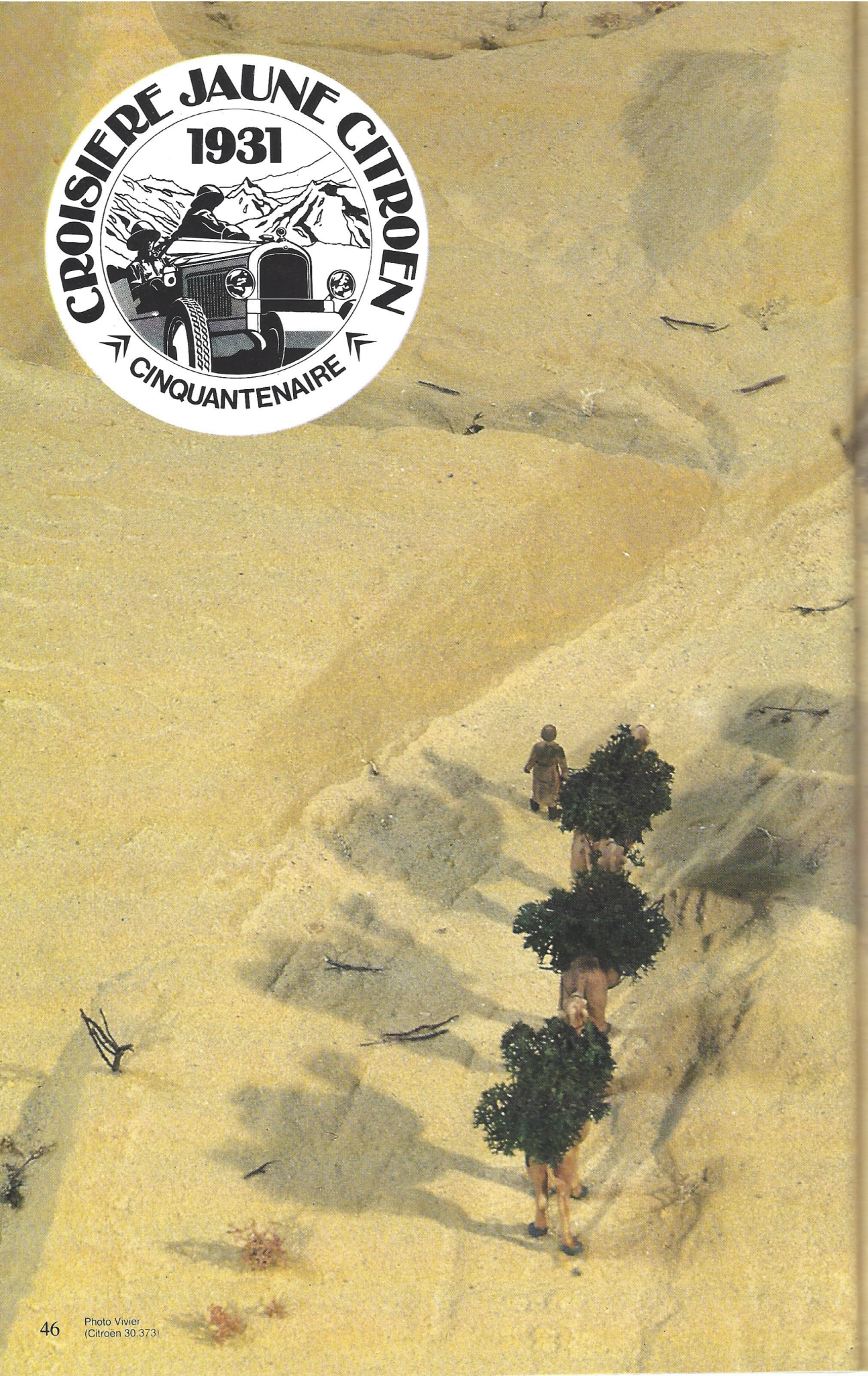


Photo Vivier
(Citroën 30.373)

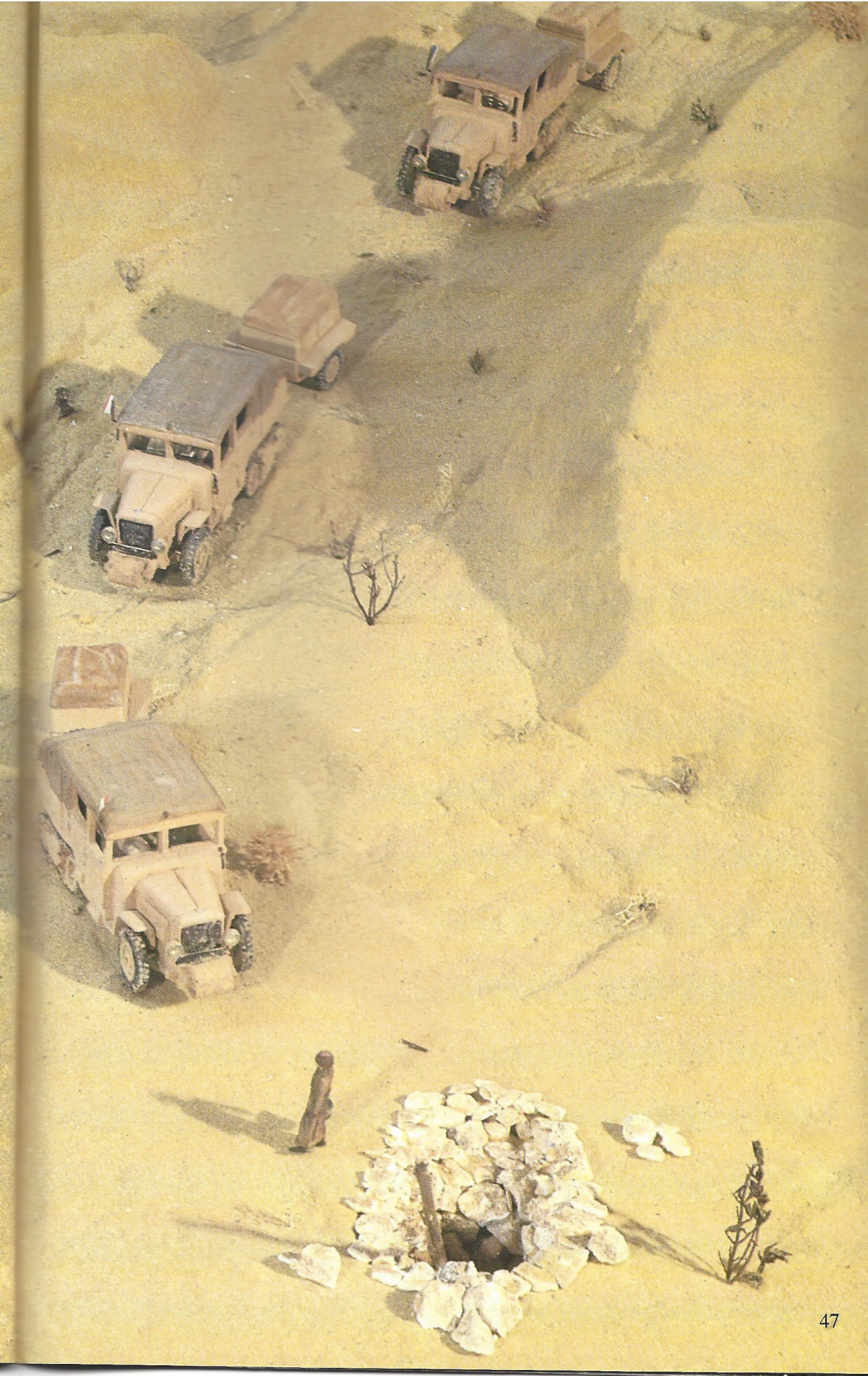


Photo Vivier
(Citroen 30.374)

CHEZ L'ANTIQUAIRE

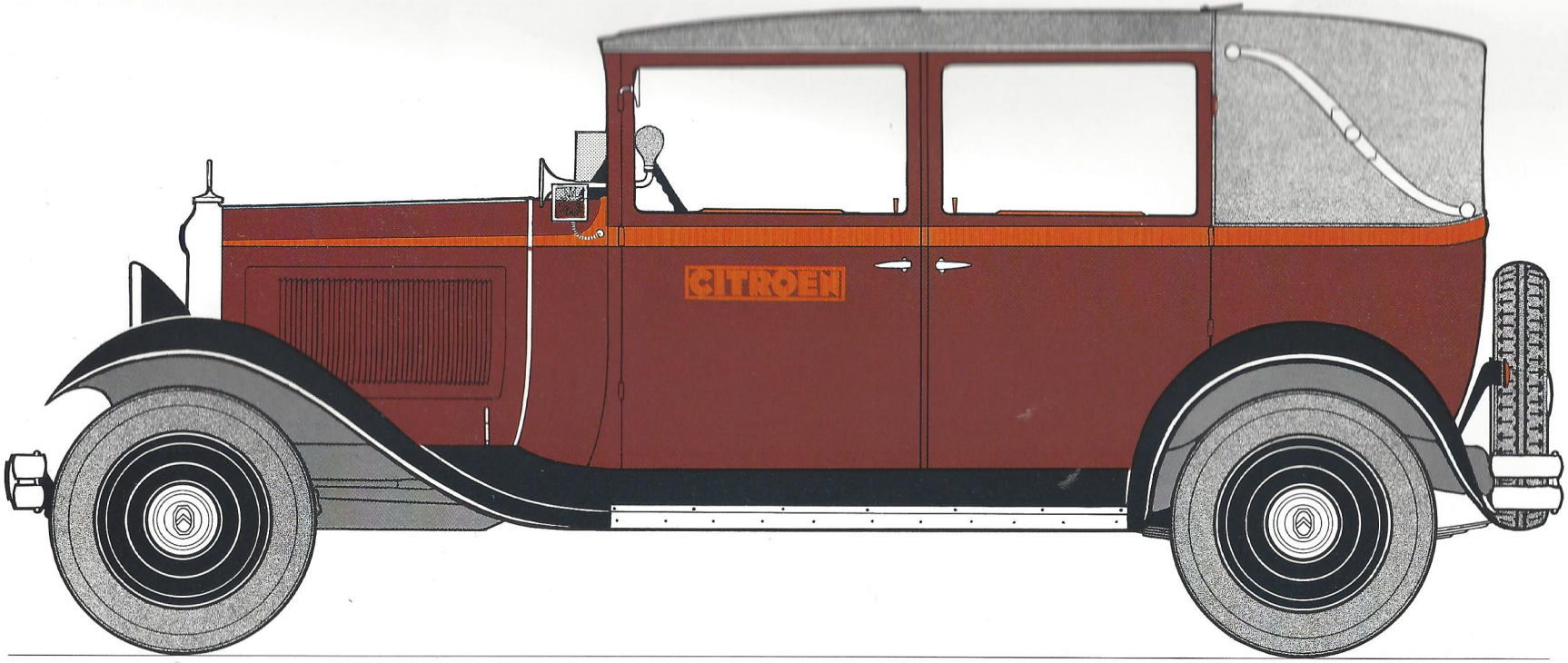
Citroën taxi C4-F 1931

Ce taxi (page ci-contre) a cinquante ans. C'est en 1931, à l'occasion de l'Exposition coloniale qu'André Citroën remplaça ses taxis B 14 par des C4-F plus modernes, carrossés en landaulet à conduite intérieure. Ils étaient construits sur un châssis long à voie large. La porte avant droite, pliante et rabattable sur l'aile permettait de charger une malle à côté du chauffeur. Ces taxis C4, les derniers en France à être conçus spécialement pour leur fonction, furent fabriqués jusqu'en 1933.

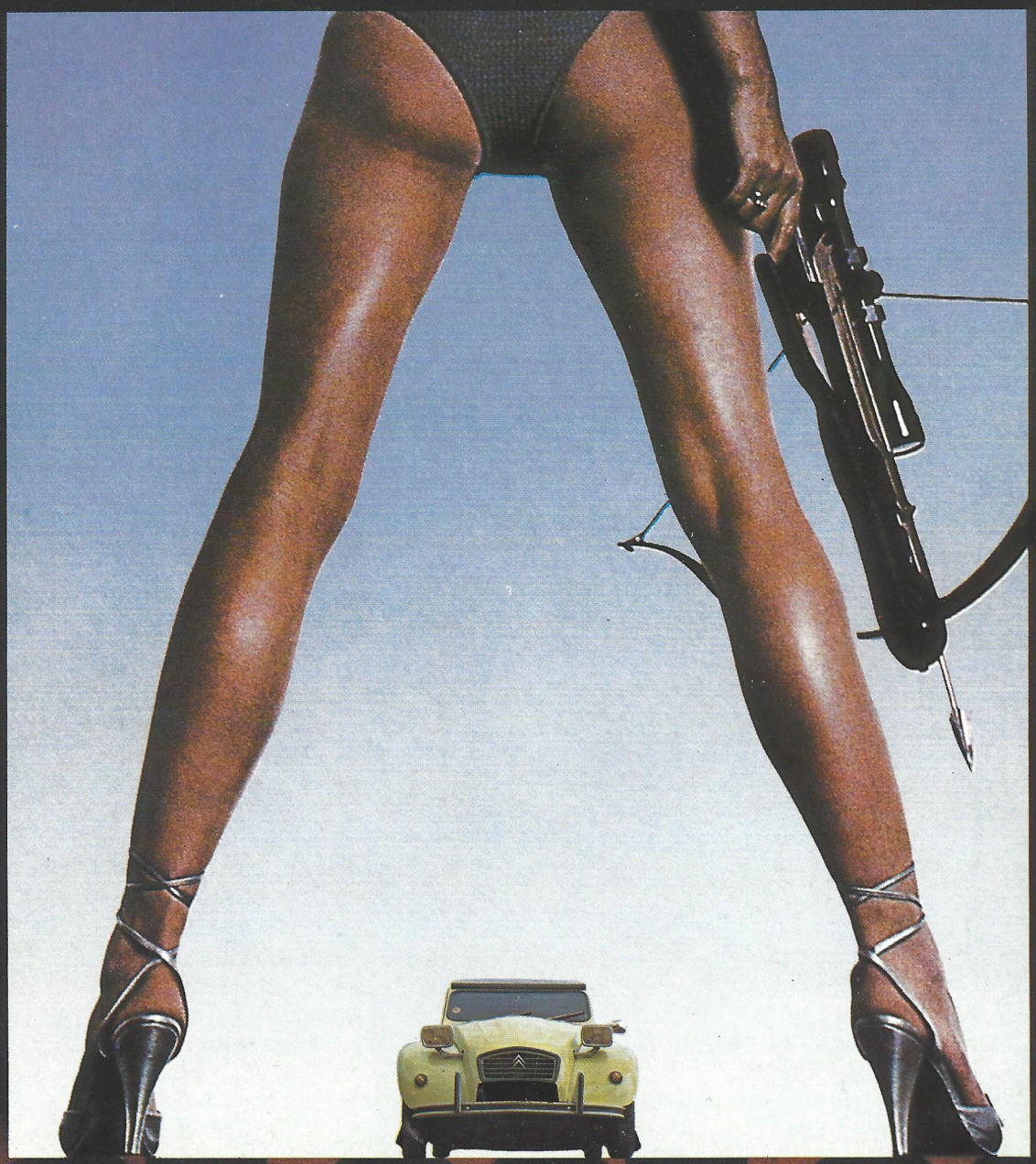
FICHE TECHNIQUE : taxi landaulet à conduite intérieure, 4 portes. MOTEUR : alésage 72 mm. Course 100 mm. Cylindrée 1 628 cm³. Rapport volumétrique 5,25/1. Puissance fiscale 9 CV. Puissance réelle : 30 ch à 3 000 tr/mn. Vilebrequin à trois paliers. Soupapes latérales. Graissage sous pression. Refroidissement par pompe, ventilateur et radiateur de grande surface. Allumage par batterie, bobine et distributeur. Avance automatique. Carburateur Solex 30 BFHD. Réservoir d'essence de 38 litres placé sous l'auvent. TRANSMISSION : embrayage à disque unique fonctionnant à sec. Boîte de vitesses à trois rapports avant et une marche arrière. Pont arrière de type « banjo ». FREINS : mécaniques sur les quatre roues et servo-frein à dépression Westinghouse. DIRECTION : à vis globique et secteur à deux dents. SUSPENSION : par quatre ressorts semi-elliptiques et amortisseurs à friction. PNEUS : Michelin Confort 14 × 45. DIMENSIONS : longueur hors tout 4,22 m. Largeur hors tout 1,70 m. Hauteur 1,74 m. Voies avant et arrière 1,42 m. Empattement 2,97 m. POIDS : à vide 1 290 kg. PERFORMANCES : vitesse maxi 90 kilomètres / heure. Consommation : 9 litres aux 100 kilomètres.

This taxi (opposite) is fifty years old. It was in 1931, when the Colonial Exhibition took place, that André Citroën replaced his B 14 Paris taxis with the more modern C4-Fs, laid out in landaulet fashion with the driver under cover. Brown and orange-red in colour, they were built on a long, wide-track chassis. The right-hand front door, folding and retractable on to the wing, allowed a trunk to be loaded in the compartment provided for this purpose next to the driver. These C4 taxis, the last to be built in France for the specific job, including the new 10 CV's grill and its single bumper bar, were in production until 1933.

TECHNICAL DATA: 4-door landaulet taxi with hard-top driver's cab. ENGINE: bore 2.835'', stroke 3.937'', swept volume 99.35 cu.ins. Compression ratio 5.25:1. French Treasury rating 9 CV. Effective horsepower 30 HP at 3000 rpm. 3-bearing crankshaft. Side valves. Pressure lubrication. Pump, fan and large-area radiator cooling. Battery, coil and distributor ignition, automatic spark advance. Solex 30 BFHD carburetter. 8,4 gal. petrol tank under bonnet cowl. TRANSMISSION: single-plate dry clutch. Gearbox with 3 forward speeds + reverse. Banjo-type rear axle. BRAKING: mechanical on all four wheels + Westinghouse servo vacuum brake. STEERING: hourglass screw and 2-toothed sector. SUSPENSION: 4 semi-elliptic springs and friction shock-absorbers. TYRES: Michelin 14 × 45 Confort. DIMENSIONS: overall length 13'10'', overall width 5'7'', height 5'8 1/2'' tracks front and rear 4' 7 3/4'', wheelbase 9' 8 3/4. WEIGHT: 2840 lbs empty. PERFORMANCE FIGURES: maximum speed 56 miles per hour. Consumption 31.4 miles per gallon.



Citroën. C.4.F taxi, 1931



Attention les yeux ! C'est «pour vos yeux seulement», le dernier film des aventures de James Bond. La rencontre inoubliable de 007 et de... la 2 CV ! Si vous voulez y assister, rendez-vous page 4 et prenez la file car il y a déjà du monde !

Shield you eyes! For here comes "For your eyes only", the latest James Bond adventure film, an unforgettable encounter between 007 and... a 2 CV! If you want a preview, rendez-vous on page 4 - and get in the queue, there's quite a crowd waiting already!

Vorsicht, die Augen ! Hier kommt »Eyes Only«, der neueste James Bond Film. Die unvergeßliche Begegnung zwischen 007... und einem 2 CV ! Wenn Sie dabei sein wollen, blättern Sie zurück auf Seite 4 und stellen Sie sich an ; denn der Andrang ist groß.

Relations Publiques Citroën. Achevé d'imprimer le 17 juillet 1981. Made. Printed in France. Automobiles Citroën. 75015 Paris. Siret 642050199016