



66



LE DOUBBLE 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 Office. Texts and photos are copyright free. Photos are sent on request if reference is given.

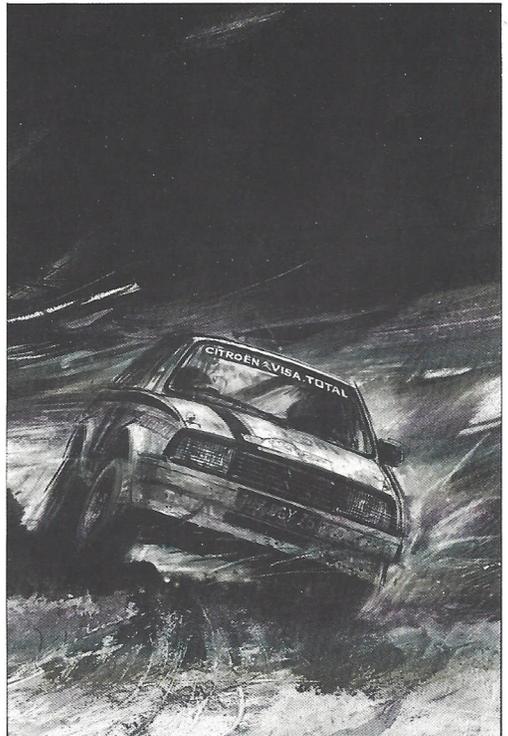
Sommaire

	pages
Éditorial	3
Citroën 1981	4
Chiffres de production	5
Grand Prix à Dubaï	6
Échos	8
Le Trophée Visa	14
Le Trophée Portugais	28
Rallye : l'Algérie	29
Échos (suite)	30
2 CV pour demain	36
Chez l'antiquaire : M 35	38
Chouette boulot	40

Contents

<i>Editorial</i>	3
<i>Citroën 1981</i>	4
<i>Production figures</i>	5
<i>Dubai Grand Prix</i>	6
<i>Snippets</i>	8
<i>The Visa Trophy</i>	14
<i>The Portugest Trophy</i>	28
<i>Rallies: Algeria</i>	29
<i>Snippets (continued)</i>	30
<i>To tomorrow's 2 CV</i>	36
<i>Antiquarian's corner: M 35</i>	38
<i>A bird of a job!</i>	40

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.



L'auteur de cette couverture, Georges Popovitch, était décorateur dans une agence lyonnaise lorsqu'il participa au Raid Afrique 1973 en 2 CV et y rencontra sa vraie vocation : des paysages africains qui l'éblouirent et l'enthousiasmèrent ; il fit «sur le motif» et malgré le peu de temps disponible, des dizaines de gouaches et d'aquarelles qui furent toutes vendues dès le vernissage d'une exposition à Lyon ou bien servirent à une pochette de disque de musiques africaines enregistrées lors du Raid. Les commandes affluèrent, celles de Citroën, mais bien d'autres aussi. Popovitch abandonna son premier emploi pour devenir illustrateur, en publicité notamment mais pas exclusivement. Il fut l'auteur des meilleurs dessins sur les 2 CV Cross dans les années 74 à 77, comme il est en passe de devenir celui des Visa Trophée, grâce au dynamisme qu'il sait conférer aux voitures dont on lui confie le destin graphique et qui, grâce à lui, sont toujours victorieuses. Aux amateurs d'art comme aux amateurs de sport, prière de se reporter pages 14-15 où se trouve reproduit un autre dessin de Popovitch.

The man who created this cover, Georges Popovitch, was working as a designer in a Lyons agency when he took part in the 1973 2 CV Africa long-distance run, which revealed his true vocation: those African landscapes which dazzled him and filled him with enthusiasm inspired him to paint, on the spot and despite the short time available, dozens of gouaches and water-colours, of which all were sold at the pre-view of a show in Lyons or else were used on record sleeves for African music recorded during the Run. Orders flooded in: those of Citroën, and many others too. Popovitch gave up his erstwhile job to become an illustrator — for advertising, but not exclusively. He was the author of the best drawings of the 2 CV Cross events in the years 74 to 77, just as he seems to be on the way to becoming for the Visa Trophies, thanks to the invincible dynamic quality he has the knack of conferring on the cars he is commissioned to illustrate and which, thanks to his art, are always winners. Lovers of Art and Sport should all turn to pages 14-15 for another of Popovitch's drawings.

Dessin Popovitch (Citroën 82-11-2)

éditorial

Du Grand Prix de Dubaï (page 6) en CX de série au Trophée Citroën-Total (page 14) avec des Visa hors série, voici un numéro résolument sportif. Il prélude à une année qui ne le sera pas moins, dans une perspective et un contexte différents de ce que fut 1981. Le championnat de France des rallyes sur terre, dans lequel les dix Visa du Trophée s'illustrèrent l'an passé, a disparu par fusion avec le championnat de France des rallyes sur routes. C'est sans doute dommage. Les rallyes sur terre, c'était comme la cuisine à l'ail. Ça vous avait un bon goût de terroir et un parfum de liberté. Et puis ça plaisait à tout le monde et ça n'empêchait pas les riverains de dormir pendant les trois semaines qui précédaient. Mais l'autorité supérieure, comme on dit, a tranché : le pluralisme n'est plus à la mode et les rallyes de l'unique championnat national 1982 comporteront un bout de terre pour chaque routier et des morceaux de route pour les terriens ; les parcours reconnus seront mélangés à ceux qu'on ne reconnaît pas. Plus de panache, du panachage. Quoi qu'il en soit, le Trophée Visa 1982 ne borne pas là son champ d'exercices : 100 rallyes nationaux et internationaux figurent à son calendrier (voir page 26). Vaste choix offert aux 200 équipages de Visa groupe B commercialisées par Citroën. Ce développement procède de la dynamique d'une opération de promotion sportive jusqu'ici parfaitement réussie.

From the Dubai Grand Prix (page 6) in a standard production CX to the Citroën-Total Trophy (page 14) with quite special Visas, here is a very sportingly oriented issue. It is a prelude to a year that promises sport galore, with an approach and in a context very different from those of 1981. The French cross-country racing championship, in which the Trophy Visas put up such a good show last year, has vanished after its merger with the French road rally championship. Seems a pity. Those cross-country rallies were like dishes with plenty of garlic. They had a pleasant countryside flavour and a scent of freedom. And everybody loved them. But the powers that be, as the saying goes, have spoken: pluralism is no longer "in", and the rallies of the sole national Championship in 1982 will include a little cross-country stuff for the road fans and strips of road for the more earthbound; reconnoitred stretches will be merged with those unreconnoitred. Less dash, more muddle. However this may be, the Visa Trophy 1982's field of action is not thus limited: 100 national and international rallies number among its fixtures (see page 26). A huge range of choice for the teams of the 200 Visa group B cars put on the market by Citroën (page 22).

AUTOMOBILES CITROËN EN 1981

Dans le contexte morose d'une crise qui a continué à sévir en 1981, Citroën est la marque française qui a le mieux résisté, tant en France que sur les marchés européens, à la pression des marques concurrentes. Ce résultat s'explique en partie par les actions entreprises dans de nombreux secteurs pour améliorer la qualité et la productivité.

VISA + 52 %

Alors qu'en 1981 l'ensemble de la production française a chuté de 10,6 % par rapport à son niveau de 1980, Citroën avec 578 481 véhicules (sans «petites collections») a maintenu une production globale à peu près constante. La marque a produit 533 922 voitures particulières — sans «petites collections» — contre 536 366 en 1980, soit - 0,4 %.

La part représentée par les différents secteurs de la gamme de voitures particulières Citroën est d'une grande stabilité elle aussi: la gamme basse (2 CV, Dyane, LNA, Visa 2 cylindres) constitue 44,5 % de l'ensemble, la gamme moyenne (Visa 4 cylindres, GSA) 41,5 % et la gamme haute (CX) 14 %.

Cette apparente stabilité cache cependant une évolution plus contrastée de chaque modèle. La remarquable percée de la Visa II (+ 52 % par rapport à 1980) compense les difficultés de la GSA. La 2 CV a marqué une progression sensible ainsi que la LNA. Enfin, dans le contexte d'une régression générale en haut de gamme, la CX a tiré assez correctement son épingle du jeu (- 2,6 %).

MARCHÉ FRANÇAIS

Sur un marché français à nouveau en recul et fortement attaqué par les constructeurs étrangers (les allemands en particulier, qui bénéficient depuis plusieurs années d'une différence de taux d'inflation nettement favorable), Citroën a réussi en 1981 à stabiliser son taux de pénétration (14,2 % des voitures particulières contre 14,5 % en 1980).

Ce résultat est dû à la progression de la 2 CV, rajeunie par le modèle Charleston; à celle de la LNA (+ 9,1 %) grâce à une opération commerciale déclenchée en mars 1981, et surtout au succès marquant de la Visa «new-look» à partir du printemps 1981 (+ 28 %). Grâce à une action de relance «tous azimuts» à partir de son restyling, qui comportait campagnes de publicité et de promotion mais aussi lancement du Trophée Citroën-Total en compétitions, la Visa de la deuxième génération conquiert le cinquième rang au classement des voitures les plus vendues en France. Cette augmentation en volume s'accompagne d'une redistribution des différentes versions: les Visa II à moteur 4 cylindres représentent

In the gloomy context of a crisis continuing through 1981, Citroën was, among French marques, that which put up the strongest resistance against the pressure from the competition, both in France and in the European markets. This result is explainable in part by the actions undertaken in various spheres in order to improve quality and productivity.

VISA + 52%

Whereas, in 1981, overall French production fell 10.6% below the 1980 level, Citroën, with its 578,481 vehicles (excluding parts and assemblies) maintained practically constant overall production. The marque produced 533,922 private cars — without spares and assemblies — against 536,366 in 1980, i.e. - 0.4%.

The fraction represented by the various sub-ranges among the Citroën private-car range also proved very stable: the lower range (2 CV, Dyane, LNA, twin-cylinder Visa) accounts for 44.5% of the total, the medium range (4-cylinder Visa, GSA) for 41.5%, and the top of the range (CX) for 14%.

This apparent stability however conceals a more contrasted trend by models. The Visa II's remarkable breakthrough (+ 52% by comparison with 1980) counterbalanced the difficulties encountered by the GSA. Both the 2 CV and the LNA made appreciable headway. Finally, in the context of a general top-range slump, the CX kept its end up fairly well (- 2.6%).

FRENCH MARKET

On the French market, also on the downturn and under heavy fire from foreign car makers (in particular the Germans, who have for several years past benefited from a distinctly favourable rate of inflation), Citroën managed in 1981 to stabilize its market share (14.2% of all private cars, against 14.5% in 1980).

This result is due to an increase in sales of the 2 CV, rejuvenated by the introduction of the "Charleston" model; and in those of the LNA (+ 9.3%), thanks to a marketing operation started in March 1981; and yet more to the success scored by the "new-look" Visa, as from the Spring of 1981 (+ 28%). Thanks to a refresher campaign for all markets, including advertising and promotion, but also to the introduction of the Citroën-Total rally-racing Trophy, the 2nd-generation Visa has reached fifth rank among top-selling cars in France. This increase in volume is accompanied by a fresh sales breakdown of the various versions:



Dessin Ph. Pétré

désormais 52 % de l'ensemble Visa, progression qui devrait s'accroître encore en 1982 et qui est enfin conforme aux objectifs marketing initialement fixés.

A noter que les transactions sur les voitures d'occasion ont mieux résisté que celles portant sur les voitures neuves et n'ont pratiquement connu aucune baisse en volume.

MARCHÉ EUROPÉEN

La capacité de résistance de Citroën à la concurrence est plus nette encore sur l'ensemble de ses 12 filiales commerciales européennes, où les marchés toutes marques-tous types sont en retrait partout sauf en Italie, Norvège, Suisse et Portugal. Avec 266 000 voitures immatriculées, la marque y maintient le taux de pénétration atteint en 1980 : 3,4 %.

Là encore, la Visa II est la principale responsable de ces résultats satisfaisants : les immatriculations de ce modèle ont augmenté de 40 %. Grâce à lui, Citroën a pu améliorer sa part de marché en Hollande, Belgique, Suède, Norvège et Grande-Bretagne.

4-cylinder engined Visa IIs now represent 52% of all Visas, a trend which should be further accentuated in 1982, and which at last attains the marketing goals originally set.

It should be noted that transactions concerning second-hand cars, putting up better resistance than those involving new cars, met with virtually no drop in volume.

EUROPEAN MARKET

Citroën's capacity for resisting the competition is even more clear-cut as regards its 12 European sales subsidiaries, in whose markets (apart from Italy, Norway and Switzerland) sales for all makes and types are down. With 267,500 cars registered, the marque maintained the same market share — 3.4% — as in 1980.

Here again, the Visa II is chiefly responsible for these satisfactory results, its registrations having risen by 40%. Thanks to this model, Citroën was able to increase its market share in Holland, Sweden and Norway.

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN

12 MOIS	1981	1980	Var. 81/80	1979
	- petites collections + petites collections			
Production VP	533 922 540 477	536 366 555 084	- 0,4 - 2,6	679 327 712 942
Production VU	44 559 78 341	49 034 96 290	- 9,1 - 18,6	48 251 102 231
PRODUCTION TOTALE	578 481 618 818	585 400 651 374	- 1,1 - 4,9	727 578 815 173
Exportation VP	268 118 274 673	269 223 287 941	- 0,4 - 4,6	358 342 391 957
Exportation VU	13 238 21 416	16 521 34 617	- 19,8 - 38,	17 053 41 835
EXPORTATION TOTALE	281 356 296 089	285 744 322 558	- 1,5 - 8,2	375 395 433 792

GRAND PRIX

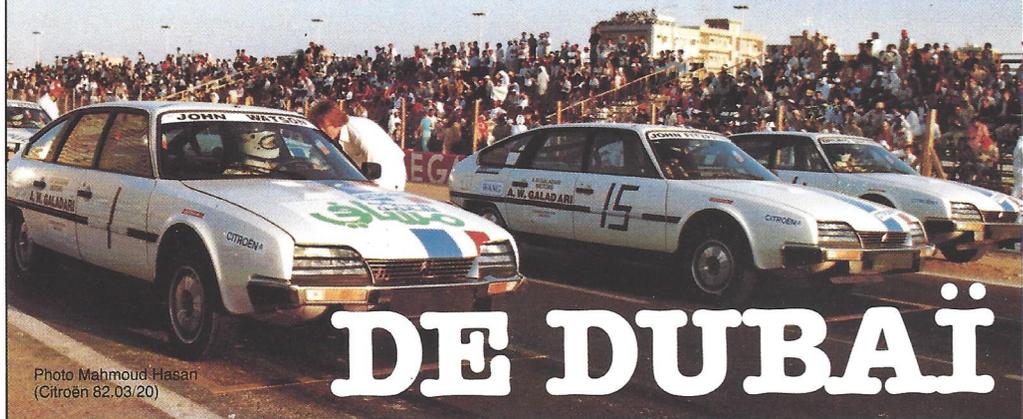


Photo Mahmoud Hasan
(Citroën 82.03/20)

DE DUBAÏ

Dubaï, perle du golfe Persique, dont elle est l'un des sept émirats, a vu se dérouler, le 4 décembre 1981, la première compétition automobile sur circuit en Arabie.

C'est à l'initiative de M. Abdul Wahab Galadari, propriétaire entre autres affaires de l'hôtel Hyatt Regency et importateur de Citroën à Dubaï, que cette course fut organisée pour le dixième anniversaire de la fondation des Emirats Arabes Unis.

Dessiné autour de l'hôtel Hyatt, le circuit du Grand Prix comporte 2,625 km allongés le long de la mer, sur lesquels allaient s'affronter en dix tours quelques-uns des plus grands pilotes automobiles d'hier et d'aujourd'hui, au volant de CX blanches, toutes identiques et toutes de série.

Derrière John Watson qui avait aux essais décroché la «pole position», on trouvait au départ trois champions du monde, pas moins : Sir Jack Brabham (1959, 1960, 1966), Phil Hill (1961) et Denny Hulme (1967), aux côtés de vainqueurs des 24 heures du Mans tels que Carrol Shelby, Roy Salvadori, Richard Atwood ou Derek Bell : de vedettes de la Formule 1 ou des grands prix comme Stirling Moss, Dan Gurney, Patrick Tambay, John Fitzpatrick, Innes Ireland... quel plateau historique ! Et quels pilotes pour les Citroën à leur premier Grand Prix !

Dès le premier tour de piste, une collision éliminait Watson et Gurney alors que l'italien Bruno Giacomelli prenait la tête devant le suisse Marc Surer. Les leaders conservèrent leur position pendant toute la course qui prit plus d'une fois des allures de compétition de «stock-cars» pour la plus grande joie des 40 000 spectateurs. Non content de bousculer le voisin sans ménagement, certains pilotes ne craignirent pas de prendre au plus court, coupant les virages en passant sur le sable, ce qu'autorisait la suspension hydropneumatique. C'est ainsi que David Kennedy par exemple put s'intercaler à la 3^e place devant Ireland et Fitzpatrick.

Les mêmes CX, dont les carrosseries furent réparées en un temps record par les mécaniciens Citroën, repartirent en fin de journée pour une nouvelle course de dix tours disputés entre les pilotes locaux : 1^{er} le Capitaine Allan Skennerton, 2^e David Ovey, 3^e le Lieutenant Abduellah Omar.

Dubai, Pearl of the Persian Gulf (one of those seven emirates it is) was the venue for the first motor-car circuit race in Arabia, on 4 December 1981.

It was on the initiative of Mr Abdul Wahab Galadari, owner, among other concerns, of the Hyatt Regency Hotel, and importer of Citroën into Dubai, that this race was organized for the tenth anniversary of the foundation of the United Arab Emirates.

Laid out round the Hyatt Hotel, the Grand Prix circuit comprises 1 mile 1111 yards stretching along the sea, over ten laps of which a number of the finest racing drivers of yesterday and today were too vie one against another at the wheels of white, identical and strictly standard production CXs.

Behind John Watson, who had secured pole position in the preliminary trials, no fewer than three world champions were to be found: Sir Jack Brabham (1950, 1960, 1966), Phil Hill (1961) and Denny Hulme (1967), by the side of Le Mans 24-hours winners such as Carrol Shelby, Roy Salvadori, Richard Atwood and Derek Bell; Formula 1 stars like Stirling Moss, Dan Gurney, Patrick Tambay, John Fitzpatrick, Innes Ireland... what a historic cast! And what drivers for the Citroëns, at their first Grand Prix!

During the very first lap, a collision eliminated Watson and Gurney, whereupon Italian Bruno Giacomelli took the lead in front of Marc Surer, a Swiss. The leaders clung to their positions throughout the race, which took on the aspect of a stock-car contest, for the greater joy of the 40,000 spectators. Not content with mercilessly barging into their neighbours, some of the drivers unhesitatingly took the shortest road, cutting off corners over the sand, a thing they were able to do owing to the hydropneumatic suspension. This was how David Kennedy, for instance, was able to squirm into third place ahead of Ireland and Fitzpatrick.

The same CXs, with their coachwork repaired in record time by the Citroën mechanics, were off again at the end of the day for another ten-lap race between local drivers: 1st, Captain Allan Skennerton; 2nd, David Ovey; 3rd, Lieutenant Abduellah Omar.



Photo Mahmoud Hasan
(Citroën 82.09.1)



Photo Mahmoud Hasan
(Citroën 82.03/8A)



Photo Stelsi
(Citroën 82.04/01)



Photo Mahmoud Hasan
(Citroën 82.03/6A)

échos

LNA CLUB



Photo Citroën 27.144.

PARIS (France). Depuis novembre 1981 est livrée en France une version supplémentaire de la LNA : la «Club», à finition et équipement améliorés. Exemple : antenne radio, sièges avant à dossier inclinable, garnissage tissu de série.

LNA CLUB

PARIS (France). Since November 1981, an extra LNA model has been available for delivery in France: the "Club" version, with more sophisticated equipment, such as radio aerial, reclining front seat backs and cloth upholstery.

PRIX DE L'ÉNERGIE



Photo Malard (Citroën 9 E 3).

PARIS (France). Citroën et la SNCF se sont partagés le Grand Prix de l'énergie 1981 de la Société Générale. Le jury a désigné Citroën pour les économies d'énergie réalisées dans la fonderie de Charleville-Mézières grâce à la gestion informatisée de l'ensemble de l'unité de production, qui permet la modula-

tion, donc la minimisation, de sa consommation d'énergie.

1981 ENERGY PRIZE

PARIS (France). Citroën and the SNCF (French State Railways) shared the 1981 Energy Grand Prix sponsored by the Société Générale (a french bank). The jury nominated Citroën for the energy saving achieved in its Charleville-Mézières Foundry thanks to computerized management of the production unit as a whole, which allows the minimization of its energy consumption.

VINGT ANS

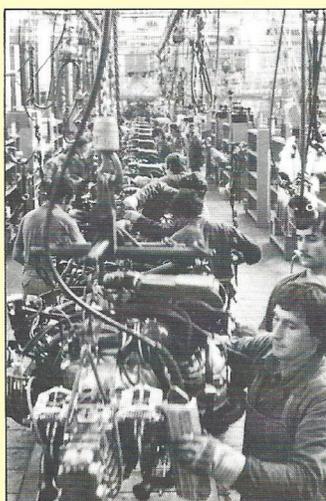


Photo Martin (Citroën 9 C 17).

RENNES (France). L'usine Citroën de Rennes-la-Janais a célébré en septembre son vingtième anniversaire. Plus de quatre millions de véhicules sont sortis de cette unité de production depuis que la première Ami 6 y fut fabriquée le 27 septembre 1961. A l'époque Citroën y employait 1 700 personnes. Elles sont 12 800 aujourd'hui, qui assurent une production quotidienne d'environ 1 300 voitures.

SWEET TWENTY

RENNES (France). Citroën's Rennes-la-Janais factory celebrated its 20th birthday in last September. This production unit has built over four million vehicles since the first Ami 6 was built there on 27th September 1961. The Citroën works at that time employed 1,700 people. They now number some 12,800, producing 1,300 vehicles per day.

NOUVEAUX BREAKS

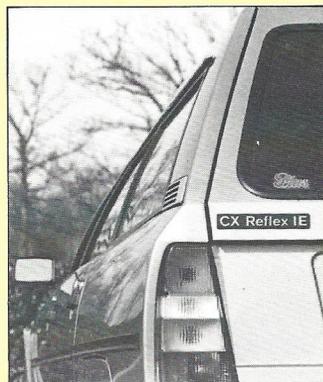


Photo Guyot (Citroën 25.102).

PARIS (France). Deux nouvelles versions de la CX 2400 à injection d'essence sont commercialisées en France depuis le 4 janvier: le Break Reflex et la Familiale Reflex. Ces versions permettent de proposer aux utilisateurs de Breaks des modèles disposant d'une puissance accrue. Une boîte de vitesses automatique sera disponible en option à partir du mois de février.

NEW ESTATES

PARIS (France). Two new versions of the petrol injection CX 2400 have been on the market in France since 4 January: the Reflex Estate and the Family Reflex. These versions will provide Estate users with more powerful models. An optional automatic gearbox will be available in february.

ELLE FAIT DES BOND

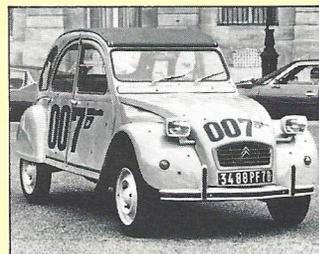


Photo Malard (Citroën 3 A 203).

PARIS (France). La première dans plus de cent salles de cinéma françaises, en octobre, du film «Rien que pour vos yeux», le dernier James Bond, dans lequel l'agent 007 — Roger Moore — utilise une 2 CV (voir Double Chevron n° 64) a été accompagné, comme elle l'avait été en juillet en Angleterre, de la sortie d'une série spéciale de 500 2 CV, jaunes comme dans le film, marquées

«007» et comprenant même, dans la boîte à gants, un jeu d'impacts de balles, à placer où l'on veut sur la carrosserie.

ITS WORD IS AS GOOD AS ITS BOND

PARIS (France). The October première, in over 100 French film theatres, of the latest James Bond film "For Your Eyes Only", in which agent 007—Roger Moore—uses a 2 CV (see Double Chevron No. 64) was accompanied, as it had been in England in July, by the introduction of a special series of 500 2 CVs, yellow as in the film, bearing the "007" sign and even including, in the glove compartment, a set of adhesive "bullet holes" to be applied wherever desired on the car body!

COUVERTURE CONCOURS

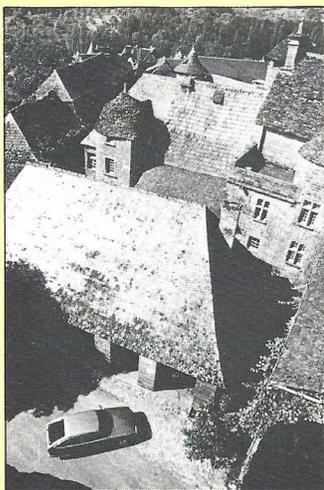


Photo Birot (Citroën 18.463).

PARIS (France). Succès pour le concours de la couverture du numéro 64 du Double Chevron qu'il s'agissait d'identifier. 117 personnes ont reconnu Collonges la rouge, merveilleux village en Corrèze, à quelques kilomètres de Brive, tout entier construit en grès rouge. Parmi les bonnes réponses, celle du maire de Collonges à qui fut envoyé un agrandissement de la photo de Michel Birot (ci-dessus).

COMPETITION COVER

PARIS (France). Great success attended the competition concerning the front cover of issue 64 of Double Chevron, the place depicted having to be

spotted. 117 people recognized Collonges la Rouge, a lovely village in Corrèze, a few miles from Brive-la-Gaillarde (of rugged fame), built entirely of red sandstone. Among those who gave the right answer: the Mayor of Collonges, who was sent a blow-up of Michel Birot's photograph (above).

MOTO-VISA

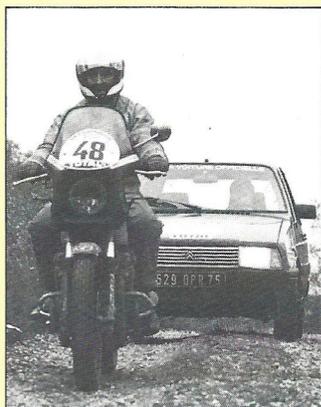


Photo Presse Sports (Citroën 7.597).

PARIS (France). Du 17 au 22 octobre 1981, une flotte de 16 Visa a assuré sans défaillance les transports des officiels du Tour de France Moto.

MOTOR-CYCLING VISAS

PARIS (France). Between 17 and 22 October 1981, a fleet of 16 Visas smoothly coped with the transport of officials in the Motor-cycle Tour de France, without a single breakdown.

L'HEURE H

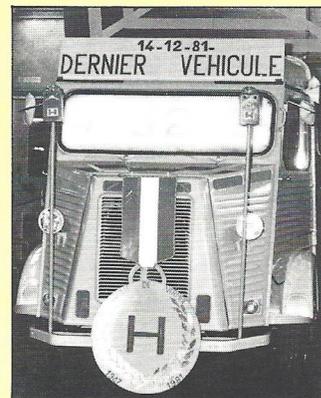


Photo Guyot (Citroën 5 C20).

PARIS (France). La production du véhicule H, lui-même dérivé du célèbre «TUB» de 1938 (pratiquement réservé à l'armée et surtout utilisé en

version ambulance), a cessé à Aulnay-sous-Bois le 15 décembre 1981. Remplacé par le C25, le H a été fabriqué à près de 500000 exemplaires depuis son lancement en juin 1948. Il a servi de modèle à bien des véhicules utilitaires: carrosserie monocoque à cabine avancée, traction avant, porte latérale coulissante.

"H" HOUR

PARIS (France). Production of vehicle H, a derivative of the well-known "TUB" of 1938 (virtually reserved for the Army and chiefly used in its ambulance version) was finally discontinued at Aulnay-sous-Bois on 15 December 1981. The H, of which close on 500,000 units were made since its introduction in June 1948, is now replaced by the C25. It formed the model for many utility vehicles: monocoque construction with cab over front wheels, front-wheel drive and a sliding side door.

ERGONOMIE

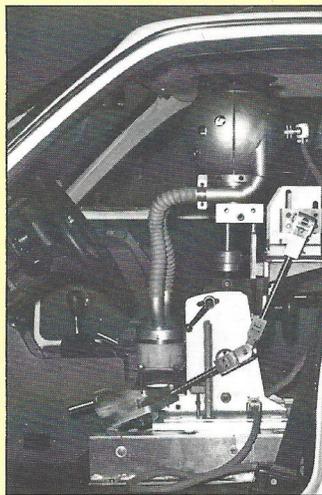


Photo Citroën 30.395.

LE MANS (France). Sur le stand de la SIA (Société des Ingénieurs de l'Automobile), aux 24 heures du Mans (13-14 juin 1981), Citroën a présenté (avec la société Computervision) un système d'étude et de traitement par l'informatique de l'ergonomie du poste de conduite d'une voiture (une Visa II Super X) : à partir d'études médicales sur les dimensions, les positions et mouvements des conducteurs, des lois sont mathématisées pour asseoir ces derniers confortablement et leur faire effectuer dans les meilleures conditions

les manœuvres de conduite. Les moyens informatiques permettent d'optimiser les positions relatives des pédales, du siège et du volant. Un simulateur vérifie ensuite les résultats : un squelette métallique contrôle les positions des articulations et les accessibilités aux commandes ; le contrôle du champ visuel est assuré par un rayon laser.

ERGONOMICS

LE MANS (France). On the SIA Stand (that of the Société des Ingénieurs de l'Automobile, or Automotive Engineers' Society), during the 1981 24-hours race at Le Mans (13 to 14 June), Citroën, in association with the Computervision Company, presented a system for the study and computer processing of the ergonomics of the driver's control post in a car (a Visa II Super X): on the basis of medical research on the dimensions, positions and movements of drivers, laws are mathematically worked out to afford them comfortable seating while allowing them to make the necessary driving motions in the best possible conditions. Data processing makes it possible to work out the positions of pedals, seat and steering wheel. A simulator checks results: a metal skeleton checks the positions of the articulations and control accessibility; visual-field checks are done with a laser beam.

NOUVELLE VAGUE



Photo Citroën 30.392.

COPENHAGUE (Danemark). Citroën Danemark a lancé en 1981 un concours d'idée d'économie d'énergie dont le gagnant, désigné par l'Institut de Technologie de Copenhague, a reçu une très belle 2 CV décorée par l'artiste Ole Kortzan de vagues moutonnantes blanches et bleu : la puissance disponible et toujours renouvelée de la mer figée en une fraction de seconde.

NEW WAVE

COPENHAGEN (Denmark). In 1981, Citroën Denmark organized a competition for energy-saving notions; the winner, named by the Copenhagen Institute of Technology, was awarded a most magnificent 2 CV, decorated by Artist Ole Kortzan with white and light blue breaking waves: the ever-available, ever-renewed power of the sea, frozen for a fraction of a second.

CAMERA ET MACHINES

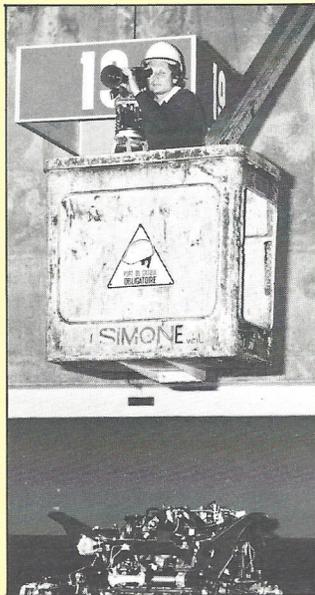


Photo Guyot (Citroën 30.352).

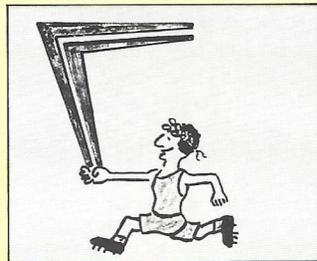
PARIS (France). Non ce n'est pas (photo ci-dessus) un nouveau robot de l'usine Citroën d'Aulnay-sous-Bois, c'est Claude Caillet dit «casque blanc» en train de tourner dans cette unité de production le film «Des hommes et des machines», désormais disponible aux Relations Publiques Citroën. Ce reportage met notamment en évidence les efforts accomplis en matière d'aménagement des postes de travail et d'automatisation des moyens de production.

CINE-CAMERA AND MACHINES

PARIS (France). Do not imagine that, in the photo above, you are seeing one of the new robots at Citroën's Aulnay-sous-Bois works: the subject is in fact Claude Caillet, dubbed "White Helmet", shooting the film "Of men and machines", now available from Citroën

Public Relations. This reportage shows, among other things, the efforts made as regards improvements in shift work and the automation of production means.

SUCCES D'EMPRUNT



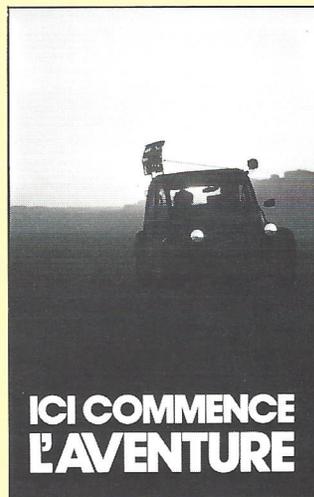
Document Savignac (Citroën 82.65).

PARIS (France). Une souscription de 500 millions de francs en 100 000 obligations à taux variable, lancée par Automobiles Citroën le 18 janvier 1982, a été couverte en un temps record: moins de 48 heures!

SUCCESSFUL LOAN

PARIS (France). A 500-million franc subscription for 100,000 variable rate bonds launched by Automobiles Citroën on 18 January 1982 was entirely subscribed in record time: less than 48 hours!

LE BOUT DU MONDE



Document Citroën 82.711.

PARIS (France). Soixante pages de conseils, tel est le cadeau que Citroën offre à tous ceux qui veulent partir à la découverte d'horizons lointains. Comment préparer leur véhicule, de la 2 CV au récent C25 en passant par la Visa ou la

CX, à l'aide notamment de 50 schémas explicatifs, et comment s'y préparer soi-même... Le texte franco-anglais peut servir comme dictionnaire technique au cours d'un voyage. De très belles photos d'expéditions lointaines donnent son rythme à la brochure et font rêver.

THE ENDS OF THE EARTH

PARIS (France). Sixty pages of advice: such is the gift offered by Citroën to those who wish to seek far horizons. How to ready the vehicle, from the 2 CV to the new C25, not omitting the Visa and the CX among others; with 50 explanatory diagrams, and how to train oneself for the ordeal... The French-English text can be used as a technical glossary during a trip. Magnificent photographs of far-flung expeditions give the brochure its rhythm.

BUS BI-MODE



Photo Heuliez (Citroën 82.621).

TOURS (France). Un Citroën C35 Diesel, dans sa version «Coyote» (mini-bus urbain) aménagé par Heuliez, sera mis en service à Tours en automne, après un test d'utilisation en ligne unique à partir de janvier 1982. Pour la circulation en centre ville et particulièrement en zone piétonnière, son moteur Diesel sera relayé quasi instantanément par l'énergie électrique fournie par une remorque contenant un moteur, 27 batteries au plomb et leur contrôle électronique. Ce procédé «bi-modal» mis au point par une unité de recherches du groupe Peugeot-Citroën assure au mini-bus un rayon d'action de 50 km en silence et sans pollution.

BIMODAL BUS

TOURS (France). A Citroën C35 Diesel, in its "Coyote" version (urban minibus), modified by Heuliez, is to be put in service at Tours in the Autumn, after tests on a single line in Ja-

nuary 1982. For driving through the town centre, more especially in pedestrian areas, electric power supplied by a trailer containing a motor, 27 lead batteries and their electronic regulating system will almost instantaneously take over from Diesel. This "bimodal" process perfected by a research unit of the Peugeot-Citroën group affords the minibus a range of 31 miles, without noise or pollution.

LA RECONSTITUTION

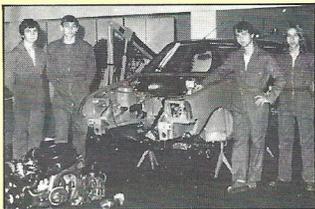


Photo Malard (Citroën 30.391).

NICE (France). Pour la seconde fois le lycée professionnel de Bourgoïn-Jallieu a remporté la finale du concours technique organisé par Citroën dans 100 lycées spécialisés. Les épreuves de sélection (métrologie : mesure d'un disque de frein, dépose et pose d'un élément de suspension, test de mécanique générale) ont permis à 400 élèves d'appliquer à un véhicule la théorie qu'ils avaient apprise en classe. Les équipes (désignées par toute la classe) de dix lycées étaient appelées à disputer la finale, à Nice, en octobre. Toutes réussirent à remonter une Visa en moins de 5 heures, mais Bourgoïn-Jallieu réalisa le meilleur chrono : 3 heures 36, remportant le premier prix, une Visa II Club d'atelier pour le lycée. Ci dessus, l'équipe gagnante, de gauche à droite : Denis Quemin, Franck Ugolini, Jacques Cava-sin, Serge Fanja.

TECHNICAL LYCEES CONTEST 1981

NICE (France). For the second time, the Bourgoïn-Jallieu Crafts Lycée won the final of the technical competition organized by Citroën in 100 specialized Lycées. The selection tests (metrology: measuring a brake disc; stripping and replacement of a suspension unit; general mechanical ability test) allowed 400 students to apply in practice to a vehicle the theory they had learnt in the

classroom. The teams (picked by the entire class) from 10 Lycées were chosen to take part in the final, at Nice, last October. Every team managed to put a Visa together in less than 5 hours, but Bourgoïn-Jallieu made the best time of 3 hrs 36 mins, thus taking first prize—a Visa II Club for the Lycée's workshop. Above, the winning team.

LE JAUNE ET LE NOIR



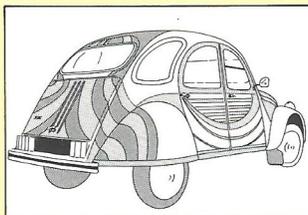
Photo Vivier (Citroën 3 A 204).

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

BLACK AND YELLOW

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

AVANT CHARLESTON



Dessin Laparra (Citroën 30.370).

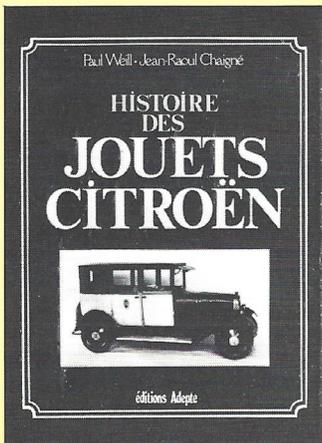
PARIS (France). Cinq ans avant la sortie du modèle Charleston, la découpe arrondie des portières de la 2 CV prototype avait déjà inspiré un des élèves de l'Ecole Camondo, Pascal Laparra, pour un projet (ci-dessus) de décoration de 2 CV proposé à sa classe par le professeur Carlos Cacerès.

PRE-CHARLESTON

PARIS (France). Five years before the introduction of the Charleston model, the rounded

sweep of the 2 CV prototype doors had inspired Pascal Larparra, pupil at the Ecole Camondo, for his 2 CV with the decorative scheme (above), set to his class by C. Cacérés.

JOUETS D'HISTOIRE



Document Citroën 39.17.

PARIS (France). Avec une passion communicative Paul Weill et Jean-Raoul Chaigné évoquent dans cet album des éditions Adepte (24, rue Marc-Seguin, 75018 Paris), la jolie histoire des jouets et des modèles réduits Citroën. Comment celui qui en eut l'idée, Fernand Migault, rencontra et convainquit André Citroën. Comment à partir de 1922 Marcel Gourdet les réalisa, à commencer par la première, la B 2 au 1/10^e, suivie de la 5 CV, jusqu'à la traction de 1934, sans oublier ces vedettes que se disputent les collectionneurs : l'autochenille au croissant d'argent de la croisière noire ou l'autopompe rouge avec ses pompiers et ses deux dévidoirs pour lances à incendie («dont un mobile»!). Comment la compagnie industrielle du jouet passa de 7 ouvriers à 200, avec une production qui atteignit 287 000 véhicules en 1933. Comment aux voitures jouets s'ajoutèrent les dessins à colorier, les puzzles de cubes, les patinettes B 14, les albums, les dioramas, les jeux électriques... que de souvenirs !

HISTORIC TOYS

PARIS (France). With contagious enthusiasm, Paul Weill and Jean-Raoul Chaigné recall, in the pages of this picture book published by Editions Adepte (24, rue Marc-Seguin, 75018 Paris) the charming sto-

ry of Citroën toys and scale models. How the man who thought up the idea, Fernand Migault, met André Citroën and sold him on it. How, as from 1922, Marcel Gourdet built them, starting with the very first, the 1/10 scale B 2, followed by the 5 CV, up to the 1934 "Traction Avant" (first front-wheel drive model), not to mention those "star" items collectors snatch from one another: the silver-crescented "Croisière Noire" half-track or the red firefighting pump car with its two drums for reeling up fire hoses ("one of them actually works"!). How the Industrial Toy Company grew from 7 to 200 workers, with a production reaching 287,000 vehicles in 1933. How, over and above the toy cars, came drawings to be coloured in, cube puzzles, B 14 scooters, comic-strip books, dioramas, electric games... what a wealth of memories!

VISA SUPER L



Photo Guyot (Citroën 32.228).

PARIS (France). Une nouvelle Visa Super (moteur 4 cylindres) a été commercialisée en France à la fin de l'année dernière. Elle se distingue des autres Visa Super par un équipement plus sobre qui autorise un prix à mi-chemin entre la Visa Club (2 cylindres) et la Super E, c'est la Visa Super L.

VISA SUPER L

PARIS (France). A new Visa Super (4-cylinder engine) was launched on the French market at the end of last year. It differs from other Visa Supers in that its equipment is more basic which leads to a price between of the Visa Club (2-cylinder engine) and the Super E. Its name? Visa Super L.

PAR - 50°



Photo Nerryneck (Citroën 30.393).

MONTREAL (Canada). Etabli depuis 32 ans au Canada, Roland Neiryneck y a acquis une grande expérience dans la réalisation d'engins tout terrain ; il utilise avec succès depuis plusieurs années des moteurs et boîtes de vitesses M 28 de 2 CV-Dyane, qu'il a choisi pour leur grande fiabilité : après quelques adaptations, ils fonctionnent par des froids de - 50 degrés (comme ci-dessus) et dans des pentes à 100 %.

58° OF FROST (- 50° C)

MONTREAL (Canada). Settled in Canada for the past 32 years, Roland Neiryneck has acquired great know-how in the assembly of cross-country vehicles; over the last few years, he has been successfully using M 28 2 CV-Dyane engines and gearboxes, chosen for their high degree of reliability: after minor adaptations, they will run satisfactorily at - 58 °F (as above) and on 1/1 slopes.

NOUVEAU : LE C 45



Photo Citroën 5 C1

GENEVE (Suisse). Pour répondre à ceux qui souhaitaient voir améliorer la charge utile de son véhicule C35, Citroën en a réalisé une version à 3 essieux. Allongé de 1 m en empattement, d'un poids total en charge porté à 4 200 kg

(3500 kg pour le C35 normal). ce véhicule nommé C45 a été présenté en janvier au Salon V.U de Genève et sera livrable (châssis cabine ou fourgon) en France à l'été 1982.

NEW: THE C 45

GENEVA (Switzerland). To meet the wishes of those who would like the payload of their C35 vehicles increased, Citroën has designed a 3-axle version. With a 3 ft 3 ins longer wheelbase and an all-up weight raised to 9250 lbs (against 7700 lbs for the normal C35), this vehicle, named C45, was presented at the Geneva Utility Vehicles show in January; it will be available for delivery (chassis + cab, or van) in France in Summer 1982.

VISA II ENTREPRISE



Photo Guyot (Citroën 32.333).

PARIS (France). Commercialisée en France depuis septembre 1981, la Visa II «entreprise» bénéficie d'un taux TVA de 17,60%. Disponible en deux versions (Visa II Spécial à moteur 2 cylindres 652 cm³ et Visa III à moteur 4 cylindres 1126 cm³), elle comporte quelques modifications par rapport aux berlines de série courante: pas de sièges arrière, arrêt de charge derrière sièges avant, portes arrière soudées (sans poignée), rétroviseur extérieur à droite.

VISA II ENTREPRISE

PARIS (France). Marketed in France since September 1981, the Visa II "Entreprise" is only submitted in France to 17.60% VAT. Available in two versions (Visa II Special with a 652-cc flat-twin, and Visa II L with a 1126-cc 4-cylinder en-

gine), it has a few modifications by comparison with the standard saloon models: no back seats, load stop behind front seats, rear doors welded (no handles), and a right-hand external rear-view mirror.

LA VOITURE DU CHEF



Photo Malard (Citroën 3.919).

LYON (France). Paul Bocuse, le célèbre cuisinier, a lancé pour Noël sa série spéciale de 2 CV fourgonnette: 5 000 modèles réduits frappés à son chiffre sont allés porter ses vœux de nouvel an aux gastronomes du monde entier.

SPECIAL SERIES

LYONS (France). Paul Bocuse, the illustrious chef, introduced for Christmas a special series of 2 CV light vans: 5,000 scale models bearing his monogram were sent out to convey his New Year greetings to gastronomes throughout the world.

L'ARGENT FAIT LE BONHEUR



Photo Danden (Citroën 30.346).

ATLANTA (USA). Le concours international de la formation professionnelle est en quelque sorte le championnat du monde des jeunes pro-

fessionnels (268 participants représentant 14 pays et 34 métiers manuels). Trois représentants de Citroën y avaient été sélectionnés (voir Double Chevron n° 64). L'un d'entre eux, Jacky Foreau, y a triomphé de ses concurrents. Il remporte une médaille d'argent pour avoir réalisé en 20 heures un ensemble de fraisage «en queue d'aronde et rainure en T». Bravo !

SILVER MEDAL

ATLANTA (USA). The international craftsmanship training competition is, as it were, the world championship for young craftsmen (268 participants from 14 countries, 34 manual crafts). Three representatives from Citroën had been selected (see Double Chevron No 64). One of them, Jacky Foreau, triumphed over his competitors: he was awarded a silver medal for milling "a dovetail" in 20 hours.

C 25 «SAFARI»



Photo Gruau (Citroën 5 F 20).

PARIS (France). A peine le nouveau fourgon C 25 était-il présenté (voir Double Chevron n° 65) que les établissements Gruau en étudiaient une version rehaussée et très largement vitrée: le Safari, spécialement destiné aux chasseurs d'images. 8 à 9 places confortables, bar réfrigéré, ouverture de pavillon autorisant les prises de vue extérieures.

C 25 "SAFARI"

PARIS (France). Barely had the new C 25 lorry been presented (see Double Chevron No. 65) than the Gruau Company started developing a taller, much more extensively glazed version: the Safari, specially designed for picture-hunters. 8 to 9 comfortable seats and opening roof allowing "outdoor" shots.

Lors de la remise des prix du Trophée Citroën-Total 1981, le 6 novembre dernier, trois décisions furent annoncées :

When the 1981 Citroën-Total Trophy prizes were awarded, on 6 November last, three decisions were made public:

① Non seulement Citroën faisait du vainqueur du Trophée, Christian Rio, un pilote d'usine pour la saison 1982, comme prévu au règlement, mais encore le même contrat était offert à l'un des seconds du classement, Maurice Chomat. Ces deux pilotes auront à défendre les couleurs de la marque dans les dix rallyes du Championnat de France 1982 et à poursuivre aux côtés de Philippe Wambergue les essais de mise au point de prototypes évolutifs, y compris dans les épreuves admettant ce type de véhicule.

① Not merely did Citroën appoint Christian Rio, winner of the Trophy, works driver for the 1982 season, as laid down in the regulations, but the same contract was offered to one of the runners up in the classification, Maurice Chomat. Both these drivers are to defend the colours of the marque, by the side of Philippe Wambergue, in the ten rallies of the 1982 French Championship, and to continue with him the testing and perfecting of evolutive prototypes, in circumstances including races that allow this type of vehicle.

② Les dix Visa ayant servi au Trophée 1981 étaient offertes par Citroën à leurs pilotes, dont la plupart annonçaient aussitôt qu'ils allaient les utiliser pour la saison 1982.

② The ten Visas used in the 1981 Trophy were presented by Citroën to their drivers, most of whom immediately announced their intention of using them for the 1982 season.

③ Enfin et surtout, fort du succès rencontré par le Trophée Visa 1981 auprès des pilotes comme auprès de la presse et du public, Citroën, à nouveau associé pour cela à Total et avec l'aide technique de Michelin, lançait un nouveau Trophée International 1982.

③ Finally, and most important, in view of the success achieved by the 1981 Visa Trophy where drivers, public and Press are concerned, Citroën — once again in association with Total and with the technical assistance of Michelin — gave the green light for a new 1982 International Trophy.

D'une formule tout à fait différente du premier Trophée, d'une portée plus vaste aussi, ce Trophée Visa International 1982 repose sur la double assiette de 200 voitures et d'une centaine d'épreuves.

Quite different in its formula from the first Trophy, and also more sweeping in its scope, the 1982 International Visa Trophy has, as its dual basis, 200 cars and about 100 contests.

TROPHÉE INTERNATIONAL VISA CITROËN - TOTAL 1982

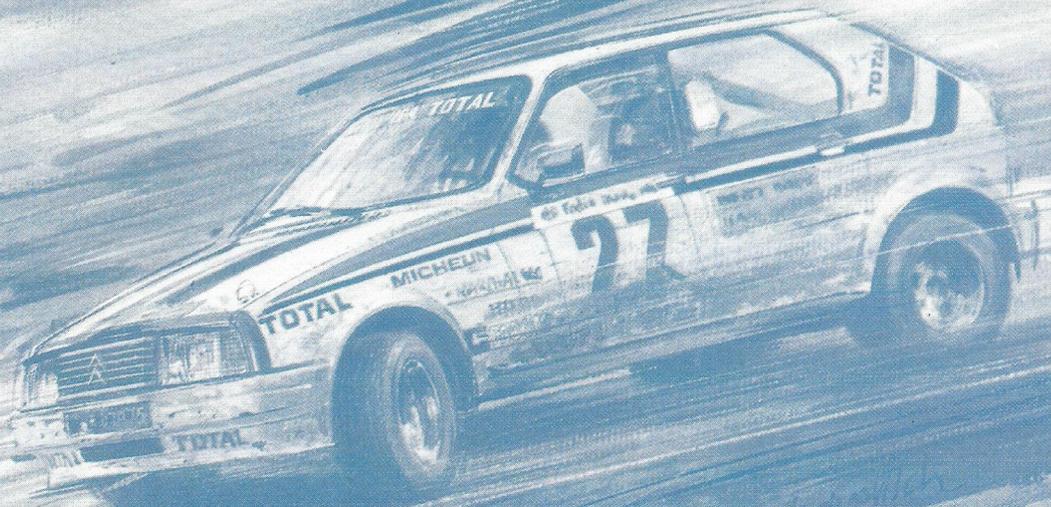
200 voitures pour 100 courses
1 million 500 000 francs de prix

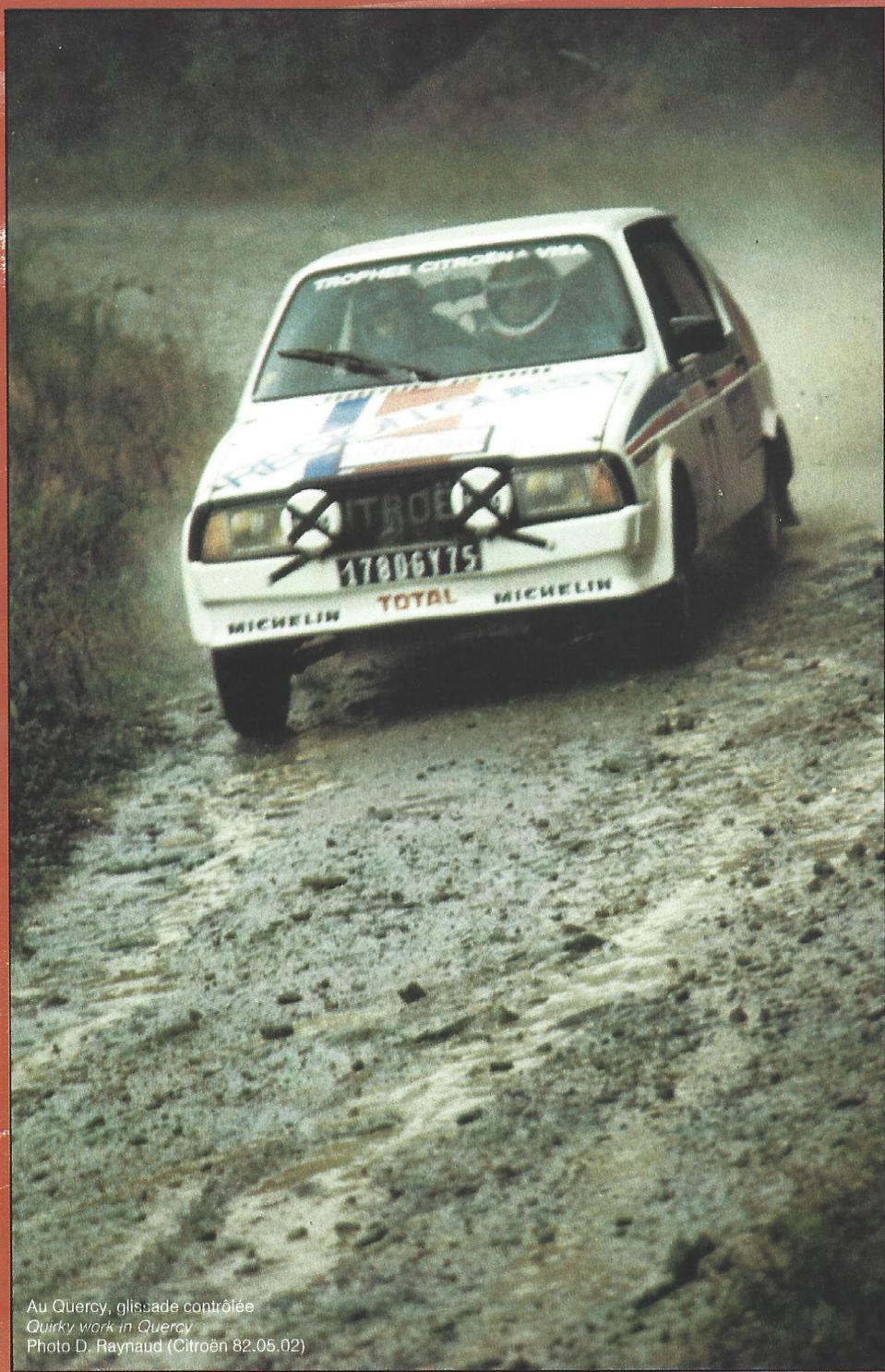


- Le Trophée 1982 sera disputé avec 200 Visa qui, sur la base de l'expérience des dix Visa de groupe V du Trophée 1981, ont été définies (voir pages 22 et 23) construites, homologuées en groupe B et vendues à prix coûtant à tous les pilotes ou associations intéressés.
- Il prend pour cadre 100 épreuves nationales et internationales diverses, dont le tiers hors de France (voir calendrier pages 26 et 27), rallyes, courses de côte, et courses sur circuit. Chaque épreuve (depuis les rallyes de 2^e division jusqu'à des épreuves du championnat du monde) s'est vu affecter un coefficient multiplicateur des points éventuellement marqués par chaque concurrent.
- Il est ouvert à tous les pilotes français ou étrangers, femmes ou hommes, titulaires d'une licence internationale valable pour l'année 1982 et concourant sur les Visa homologuées en groupe B, seules admises dans le Trophée.
- Il est doté de prix très importants, d'un montant total dépassant 1 million 500 000 francs français.
- Ces prix seront distribués en quatre fois : trois classements provisoires seront établis en cours d'année et un classement définitif en fin de saison, chaque classement donnant lieu à remise de prix (le 29 avril à Lyon, le 30 juin à Nice, le 30 septembre et en début décembre à Paris).
- *It will be fought out with 200 Visas which, in view of the experience acquired with the 10 Group-V Visas of the 1981 Trophy, have been specified (see pages 22, 23), built, officially recognized as belonging to group B; they are to be sold at cost price to any drivers or associations interested.*
- *It will be run in the context of 100 national and international events of various sorts, one third of them outside France (see fixtures, pages 26 and 27): rallies, hill-climbs, and circuit races. Each race (from 2nd division rallies to world championship events) has been allotted a coefficient by which any points scored by each competitor will be multiplied.*
- *It is open to all French or non-French drivers, female or male, holding an international licence valid for 1982 and running in groupe B Visas, alone accepted for the Trophy.*
- *It is endowed with very large prizes totalling over 1 million 500,000 French Francs.*
- *These prizes will be awarded in four lots: three provisional classifications to be drawn up during the year, and a final classification at the end of the season, each classification giving rise to the award of prizes (on 29 April in Lyons, 30 June in Nice, 30 September in December in Paris).*



Bosse en Beauce
Bouncing through Beauce
Photo D. Raynaud (Citroën 82.05.01)





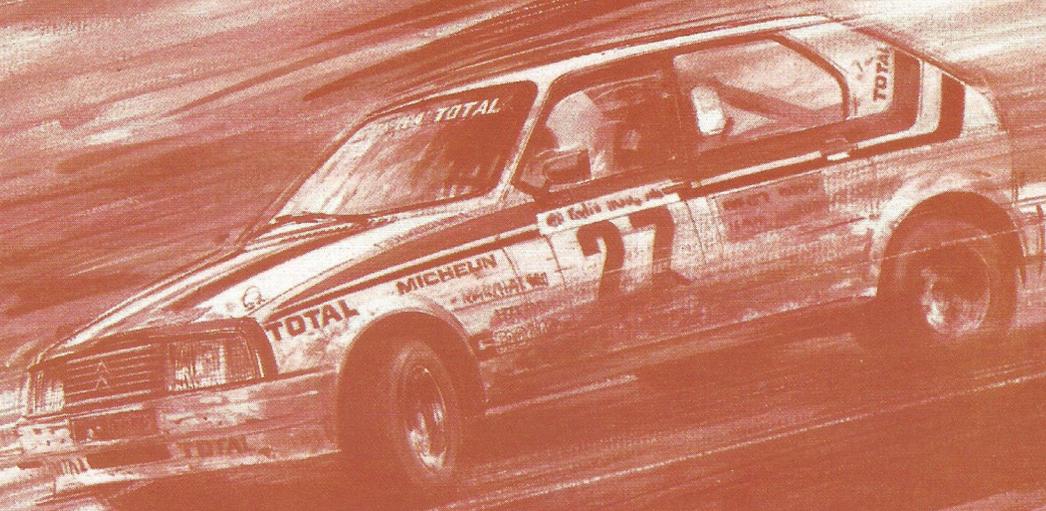
Au Quercy, glissade contrôlée
Quirky work in Quercy
Photo D. Raynaud (Citroën 82.05.02)

• A la différence du Trophée 1981, les classements ne seront pas établis d'après la place d'une Visa par rapport aux autres Visa, mais en tenant compte des places obtenues par chacune dans les dix premiers du classement général, les dix premiers du classement par groupe et la première du classement par classe dans chaque épreuve considérée, les points marqués étant multipliés par le coefficient de l'épreuve. Il est donc possible que la mieux classée des Visa dans une course ne marque aucun point. Les classements intermédiaires et le classement final seront obtenus en additionnant les points acquis dans les cinq meilleurs résultats en rallyes, les deux meilleurs en courses de côte et le meilleur en circuit, avec cumul des périodes.

• Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au Service Compétitions Citroën, 10, avenue Albert Einstein, F - 78190 Trappes (France) - Téléphone 3/051 00 18.

• Unlike the 1981 Trophy, classifications will not be drawn up according to the place occupied by a Visa by comparison with other Visas, but take into account the places achieved by each coming in among the first ten in the general classification, the first ten in the group classification, and the first in the class classification for each race considered, the points scored being multiplied by the event coefficient. It thus becomes possible for the best-placed Visa in an event not to score at all. Intermediate classifications and the final classification will be obtained by adding the points scored in each of the five best rally results, the two best hill-climb results and the best on a race-course, period results being cumulative.

• For any further details, please apply to the Citroën Competitions Department, 10 avenue Albert-Einstein, F 78190 TRAPPES (France). Telephone: code for France, then: (3) 051.00.18.



Terre de Charente : de l'eau dans le Cognac !
Terre de Charente water in the Cognac!
Photo R. Prioult (Citroën 82-07-01).







Photo Desmoulins (Citroën 7.613)

QU'EST-CE QUE LE GROUPE B ?

L'annexe «J» du Code Sportif international définit le nouveau groupe B comme étant celui des «voitures de grand tourisme».

Elles doivent avoir été fabriquées au moins à 200 exemplaires identiques en douze mois consécutifs et comporter au moins 2 places. De 1000 à 1300 cm³ ces voitures devront être d'un poids minimum de 675 kg.

LES GROUPES A ET N

Les seuls montages et modifications autorisés sont les mêmes que ceux permis pour le groupe A, «voitures de tourisme de grande production», fabriquées à 5000 exemplaires au moins en douze mois, sur lesquelles certaines modifications sont autorisées, sans remplacement ni apport de matière, à la différence du groupe N : «voitures de tourisme de série de grande production de série» (sic !) produites à 5000 exemplaires sans modification, ni variante, ni option.

— Cependant les anciens groupes 1, 2, 3, et 4 seront exceptionnellement reconduits en 1982. Rien n'est simple.

WHAT IS GROUP B?

Appendix "J" to the International Sports code defined new group B as being that of Grand Touring cars.

At least 200 identical units of the model must have been built in twelve consecutive months and they must at minimum be two-seaters.

Between 1,000 and 1,300 cc, these cars must weigh a minimum of 675 kg (1,487 lbs).

GROUP A AND GROUP N

The only additions and modifications allowed are the same as those allowed for group A, "mass-produced standard touring cars, of which at least 5,000 have been produced in twelve months", on which certain modifications are allowed, without replacement or addition of matter, in contrast to groupe N: "mass-produced touring cars" of which 5,000 have been built, without modifications, variants or optional extras.

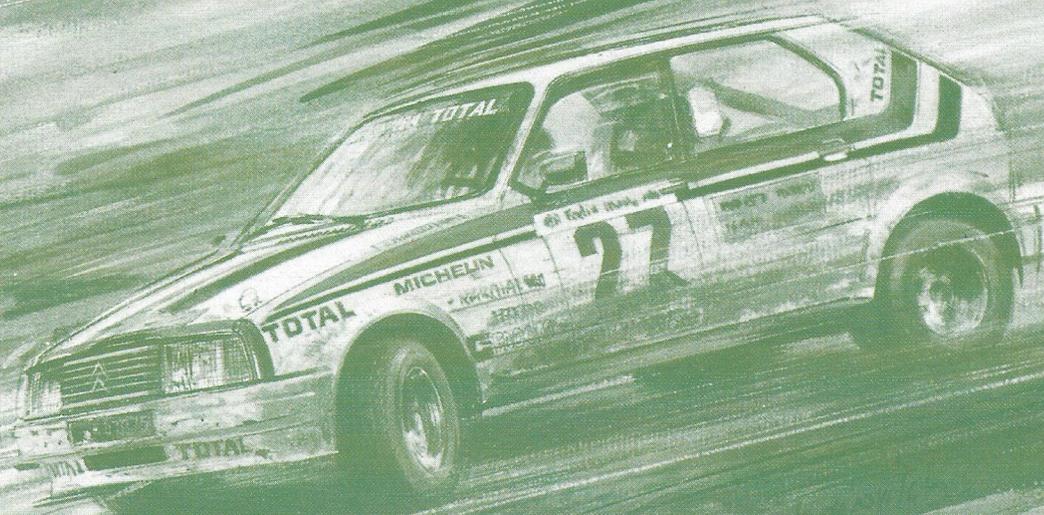
— However, the former groups 1, 2, 3 and 4 will be exceptionally maintained in 1982. Nothing's so easy.



Photo Desmoulin (Citroën 7.614)

La Visa «Trophée» groupe B est équipée d'un moteur 4 cylindres 1219 cm³ à deux carburateurs horizontaux double corps Weber, développant 100 Ch DIN à 6500 tr/mn, couple maxi, 12,1 m.kg à 5000 tr/mn. Boîte à 5 vitesses. Caisse monocoque acier avec parties ouvrantes et pare-choc en fibre et résine, spoiler à l'avant, becquet arrière. Pare-brise en Triplex, glaces latérales et lunettes arrière en margard. Livrée avec sièges arrière et sans arceau de sécurité. Poids à vide en ordre de marche 695 kg. 400 mètres départ arrêté 16 secondes 4, kilomètre départ arrêté 30 secondes 8.

The group B Visa "Trophy" has a 1219-cc four-cylinder engine with two horizontal Weber duplex carburetors, developing 100 HP DIN at 6,500 rpm, max. torque 86.8 lb.ft at 5,000 rpm. 5-speed gearbox. Mono-coque body with opening parts of resin-bonded fibre, spoilers at front and rear. Triplex windscreen, side and rear windows of margard. Standard version with back seats and without safety hoop. Weight empty, in running order: 1,530 lbs. Performance figures: 400 m (437 yds) in 16.4 seconds, 1,000 m (1,092 yds) in 30.8 seconds.



RELAIS-RELANCE AUX PILOTES

La disposition qui consiste à établir des classements provisoires et à distribuer des prix en cours de saison, a été prise afin de faciliter la pratique du sport automobile aux jeunes pilotes en leur permettant de financer, au fur et à mesure des épreuves, leur participation à celles-ci. Elle semble particulièrement adaptée aux besoins des pilotes amateurs et aux conditions de la compétition contemporaine.

A chaque classement provisoire, les vingt premiers se verront attribuer par Citroën et Total : au premier : 54 500 F, au 2^e : 34 500 F, au 3^e : 24 500 F, etc., jusqu'au 20^e : 7 250 F.

Le classement final apportera 200 000 F au premier, 120 000 F au 2^e, 60 000 F au 3^e, etc., jusqu'à 10 000 F au 20^e. Sans compter les prix attribués par Valéo et Marchal.

Cet effort sans précédent de la part d'un constructeur et d'un pétrolier pour la dotation d'un Trophée devrait motiver de nombreux jeunes pilotes. Cependant, la dispersion considérable qui doit se produire du fait du grand nombre d'épreuves sélectionnées peut faire que la participation de quelque 200 Visas au Trophée 1982 soit moins spectaculaire que celle des dix Visa au Trophée 1981. Là encore la physionomie de la promotion mise au point par Citroën est très différente de la précédente, qu'elle prolonge pourtant et développe très logiquement, mais en perdant en concentration ce qu'elle gagne en étendue et en profondeur.

UN TROPHÉE POUR L'ASSISTANCE

D'autre part, afin d'inciter les directions régionales françaises et les filiales européennes de Citroën à aider les concurrents domiciliés dans leur zone d'action, un Trophée «Assistance» a été créé pour récompenser les directions régionales ou les filiales (ou leurs concessionnaires ou agents) dont les pilotes auront obtenu les meilleurs résultats.

ENHANCED DRIVER INCENTIVE

The arrangement whereby provisional classifications are established, and prizes awarded, during the season was adopted in order to facilitate motoring sport for young drivers, by allowing them to fund their participation in events as these follow one another. It seems particularly well adapted to amateur racers' needs and to contemporary competition conditions.

At each provisional classification, the first twenty will receive from Citroën and Total: first 54,500 F, 2nd 34,500 F, 3rd 24,500 F, etc. down to the 20th, 7,250 F.

In the final classification, the first will get 200,000 F, the 2nd 120,000 F, the 3rd 60,000 F, etc. down to 10,000 F for the 20th. These amounts do not include prizes awarded by Valeo and Marchal.

This unprecedented effort on the part of a manufacturer and an oil firm in endowing a Trophy should provide numerous young drivers with extra motivation. The considerable dispersion which will result from the large number of events selected might however make the participation of some 200 Visas in the 1982 Trophy less spectacular than that of the Visas running in the 1981 Trophy. Here again the profile of the promotion devised by Citroën differs widely from that of its predecessor, which it nevertheless prolongs and develops quite logically, although losing in concentration what it gains in extent and depth.

ASSISTANCE TROPHY

Furthermore, in order to incite Citroën's regional managements in France and European subsidiaries to help competitors domiciled in their area of activity, an "Assistance" Trophy has been set up to reward regional managements or subsidiaries (or their concessionaires or agents) whose drivers achieve the best results.



Photo Guyot (Citroën 7.622)

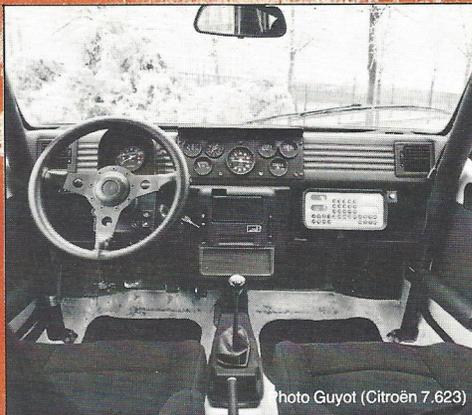


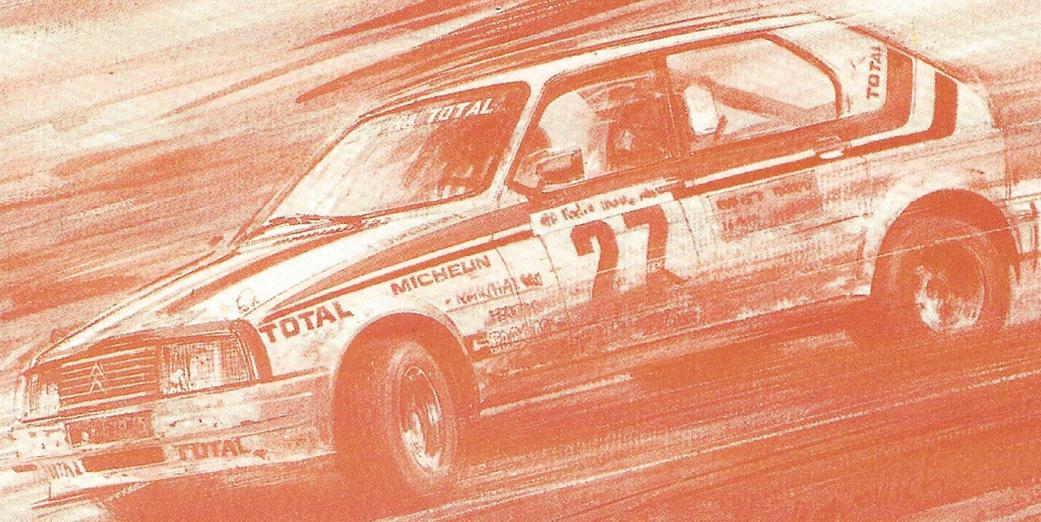
Photo Guyot (Citroën 7.623)

La planche de bord Visa «Trophée» telle qu'elle est livrée, encore civilisée : compte-tours bien lisible dans l'axe du volant, satellites remplacés par des commandes moins encombrantes, tableau de bord au centre avec les cadrans classiques. A noter, en bas, les pédales allégées (trouées).

L'habitacle d'une Visa «Trophée» prête au départ : la voiture a été équipée d'un arceau-cage de sécurité, des sièges «baquet» ont remplacé ceux d'origine, ceinture-harnais de sécurité, tapis de sol enlevé, volant de compétition (facultatif), ordinateur de navigation, lecteur de carte... tout un programme !

The Visa "Trophy" fascia as delivered before modification: rev counter clearly legible in the line of the steering wheel, "satellites" replaced by less bulky controls, instrument panel in the centre, with classic dials. Below, note the lightened pedals (with holes).

The passenger compartment of the Visa "Trophy" ready to go: the car has been fitted with a safety hoop, bucket seats instead of standard ones, safety harness belt, floor carpeting removed, competition type wheel (optional), navigation computer, map-reading aid...



TROPHÉE INTERNATIONAL 1982

100 COURSES POUR 200 VOITURES

Calendrier susceptible de modifications en cours de saisons

5/7 février	Boucles de Spa (B)	coef. 3
12/14 février	Swedish Rally (S)	coef. 8
19/21 février	Rallye Costa Brava (E)	coef. 3
2/7 mars	Rallye du Portugal (P)	coef. 8
6/7 mars	Rallye Lyon Charbonnières (F)	coef. 3
14 mars	Rallye de Touraine (F)	coef. 3
19/21 mars	Critérium Jurassien (CH)	coef. 3
20/21 mars	Rallye du Race (E)	coef. 3
21 mars	Circuit de Montlhéry (F)	coef. 5
27/28 mars	Rallye des Garrigues (F)	coef. 4
1/3 avril	Rallye Costa Smeralda (I)	coef. 3
2/4 avril	Saarland Rallye (D)	coef. 3
3/4 avril	Course de Côte d'Ampus (F)	coef. 5
3/4 avril	Rallye Mont Dôme, Mts du Forez (F)	coef. 1
11 avril	Circuit de Nogaro (F)	coef. 5
10/11 avril	Rallye Causses Rouergats (F)	coef. 4
16/18 avril	Rallye Arbö Rallye (A)	coef. 3
16/18 avril	A.M.A.C. Tulip Rally (NL)	coef. 3
17/18 avril	Rallye Armor (F)	coef. 3
16/18 avril	Rallye Alpin Jean Behra (F)	coef. 5
17/18 avril	Course de Côte Col St-Pierre (F)	coef. 4
24/25 avril	Ronde Luronne (F)	coef. 1
24/25 avril	Ronde de la 1 ^{re} Terre (F)	coef. 2
25 avril	Circuit d'Albi (F)	coef. 5
1/2 mai	Circuit de Magny Cours (F)	coef. 5
1/2 mai	Course de Côte de Bourbach-le-Ht (F)	coef. 4
6/9 mai	Tour de Corse (F)	coef. 8
8/9 mai	Course de Côte du Colombier (F)	coef. 4
15/16 mai	Rallye de Lorraine (F)	coef. 3
15/16 mai	Rallye Pétrole Provence (F)	coef. 1
15/16 mai	Course de Côte de Corcoue (F)	coef. 3
19/20 mai	Course de Côte de St-Antonin (F)	coef. 4
19/23 mai	Rallye 4 Regioni (I)	coef. 3
20/23 mai	1 000 km de la Réunion (Réunion)	coef. 3
22/23 mai	Rallye Terre de Provence (F)	coef. 4
22/23 mai	Rallye du Touquet (F)	coef. 1
22/23 mai	Course de Côte d'Estrella (P)	coef. 5
23 mai	Course de Côte d'Abresviller (F)	coef. 4
26/30 mai	Volta a Portugal (P)	coef. 3
29/30 mai	Course de Côte de Montseny (E)	coef. 5
29 mai/4 juin	Rallye de l'Acropole (GR)	coef. 8
29/30 mai	Rallye du Rouergue (F)	coef. 1
30 mai	Circuit de Pau (F)	coef. 6
30 mai	Course de Côte des Htes Vosges (F)	coef. 3
5/6 juin	Rallye Mont Blanc (F)	coef. 3
5/6 juin	Rallye Bordeaux Sud-Ouest (F)	coef. 1
5/6 juin	Circuit de Croix-en-Ternois (F)	coef. 5
5/6 juin	Course de Côte de Vuillafans (F)	coef. 4
10/13 juin	Rallye Hessen (D)	coef. 3
12/13 juin	Rallye du Forez (F)	coef. 1
12/15 juin	Scottish Rally (GB)	coef. 3
12/13 juin	Rallye des Vosges (F)	coef. 1
12/13 juin	Course de Côte de l'Echelette (F)	coef. 3
12/13 juin	Course de Côte de Dobratsch (A)	coef. 5
18/20 juin	Rallye du Danube (R)	coef. 3
19/20 juin	Rallye d'Antibes (F)	coef. 5

19/20 juin	Rallye Bourgogne-Franche-Comté (F)	coef. 3
19/20 juin	Course de Côte du Beaujolais (F)	coef. 3
25/27 juin	24 h d'Ypres (B)	coef. 3
26/27 juin	Course de Côte de Fouchy (F)	coef. 4
3/4 juillet	Rallye des 1 000 Pistes (F)	coef. 4
3/4 juillet	Courses de Côte de Trento (I)	coef. 5
3/4 juillet	Course de Côte de Carroz Flaine (F)	coef. 4
10/11 juillet	Course de Côte de Boyeux-St-Jérôme (F)	coef. 4
10/11 juillet	Course de Côte de La Pommeraye (F)	coef. 3
14 juillet	Course de Côte de Tancarville (F)	coef. 4
15/18 juillet	Hunsruck Rallye (D)	coef. 3
25 juillet	Course de Côte du Tarn (F)	coef. 3
24/25 juillet	Circuit de la Châtre (F)	coef. 5
31 juillet/1 ^{er} août	Tour de la Réunion (Réunion)	coef. 3
1 ^{er} août	Course de Côte de Dunières (F)	coef. 3
8 août	Course de Côte du Mont Dore (F)	coef. 5
15 août	Course de Côte du Haut Cantal (F)	coef. 4
22 août	Course de Côte du Gué Chervais (F)	coef. 3
22 août	Course de Côte de St-Urs-I-Rang. (CH)	coef. 5
26/29 août	Rallye des 1 000 Lacs (SF)	coef. 8
29 août	Course de Côte de Schauinsland (D)	coef. 3
29 août	Course de Côte de St-Goueno (F)	coef. 4
3/5 sept.	Critérium Lucien Bianchi (B)	coef. 3
4/5 sept.	Rallye de Biarritz (F)	coef. 4
11/12 sept.	Course de Côte de Gurnigel (CH)	coef. 3
17/18 sept.	Manx Trophy (GB)	coef. 3
18/19 sept.	Rallye Le Mans Terres de l'Ouest (F)	coef. 2
19 sept.	Course de Côte de Turckheim (F)	coef. 5
19 sept.	Course de Côte de Belleau (F)	coef. 3
19/25 sept.	Tour de France (F)	coef. 5
25/26 sept.	Rallye Ain Jura (F)	coef. 1
26 sept.	Course de Côte de la Ste-Beaume (F)	coef. 4
2/3 octobre	Rallye du Rhin (F)	coef. 1
2/3 octobre	Rallye du Quercy (F)	coef. 4
4/9 octobre	Rallye San Remo (I)	coef. 8
9/10 octobre	Rallye de la Châtaigne (F)	coef. 1
10 octobre	Circuit de Croix-en-Ternois (F)	coef. 5
16/17 octobre	Rallye Nord Picardie (F)	coef. 1
17 octobre	Circuit de Monthéry (F)	coef. 5
23/24 octobre	Rallye du Var (F)	coef. 1
30/31 octobre	Rallye Jeanne d'Arc (F)	coef. 1
4/7 novembre	Rallye d'Algarve (P)	coef. 3
6/7 novembre	Rallye des Terres Tarnaises (F)	coef. 2
20/25 novembre	R.A.C. Rally (GB)	coef. 8





PORTUGAL : 2^e TROPHEE VISA GROUPE "N" 1982

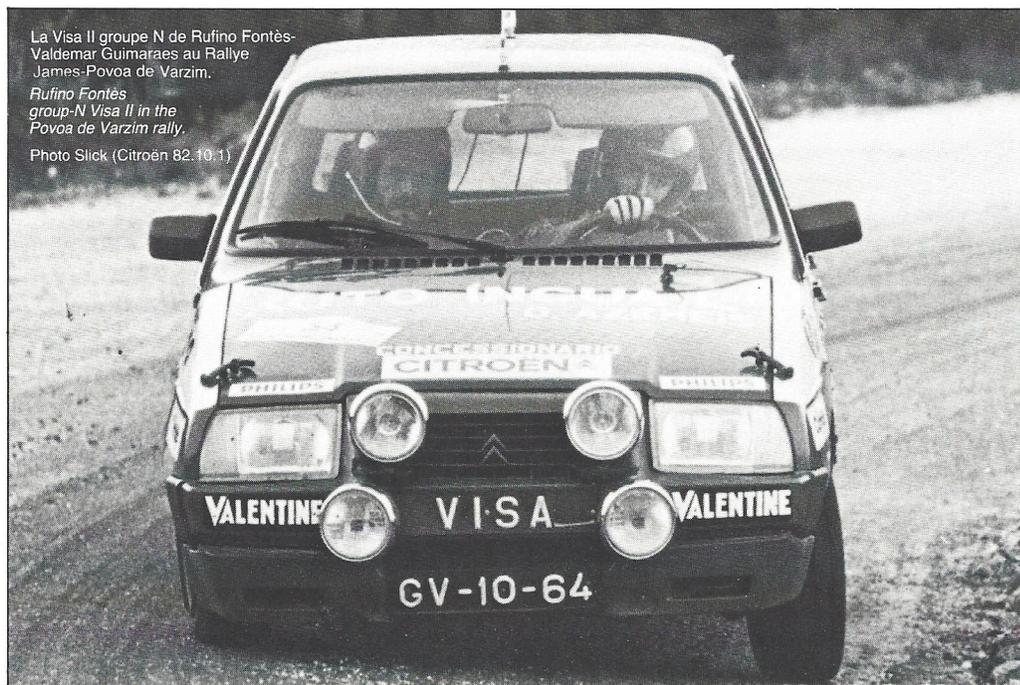
S'il sera sans doute bientôt difficile de mentionner toutes les participations heureuses des Visa dans les compétitions disputées à travers le monde à commencer par le très dur (26 voitures à l'arrivée sur 80 au départ) rallye sud américain Codasur, en Juillet dernier, où les Visa de Pugliese-Bahl et de Clement-Isa terminent 1^{er} et 2^e de leur classe en groupe 1, c'est tout de même le Portugal qui reste en tête pour le nombre et le succès de ses participations: en juillet l'équipage Romaozinho-Almeida classe sa Visa II Super X groupe 2 troisième au scratch dans le rallye International Douro Sul, juste derrière le champion du Portugal S. Mendès; en octobre une Visa II Super X conduite par Rufino Fontes gagne avec deux tours d'avance la course de vitesse de l'autodrome d'Estoril; huit jours plus tard, avec la même voiture, Francisco Romaozinho termine 5^e sur le circuit de vitesse de Rampa da Pena; en novembre, sur le circuit d'Estoril, la Visa II Super X de R. Fontès est à nouveau première. Ces résultats et ceux du Trophée Visa 1981 des rallyes portugais étaient plus que suffisants pour engager Citroën-Lisbonne à lancer un Trophée Visa 1982, comportant la participation à six rallyes du Championnat national portugais. A peine annoncé, ce trophée recueillait l'adhésion de nombreux pilotes et dès les 23-24 janvier, au rallye James-Povo de Varzim (500 km, 18 spéciales) 14 Visa groupe N (voitures de série) prenaient le départ. Douze devaient franchir la ligne d'arrivée. Rufino Fontès-Valdemar Guimaraes 14^e au scratch, 1^{er} du groupe.

While it may soon become difficult to mention all fruitful performances put up by Visas in competitions fought out all over the world, beginning with the very tough Codasur South American rally (26 cars in at the finish out of 80 at the start) run in July last, in which Pugliese-Bahl's and Clement-Isa's Visas finished 1st and 2nd in their group-1 class, the fact remains that Portugal still holds the lead as regards the number, and the success, of entries: in July, the Romaozinho-Almeida team placed its group-2 Visa II Super X third in the scratch classification of the Douro Sul International rally, just behind Portuguese champion S. Mendès; in October, a Visa II Super X driven by Rufino Fontès won the Estoril racetrack speed-race by a two-lap lead; a week later, in the same car, Francisco Romaozinho finished 5th on the Rampa da Pena speed circuit; in November, on the Estoril circuit, R. Fontès's Visa II Super X once again came in first. These results, together with those of the Portuguese rallies 1981 Visa Trophy, were more than good enough for Citroën-Lisbon to set up a 1982 Visa Trophy, comprising participation in six rallies of the Portuguese National Championship. As soon as announced, this trophy was keenly taken up by numerous drivers and, as early as 23-24 January, for the first rally in the James-Povos de Varzim trophy (311 miles, 18 special stretches on tarmac) 14 group N Visas (standard production cars) were in at the start. Twelve were to cross the finishing lines. Rufino Fontes-Valdemar Guimaraes 14th.

La Visa II groupe N de Rufino Fontès-Valdemar Guimaraes au Rallye James-Povo de Varzim.

Rufino Fontès group-N Visa II in the Povo de Varzim rally.

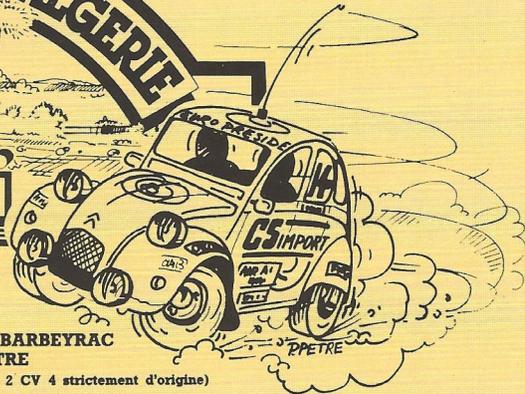
Photo Slick (Citroën 82.10.1)



PREMIER RALLYE D'ALGERIE

1981

A.S.A.i



1^{er} - 3^{ème}

• TILLIETTE, DE BARBEYRAC
• BOUDEVIN, PETRE
(Moteur AMI 8, boîte 2 CV 4 strictement d'origine)

DES 2 ROUES MOTRICES !

«Deux pattes sur le sable» c'est depuis 2, 3 ans le slogan de Gérard Tilliette, vétéran des 2CV Cross et auteur avec sa femme d'un long périple africain en 2CV. Il vient d'en démontrer à nouveau la valeur en s'attribuant avec Christian de Barbeyrac la première place des «deux roues motrices» (14^e au scratch) dans le Rallye d'Algérie 1981: du 1^{er} au 15 novembre, 5175km dont 2232 d'épreuves spéciales; sable, cailloux, tôle ondulée, on peut faire confiance à J.C. Bertrand quand il organise une épreuve, c'est rarement une simple partie de campagne.

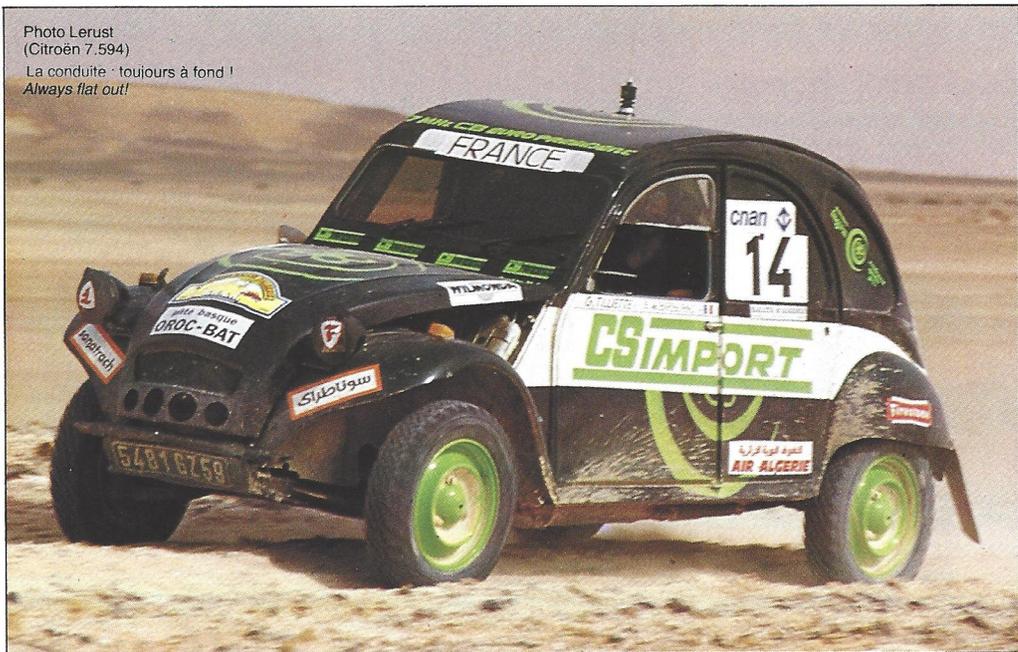
Avec Tilliette et de Barbeyrac, cinq garçons pour l'assistance, tous d'anciens pilotes de 2CV Cross: dans une deuxième 2CV, J.P. Boudevin-Philippe Pétré (ex-participant au Raid Afrique 1973) qui bien que surchargés de pièces de rechanges (qui ne serviront jamais) termineront 3^e des «2 roues motrices», et Bernard Hours avec un vieux camion et deux mécaniciens.

Les 2CV: moteur Ami 8 de série, boîte 2CV 4, plate-forme, pots de suspension et amortisseurs d'Ami8, bras de suspension bourrés de résine, réservoir 66 litres de DS, pneus Michelin RAA 8. La conduite: toujours à fond!

"2 CV on the sand" has, for the last 2 or 3 years, been the slogan of Gérard Tilliette, a 2 CV-Cross veteran and co-signer, with his wife, of a long trans-African trip in a 2 CV. He has once more demonstrated its capacities by taking, with Christian de Barbeyrac, first place among "two-wheel drives" (14th in the scratch classification) in the 1981 Algeria Rally: between 1st and 15 November, 3,216 miles, of which 1,387 on special stretches; sand, scree, corrugated tracks. To support Tilliette and Barbeyrac, the assistance of five young men, all of them ex-2 CV-Cross drivers: in a second 2 CV, J.P. Boudevin-Philippe Pétré (ex-participant in the Africa Long-Distance Run 1973) who, although the car was overloaded with spares (which were finally never used), finished 3rd among "two-wheel drives", and Bernard Hours with an old lorry and two mechanics.

The 2 CVs had standard Ami 8 engines, 2 CV 4 gearboxes, Ami 8 platforms, suspension dashpots and shock absorbers; their suspension arms were stuffed full of resin and they were fitted with 14 1/2 gallon DS petrol tanks and RAA Michelin 8-ply tyres. As for the driving: flat out at all times!

Photo Lerust
(Citroën 7.594)
La conduite: toujours à fond!
Always flat out!



RALLYE



échos

FRANÇOIS FEDERLE



Photo Guyot (Citroën 12.248).

PARIS (France). Du 15 octobre au 14 novembre 1981 la succursale Citroën de Neuilly-sur-Seine exposa non seulement la nouvelle gamme de modèles de la marque, mais aussi des peintures, aquarelles et dessins de François Federlé, peintre de notre temps qui, à ce titre, intègre volontiers l'automobile à ses œuvres.

FRANÇOIS FEDERLE

PARIS (France). From 15 October to 14 November 1981, the Neuilly-sur-Seine Citroën branch had on show not only the marque's new range of models, but also paintings, watercolours and drawings by François Federlé, a contemporary painter who in this capacity is only too happy to include cars in his work.

TROIS ROUES



Photo Citroën 30.399.

CHICAGO (USA). La société américaine Formax, dans l'Illinois, a développé un véhicule à trois roues qu'elle a l'intention d'équiper avec des moteurs Citroën refroidis par air de

1 300 cm³. Prévisions : plusieurs centaines par an.

THREE WHEELS

CHICAGO (Ill., USA). The American Formax Company, of Illinois, has developed a three-wheeler vehicle intended to be powered by air-cooled Citroën engines. Marketing forecast: several hundred vehicles.

ARMEE NL



Photo Guyot (Citroën 32.232).

AMSTERDAM (Pays-Bas). Soixante Visa Special sont en service dans l'armée de Terre Néerlandaise à laquelle elles donnent toute satisfaction.

NL ARMY

AMSTERDAM (Netherlands). Sixty Visa Specials are now on duty with the Netherlands Land Forces, who seem absolutely delighted with them.

2 CV CROSS 1981



Photo Peyrinet (Citroën 19.530).

PARIS (France). 250 pilotes environ ont participé aux 2 CV Cross en 1981. En France, après 7 épreuves (dont 3 remportées par le Suisse K. Würmli) le championnat national voit le retour de la panthère rose : Jean Ballereau, 1^{er} devant Christian Komaniécki 2^e et K. Würmli 3^e. En Italie Mirko Nardin remporte le Trophée national devant Elio Mapazi et Maurizio Armelloni. Au Danemark : Kurt Scharfe Tommerup 1^{er}, Gunner Nielsen Herning 2^e, Mogens Jensen Kolding 3^e.

2 CV CROSS 1981

PARIS (France). About 250 drivers took part in 2 CV Cross events in 1981. In France, after 7 races, (of which 3 were won by Swiss K. Würmli), the national championship saw the comeback of the "Pink Panther", Jean Ballereau, 1st in front of Christian Komaniécki 2nd and K. Würmli 3rd. In Italy Mirko Nardin won the national trophy, ahead of Elio Mapazi and Maurizio Armelloni. In Denmark: Kurt Scharfe Tommerup was first, Gunner Nielsen Herning 2nd.

2 CV CROSS 1982

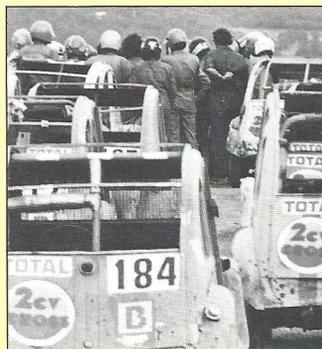


Photo Peyrinet (Citroën 10.536).

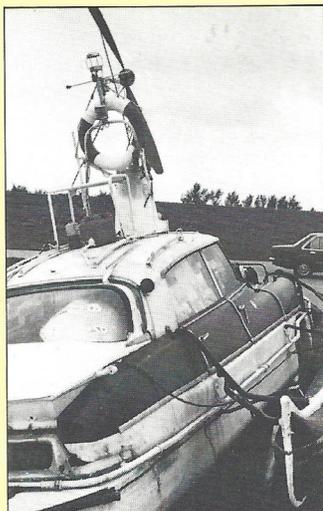
BOURGES (France). André Toton a été élu président du bureau national des organisateurs de 2 CV Cross français dont le calendrier provisoire pour 1982 comporte sept épreuves, trois nationales : le Creusot 71, les 22-23 mai ; Lesneven (Brest 29) les 17-18 juillet ; Ordiap-Lambare (Mauléon 79) les 7-8 août ; et quatre internationales : La Chapelle-Saint-Ursin (Bourges 18) les 5-6 juin ; Orléans 45 les 12-13 juin ; Argenton-sur-Creuse 36 les 28-29 août, Chartres 28 les 11 et 22 septembre. Renseignements au secrétariat du comité : Serge Lenoir, Bennes-Chauffours - 28120 Illiers-Combray. Tél. : (37) 72.41.51.

2 CV CROSS 1982

BOURGES (France). André Toton has been elected Chairman of the French National Committee of 2 CV Cross Organizers; provisional 1982 fixtures include seven races, three of them on the national level: Le Creusot 71 on 22-23 May; Lesneven (Brest 29) on 17-18 July; Ordiarp-Lambare (Mauléon 79) on 7-8 August;

and four internationals: La Chapelle-Saint-Ursin (Bourges 18) on 5-6 June; Orléans 45 on 12-13 June; Argenton-sur-Creuse 36, and Chartres 28 on 11 and 12 September. Information from the Committee Secretariat: Serge Lenoir, Bennes-Chauffours - 28120 Illiers-Combray.

ELLE FLOTTE



Auto Motor und sport (Citroën 30.331).

HAMBOURG (Allemagne Fédérale). Kurt Fahrnich, 62 ans, ancien pilote de l'aéronavale, laisse rarement son bateau à quai : il prend la route avec. Son bateau est une ID 19 qu'il a aménagé en amphibie. Le moteur de 1 911 cm³, 66 ch, tire les 2 tonnes de cet engin à 100 km/h sur la route, à 5 nœuds sur l'eau. Consommation 10 litres aux 100 km sur route, mais près de 100 litres sur l'eau ! L'étrange véhicule comporte une éolienne fixée à son mât pour produire l'électricité alimentant... la cuisinière de la cambuse, qui occupe la place du passager.

WHAT HO! SHE FLOATS!

HAMBURG (Western Germany). Kurt Fahrnich, 62, an ex fleet air arm pilot, seldom leaves his boat moored: he takes to the road in it. His craft is an ID 19 converted to an amphibian. The 1911-cc, 66-HP engine drives the 2-ton conversion at 60 mph on the road, and at 5 knots on the water. Consumption: on the road, 28.25 mpg; afloat, 2.825 mpg! The unusual vehicle carries a wind-driven

screw fitted to its mast to produce the electric current for... the galley stove.

ENCHÈRE MALTESE



Document Casterman (Citroën 82.53).

ANGOULÈME (France). Une Visa rouge et noire décorée par Mlle Castet des personnages de la célèbre bande dessinée «Corto Maltese» a été vendue en enchères publiques le 31 janvier 1982 au Salon annuel de la bande dessinée.

"MALTESE" AUCTION

ANGOULÈME (France). A red-and-black Visa decorated by Miss Castet with the characters of the well-known comic strip "Corto Maltese" was sold at public auction on 31 January 1982 at the Comic Strip Show.

CHOUETTE 2 CV

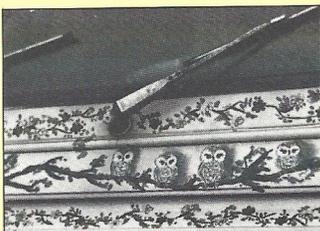


Photo Godefroid-Lamotte (Citroën 30.398).

BEERSEL (Belgique). Ces délicieuses petites chouettes qui ornent le volet d'aération d'une 2 CV sont l'œuvre de Mme J. Godefroid-Lamotte, membre de «Pro natura», association pour la protection de la nature. Elle a orné sa voiture de nombreux animaux, hirondelles, colombes, chien, chat, chevaux et même taureau, afin de sensibiliser le public à la nature et de lutter contre les abandons d'animaux.

THE (2 CV) OWLET

BEERSEL (Belgium). These delightful little owls adorning the ventilation flaps of a 2 CV are the work of Mme. J. Godefroid-Lamotte, a member of "Pro Natura" nature conservation association. She has decorated her car with a wealth of animals: swallows, doves, dog, cat, horses and even a bull, with a view to make the public more aware of Nature, and in her way to fight the abandoning of pets.

PULL-CADEAU

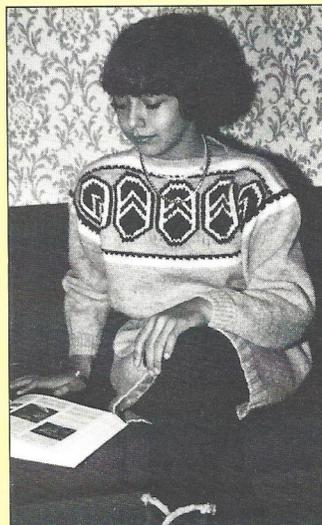


Photo Michenet (Citroën 30.356).

NEVERS (France). A peine eut-elle vu le modèle de pull «chevronné» publié dans notre «Double Chevron» n° 62 que Laure Cleme (ci-dessus) faisait le siège de sa grand-mère, Mme Gobier, pour qu'elle lui en tricote une version «robe-pull» à la mode cet hiver. Commencée en Octobre, la robe fut juste terminée pour la Noël ; même le grand-père avait participé au travail en procédant à l'agrandissement du schéma directeur. Bravo à tous!

GIFT JUMPER

NEVERS (France). Hardly has she spotted the "chevron" jumper pattern published in our "Double Chevron" No.62 than Laure Cleme (above) started badgering her grandmother, Mme Gobier, to knit her a "pullover-dress" version such as was the fashion this winter. Begun in October, the dress was finished just in time for Christmas; even grandpa

had contributed to the work by rescaling the basic pattern. Well done all!

LE FIACRE



Photo Sciarrillo (Citroën 30.401).

NAPLES (Italie). Belle fin de vie pour une carrosserie que de devenir carrosse, telle cette Dyane restée traction avant en passant de 3 CV à 1 cheval.

HANSOM IS...

NAPLES (Italy). What a magnificent close to a career for a body already handsome, such as that of this Dyane which stepped its power down from 3 horses to 1!

SÉCURITÉ



Photo Citroën 82.573

PARIS (France). Bourrée de faits et de documents (comme la photo ci-dessus montrant la préparation du bâti et du mannequin pour un essai de baudrier gonflable), une brochure bi-lingue (français et anglais) éditée par les Relations Publiques Citroën expose les conceptions et les réalisations du constructeur en matière de sécurité automobile. 44 pages, plus de 100 illustrations et le rappel des normes officielles de la réglementation européenne de la sécurité.

SAFETY

PARIS (France). Full of facts and pictures (like that above, showing the preparation of the framework and the dummy for an inflatable safety cross-belt), a bilingual French-English brochure published by Citroën Public Relations sets out the marque's approaches and achievements as regards motor-ing safety. 44 pages, over 100 illustrations and a resume of the official European safety regulation standards.

ZEDELGEM



Photo Citroën 30.383.

ZEDELGEM (Belgique). 1 300 véhicules Citroën venant de 22 pays (3 000 campeurs, 50 000 visiteurs durant la semaine) dont 320 Allemands, 200 Hollandais, 180 Belges, 160 Suisses, 120 Finlandais, 80 Britanniques, 80 Scandinaves, 60 Autrichiens, 50 Français, 18 Yougoslaves, des Portugais, des Espagnols... pour la 4^e rencontre internationale des amis de la 2 CV, en août dernier. Un événement auquel participèrent de nombreux modèles insolites. L'originalité le disputait à l'ingéniosité, comme dans l'exemple de la photo ci-dessus.

ZEDELGEM

ZEDELGEM (Belgium). 1,300 Citroën vehicles from 22 countries (3,000 campers, 50,000 visitors during the week), with among them 320 Germans, 200 Dutchmen, 180 Belgians, 160 Swiss, 120 Finns, 80 Britishers, 80 Scandinavians, 60 Austrians, 50 Frenchmen, 18 Jugoslavs, some Portuguese and Spaniards... were present at the 4th International Meeting of the Friends of the 2 CV, last August. Many unusual models took part: originality vied with ingenuity, shown in the picture above.

C 25 BUREAU

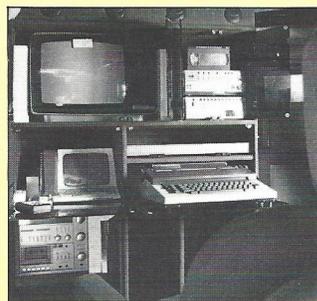


Photo Citroën 5 F21

GENEVE (Suisse). Téléviseur, magnéto-scope, téléphone, télécopieur, radio-téléphone, machine à café, réfrigérateur, chaîne Hi-Fi, eau courante... telle est une partie de l'équipement très sophistiqué de cette version «bureau» d'un C25 présentée sur le stand Citroën au Salon des utilitaires à Genève du 22 au 31 janvier 1982.

C 25 OFFICE ON WHEELS

GENEVA (Switzerland). Tele receiver, video system, telephone, telecopier, radio telephone, coffee maker, refrigerator, Hi-fi system, running water... this is but part of the highly sophisticated amenities of this "office" version of a C25, presented on the Citroën stand at the Geneva Utility Vehicles Show, between 22 and 31 January 1982.

POUR LADY DYANE



Photo (Citroën 30.397).

LONDRES (Angleterre). L'agent Citroën de Wateringbury, dans le Kent, a commémoré le mariage du Prince de Galles et de lady Diana Spencer en dédiant à la Princesse une Dyane spécialement décorée : carrosserie patriotique aux couleurs de l'Union Jack, rouge-blanc-bleu, roues dorées, armoiries

sur les portes avant, nom «Dyana» et date du mariage sur la malle arrière. Le projet avait été approuvé par les services du Lord Chamberlain chargé du Protocole.

FOR LADY DYANA

LONDON (England). The Wateringbury (Kent) Citroën agent commemorated the wedding of H.R.H. the Prince of Wales and Lady Diana Spencer by dedicating to the Princess a specially decorated Dyane: patriotic red, white and blue body, coat of arms on the forward doors, the name "Dyana" and the date of the wedding on the boot lid. The scheme had been duly approved by the Lord Chamberlain.

QUATRE ROUES DIRECTRICES

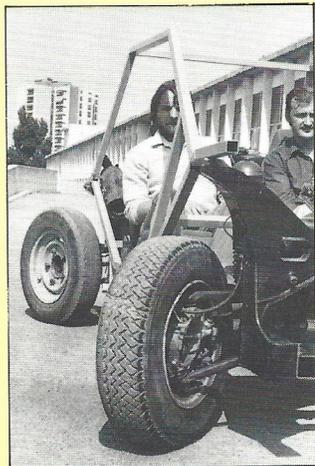


Photo Rochette (Citroën 30.394).

MARSEILLE (France). Trois élèves de la première promotion du brevet de technicien supérieur «exploitation véhicule à moteur» du lycée Jean Perrin ont réalisé à l'aide d'un groupe motopropulseur, de deux directions et deux essieux de CX, un véhicule, routier ou tout terrain, à directions assistées sur quatre roues. Une belle réalisation, dont le maniement requiert cependant une certaine habitude.

FOUR-WHEEL STEERING

MARSEILLES (France). Three members of the first group of students graduating with an "engine vehicle development" degree from the Lycée Jean Perrin have, with the oil of a power unit, two CX

steering systems and two CX axles assembled a vehicle designed for road or cross-country operation and with power assisted steering on wheels.

FLEXIBILITE VARIABLE



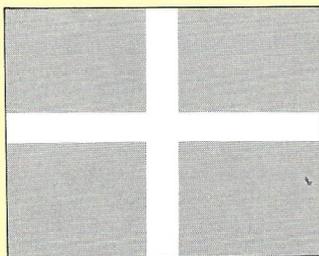
Photo Rochette (Citroën 18.487).

MARSEILLE (France). Trois autres élèves du lycée Jean Perrin ont étudié sur une GSA une suspension hydro-pneumatique à flexibilité variable (par modification en roulage du tarage des sphères de suspension) en fonction des conditions de terrain. Cidessus la GSA franchit sans problème une forte bosse, à 45 km/h, ses sphères tarées à 20 bars (au lieu de 55 en série).

VARIABLE FLEXIBILITY

MARSEILLES (France). Three pupils from the Lycée Jean Perrin studied, in a GSA, a variable-flexibility hydropneumatic suspension (made variable by in-motion modification of the suspension spheres' rated pressure) to suit the nature of the ground. Above, the GSA clears a hefty bump, at about 20 mph, with its spheres at a pressure of 20 bars (as against the standard 55 bars, or 290 psi instead of 797.5 psi).

SUEDE EN DOUBLE



Document Citroën 30.278

STOCKHOLM (Suède). Citroën et Peugeot ont annoncé leur intention de regrouper

leurs sociétés de distribution en Suède en une filiale unique qui dépendra de la Direction Exportation Europe de Citroën. L'un des buts de cette conjonction est d'augmenter la part de marché de l'ensemble ainsi constitué. Chacune des deux marques, dont les réseaux de vente resteront séparés, se sont attribuées en 1981 un taux de pénétration de 1,2% du marché suédois, soit pour Citroën une augmentation de 9,6% par rapport à 1980.

"DUAL-CONTROL" IN SWEDEN

STOCKHOLM (Sweden). Citroën and Peugeot have announced their intention of merging their Swedish distribution companies into a single subsidiary under Citroën's European Export Management. One of the goals of this merger is to increase the market share of the unit thus formed. Each of the two marques, whose sales networks will remain separate, had a penetration ratio of 1.2% of the Swedish market, or an increase, for Citroën, of 9.6% over 1980.

VISA POUR LE FILM



Photo Désert (Citroën 7.581).

PARIS (France). «Visa pour la course», ce film de Claude Caillet résume en 12 minutes toute une saison de compétitions en rallyes sur terre. Il en retient particulièrement les aspects humains à travers les émotions des dix pilotes de Visa engagés dans le Trophée Citroën 1981. Vient de sortir dans les formats habituels (vidéocassette, super huit, 16 mm) aux Relations Publiques Citroën avec, bien sûr, son... visa de censure.

A VISA FOR RACING

PARIS (France). This film by Claude Caillet summarises in

12 minutes a whole season of cross-country rally racing. He pays particular attention to the human approach through the experiences of the ten Visa drivers entered for the 1981 Citroën-Total Trophy. Just out, in the usual formats (videocassette, super 8, 16 mm).

CLUBS CITROEN

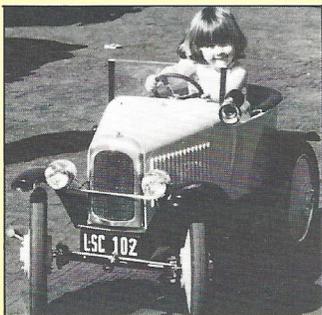


Photo Citroën 39.18.

BREDA (Pays-Bas). Cidessus l'une des plus jeunes participantes à la rencontre internationale des Clubs Citroën qui se tint du 4 au 6 septembre à Breda. Environ 8 500 visiteurs dont certains venus de fort loin, Finlande ou Yougoslavie, et plus de 500 Citroën anciennes exposées. Concours d'élégance, gymkhana, grand marché de pièces de rechange.

CITROEN CLUBS

BREDA (Netherlands). Above is shown one of the youngest participants in the International Meeting of Citroën Clubs, held between 4 and 6 September at Breda. About 8,500 visitors had come from far and wide, from Finland to Jugoslavia, with more than 500 vintage Citroëns on show. "Concours d'Élégance", replacement parts market.

SUR TROIS PATTES



Photo Guyot (Citroën 82.637).

PARIS (France). Ce spot publicitaire à la télévision qui, pour illustrer l'équilibre procuré par la suspension hydro-pneumatique, montrait une GSA roulant sur trois roues, le

journaliste Emmanuel Pezé n'y croyait pas. Il tenta l'expérience, se fit traiter de fou, fut arrêté par la police, mais sa conclusion est nette : ça marche ! «C'est vrai !» titrait-il dans son reportage de «Spéciale Dernière». C'est une spécialité Citroën : il y a plus de vingt ans une DS traversait les Etats-Unis dans les mêmes conditions.

THREE-LEGGED

PARIS (France). This television ad showing a GSA running on three wheels, to illustrate the balance afforded by its hydropneumatic suspension, aroused the disbelief of journalist Emmanuel Pezé. So he tried the experiment for himself, was told he was crazy and was arrested by the police, and yet his conclusion is incontrovertible: it really works! "It is true", he headlined his reportage in "Spéciale Dernière". This is a long-standing speciality of Citroën's: over twenty years ago, a DS drove across the USA in those conditions.

MEHARIS A LA CHAINE

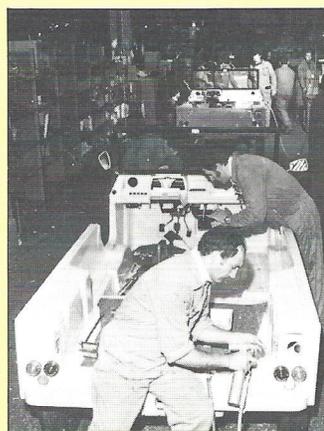


Photo Citroën 9 CA 20.

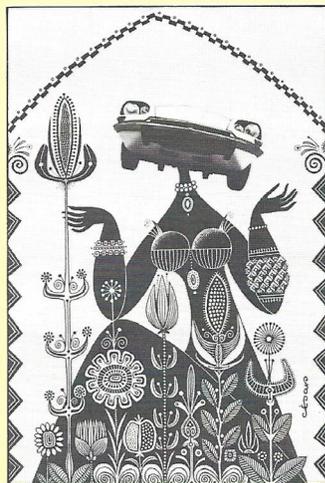
MANGUALDE (Portugal). Depuis la fermeture de l'usine de montage de Forest en Belgique, c'est dans l'unité de production de Mangualde que sont fabriquées les méharis, en version 4 x 2 (motricité normale) comme en version 4 x 4 (quatre roues motrices), soit une production d'environ 25 véhicules par jour.

MEHARIS IN MASS PRODUCTION

MANGUALDE (Portugal). Since the Forest assembly plant

in Belgium closed, Meharis are now being built in the Mangualde production unit, both in the 4 x 2 version and in the 4 x 4 version, with a production of 25 vehicles a day.

LE CULTE DE LA DS



Dessin César (Citroën 12.102).

AMSTERDAM (Pays-Bas). Le «Citroën ID-DS Club Nederland» vient en tête des clubs d'amateurs de DS pour le nombre de ses participants. Enregistré en mai 1981 avec environ 500 membres, il en comptait 1 120 quelques semaines plus tard. Activités : publication d'un bulletin de liaison, réunions, sorties, pièces de rechange.

THE CULT OF THE DS

AMSTERDAM (Netherlands). The "Citroën ID-DS Club Nederland" leads DS-amateur clubs as regards sheer weight of numbers. Registered in May 1981 with some 500 members, it had reached the 1,120 mark a few weeks later.

HELIX POMATIA



Dessin A. Gauthier (Citroën 12.247).

DIJON (France). Pas flatteuse peut-être, amusante sûrement, cette aquarelle d'Alain Gauthier parue, avec d'autres, dans le quotidien «Le Bien Public». Une fois de plus la 2 CV

inspire le talent et l'humour... et le régionalisme : le véritable escargot, comme chacun sait, est de Bourgogne.

HELIX POMATIA

DIJON (France). Unflattering perhaps, but at any rate most amusing, is this water-colour sketch by Alain Gauthier published in the Dijon daily newspaper "Le Bien Public". Once again the 2 CV inspires talent, humour... and regional pride: as anyone knows, the only true edible snail is that from Burgundy.

A PEDALES



Photo Lely Small Cars (Citroën 30.390).

NORWICH (Grande-Bretagne). Cette Visa Super E est particulièrement économique : un ingénieux dispositif à pédales permet de la faire avancer à des vitesses en rapport avec l'âge de ses utilisateurs. Il s'agit d'un prototype du fabricant de voitures d'enfants Lely.

PEDAL JOB

NORWICH (England). This Visa Super E is really super-economical: an ingenious pedal system allows it to be propelled at speeds compatible with the age of the user. It is a prototype from Lely's, the children's car manufacturers.

MOULINETTE



Photo AFP (Citroën 30.400).

AMSTERDAM (Pays-Bas). Avec cette 2 CV équipée de

roues à aubes comme un moulin à eau ou «Show-boat», le Hollandais Piet Vroegop, 37 ans, envisageait de traverser non le Mississippi mais bien la mer du Nord, de Great Yarmouth à Scheveningen. Son but : figurer dans le «livre Guinness des Records». A défaut, il aura figuré dans le Double Chevron.

JEMIMA PADDLEDUCK

AMSTERDAM (Netherlands). With this 2 CV (affectionately dubbed in Holland "the ugly duckling") fitted with paddle-wheels (like a water-mill or a Mississippi showboat) Dutchman Piet Vroegop 37, was contemplating a crossing—not of the Mississippi, but just of the North Sea, from Great Yarmouth to Scheveningen. His aim: to be immortalized in the "Guinness Book of Records".

INCROYABLE ... MAIS VRAI !

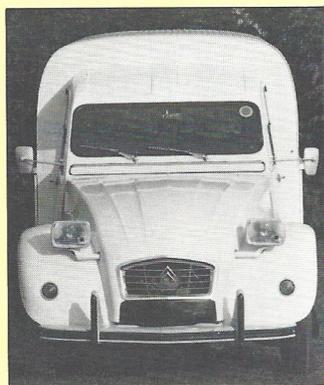


Photo Guyot (Citroën 5 B15).

PARIS (France). Le 3 janvier 1982, pour les besoins de l'émission télévisée sur Antenne 2 de Jacques Martin «Incroyable mais vrai», 45 enfants de Le Nouvion-en-Thiérache ont pénétré tous ensemble dans une fourgonnette 2 CV AK... et en sont ressortis indemnes !

INCREDIBLE ... BUT TRUE!

PARIS (France). On 3 January 1982, for Jacques Martin's TV show on Antenne 2, «Incroyable mais vrai» ("Incredible but true"), 45 children from Le Nouvion-en-Thiérache all squeezed together into a 2 CV AK light van... and all came out unscathed!

2 CV «MAIGRET»



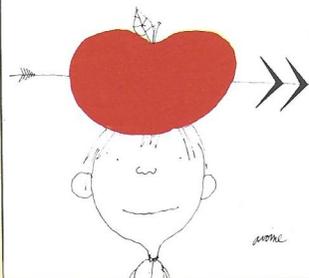
Photo Sonderegger (Citroën 30.396).

FELDKIRCH (Autriche). La 2 CV la plus chère d'Autriche est fabriquée sur commande chez Herbert Sonderegger, agent Citroën à Feldkirch (Vorarlberg). Arrière et habitacle sont ceux d'une 2 CV, Spécial ou Charleston au choix ; mais l'avant (en polyester) est celui d'une traction avant. Ce modèle réservé aux amateurs éclairés emprunte son nom au célèbre commissaire créé par Simenon, en hommage à l'automobile qui fut longtemps la préférée des policiers... et des gangsters.

"MAIGRET" 2 CV

FELDKIRCH (Austria). The most expensive 2 CV in Austria is custom-built by Herbert Sonderegger, Citroën Agent in Feldkirch (Vorarlberg). The back and driver's compartment are those of a 2 CV (Special or Charleston, as requested); but the nose (of polyester) is that of a "traction avant". This model, designed for knowledgeable amateurs, is named after Georges Simenon's well-known character, Commissaire Maigret, in honour of the car that for a long time a was of the police... and of the gangs.

Dessin Avoine (Citroën 12.62)



2 CV *pour demain*

Dessin Jurgen A. Breun
(Citroën 82.06/01)



Le magazine allemand «Auto-Motor und Sport» eut en 1981 l'idée de lancer parmi ses lecteurs un concours combinant l'étude de style et le marketing prévisionnels. La question posée était : comment imaginez-vous l'aspect de cinq voitures d'aujourd'hui en 1990 ?

Parmi ces cinq voitures, quatre modèles allemands contemporains et une voiture française devenue universelle : la Citroën 2 CV.

The German magazine "Auto-Motor und Sport" came up with the idea, in 1981, of organizing among its readers a contest combining styling and market forecasting. The question set was: what do you think five of today's cars will look like in 1990?

Among these five cars, four were current German models, and one a French car now universally known and used : the 2 CV.

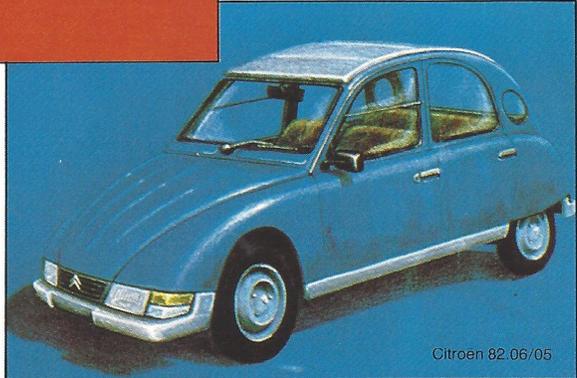
Dessin G.H. Meyer
(Citroën 82.06/02)



Dessin Christoph Biermann
(Citroën 82.06/04)



Dessin Horst Pfefferle
(Citroën 82.06/03)



Citroën 82.06/05

UN GRAND CONCOURS "AUTO- MOTOR UND SPORT"

Dans ces deux pages sont présentés six des très nombreux projets retenus par le jury de spécialistes réuni par le journal.

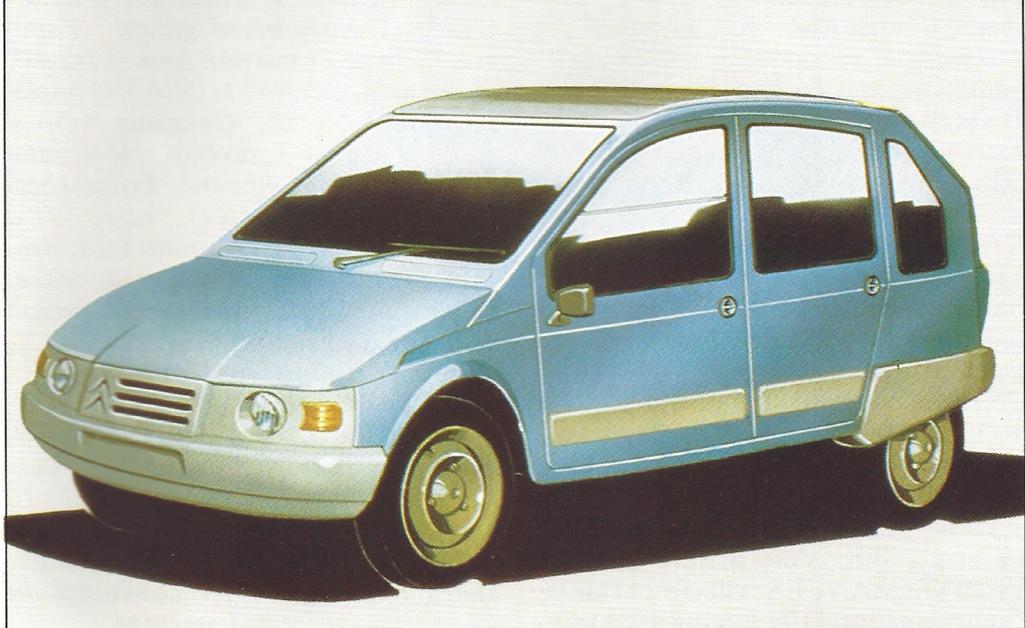
Nos lecteurs auraient-ils fait le même choix : 1^{er} Jurgen A. Breun, de Dreieck Götzenheim (2CV rouge en haut de la page 36, ci-contre), 2^e G.H. Meyer, de Betzdorf am Sieg (2CV bleue, en bas de la page 36), 3^e Horst Pfefferle, de Meerbusch (le plus petit des dessins ci-dessus, vert), 4^e Christoph Biermann, de Essen (dessin rouge, ci-dessus en haut à gauche), etc.

Opposite are a few of the projects selected by the jury of specialists brought together by the paper.

Would our readers have concurred in their choice?

1st Jurgen A. Breun, of Dreieck Götzenheim (red 2 CV in drawing page 36), 2nd G.H. Meyer, of Betzdorf am Sieg (blue 2 CV at bottom of page 36), 3rd Horst Pfefferle, of Meerbusch (smallest drawing on page 37), 4th Christoph Biermann, of Essen (red drawing, top left on page 37), etc.

Citroën 82.06/06





CHEZ L'ANTIQUAIRE

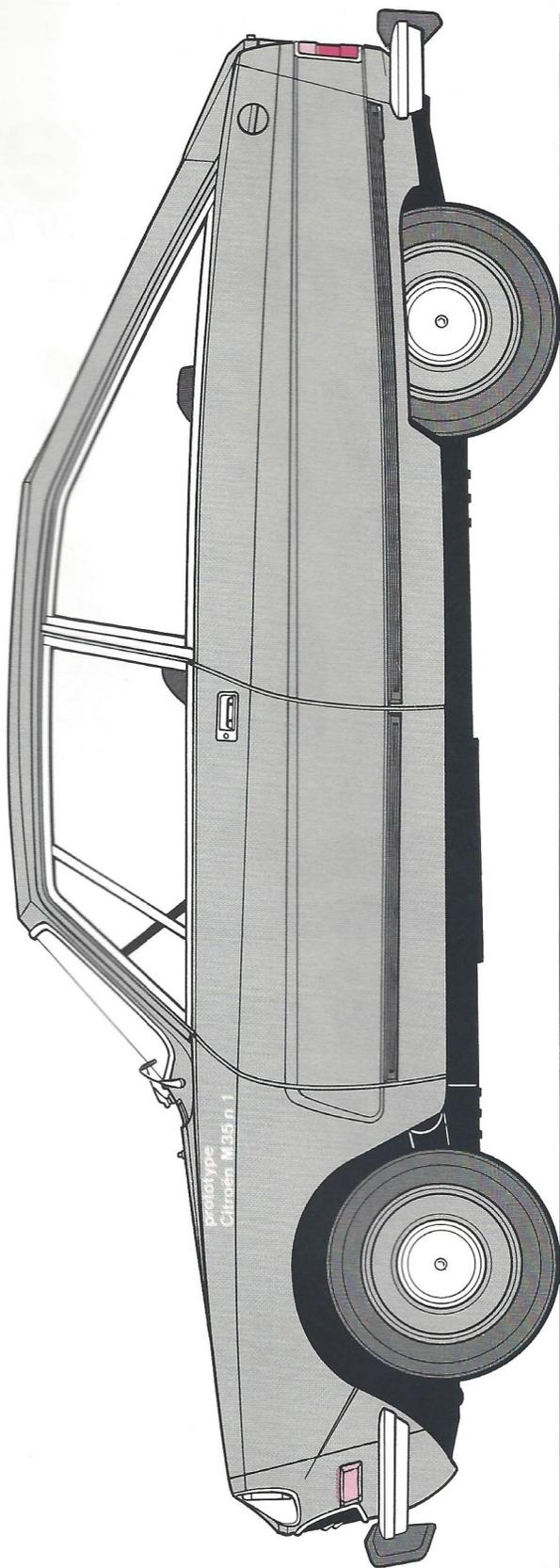
Prototype Citroën M 35, 1970

Véhicule équipé d'un moteur à piston rotatif que Citroën proposait en essais aux amateurs de techniques nouvelles. Ceux-ci devaient parcourir plus de 30.000 km par an pour leur usage propre, sous le contrôle et avec l'aide vigilante de l'usine. Les prototypes devaient être lancés en fabrication à partir de Janvier 1970. Il s'agissait d'une série limitée présentée sous la forme d'un coupé fabriqué spécialement pour accueillir le moteur objet de l'expérience. Tous de couleur gris métallisé, numérotés, ils portaient sur les ailes avant l'inscription «Prototype Citroën M35».

FICHE TECHNIQUE : Prototype Citroën M35. **MOTEUR** : à piston rotatif monorotor. Cylindrée 995 cm³. Puissance fiscale 6 CV. Puissance réelle 49 ch DIN à 5500 tr/mn. Couple 7 mkg à 2745 tr/mn. Arbre moteur à un seul excentrique. Stator de forme trochoïde avec à l'intérieur le piston rotatif. Admission et échappement des gaz par lumières. Commande de distribution par pignon. Refroidissement à eau. Allumage transistorisé. Alimentation par carburateur et pompe. **TRANSMISSION** : embrayage monodisque à sec. Boîte de vitesses à 4 rapports avant et 1 marche arrière. Commande horizontale au tableau de bord. Roues avant motrices. **DIRECTION** : à crémaillère. Rapport de démultiplication 1/18. Freins : à disques à l'avant et à tambours à l'arrière. Commandes assistées par doseur. **SUSPENSION** : hydropneumatique à hauteur constante. **PNEUS** : Michelin 135-15 ZX. **CARROSSERIE** : coupé 2 portes (2 + 2 places). **DIMENSIONS** : longueur hors tout 4,050 m. Largeur hors tout 1,554 m. Empattement 2,400 m. Voie avant 1,260 m. Voie arrière 1,220 m. **PERFORMANCES** : vitesse 144 km/h. Consommation DIN 9,681 à 108 km/h.

This vehicle, fitted with a rotary-piston engine, was offered by Citroën for trial to amateurs of new techniques. They were to cover over 18,600 miles a year for their own use, under the supervision and vigilant care of the factory. The prototypes were to be put into production from January 1970. The series was to be a very limited one (267 cars), the vehicles taking the form of a coupé built specially to receive the experimental engine. They were all of a metallized grey colour, with inside trim of black targa; they were numbered, and bore on their wings the inscription "Prototype Citroën M35".

TECHNICAL DATA: Citroën M35 prototype. **ENGINE**: single-rotor rotary-piston engine. Swept volume 60.72 cu.ins. French Treasury rating 6 CV. Effective horsepower 49 HP DIN at 5500 rpm. Torque 50.6 lb ft at 2745 rpm. Single-eccentric engine shaft. Trochoid-shaped stator with the rotary piston inside. Gas inlet and exhaust through ports. Pinion timing. Water-cooled. Transistorized ignition. Pump and carburettor mixture feed. 9 1/2 gal. petrol tank. **TRANSMISSION**: single-plate dry clutch. Gearbox with 4 forward speeds + reverse. Horizontal gear lever on dashboard. Front-wheel drive. **STEERING**: rack and pinion. Reduction gear ratio 1:18. Braking: front-wheel discs, rear-wheel drums. Braking assisted by distribution control device. **SUSPENSION**: constant-height hydropneumatic. **TYRES**: Michelin 135-15 ZX. **BODY**: 2-door coupé (2 + 2 seats). **DIMENSIONS**: overall length 13' 3 1/2", overall width 5' 1 1/4", wheelbase 7' 10 1/2", tracks: front 4' 1 1/2", rear 4' 0". **PERFORMANCE FIGURES**: max. speed 89.5 mph. DIN consumption 29.18 mpg at 67.1 mph average.



Dessin Dumont E.T.A.I.

Citroën. prototype M 35, 1970

Point Chouette Citroën



Travail de nuit Tarif de jour

Pour lancer les ateliers de révision-réparation de nuit qui se multiplient dans le réseau français de Citroën cette affiche amusante, astucieuse et sympathique de Savignac. Le service nocturne, dû initialement à l'esprit d'initiative de Jacques Dieu, concessionnaire Citroën à Annecy-Seynod, sont en train de se développer dans tout le réseau français. Prévision : 150 ateliers "non stop" de ce type.

To introduce the night overhaul-cum-repair workshops developing throughout Citroën's French network, famous poster artist Savignac created this amusing, clever and attractive design.

The night service, due to the initiative of Mr Dieu, Citroën concessionnaire at Annecy-Seynod, is currently available in 18 localities, and to-morrow in 150.

Dessin Savignac Agence Roux, Seguela, Cayzac et Goudard. (Citroën 30 371)