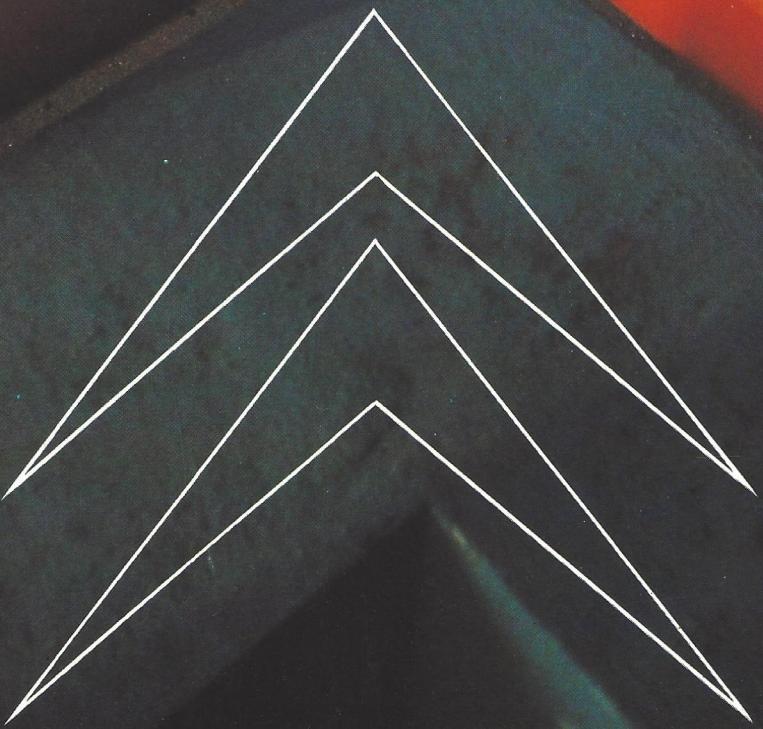


ISSN 0398-7523.

67



# LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement. Les photos sont communiquées sur simple demande indiquant leur n° de référence.

*Quarterly information bulletin published by the Citroën Public Relations Office. Texts and photographs are copyright free. Photos are sent on request if reference is given.*

## Sommaire

pages

Éditorial .....	3
Série spéciale : Visa Chrono .....	4
Série spéciale : Visa Week-end .....	8
Série spéciale : GSA Tuner .....	9
Rallies : Trophée Visa .....	10
Rallies : au Portugal .....	18
Photothèque : Rolandey .....	20
La sécurité aujourd'hui .....	25
Échos .....	30
Chiffres de production .....	34
Housses pour Visa .....	35
4 ans d'économie .....	36
Des films, des prix .....	38
Chez l'antiquaire : 11 Familiale .....	42

## Contents

Editorial .....	3
Special editions: Visa Chrono .....	4
Special editions: Visa Week-end .....	8
Special editions: GSA Tuner .....	9
Rallies: Visa Trophy .....	10
Rallies: in Portugal .....	18
Photo library: Rolandey .....	20
Safety to-day .....	25
Snippets .....	30
Production figures .....	34
Not a drop to be wasted .....	36
Films and prizes .....	38
Antiquarian's corner: 11 Familiale .....	42

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

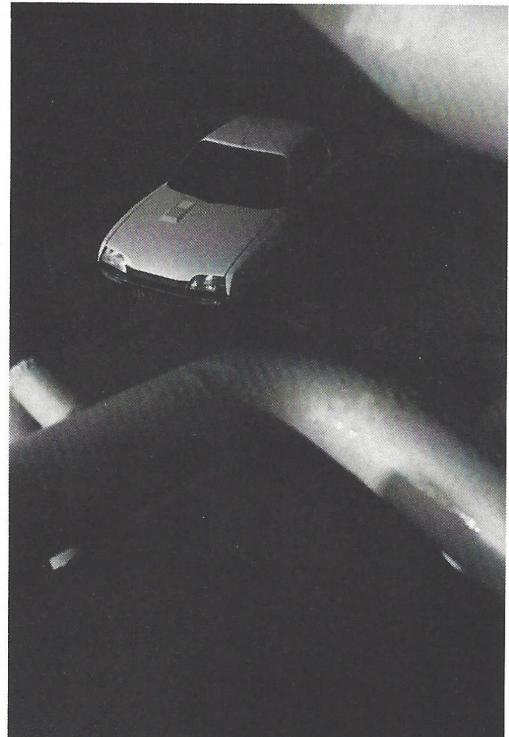


Photo de couverture : indépendamment de ses patentées qualités graphiques, cette photo met subtilement, par ce premier plan de canalisation, l'accent sur une des spécificités les plus marquées de Citroën. Qui dit tuyaux dit circulation de fluide, ce qui conduit droit à l'hydropneumatique, conception éminemment Citroën, comme on sait. — «Un cauchemar de plombier» disait de la DS un journaliste — «Non, monsieur, rétorqua le jeune et sémillant attaché de presse de la marque : un rêve d'ingénieur, devenu réalité pour l'usager». Vingt-cinq ans après, c'est toujours vrai. Un rêve réalisé et qui fonctionne, qu'est ce d'autre qu'un chef-d'œuvre ? Chef-d'œuvre donc et tuyaux immodestes rougissant de plaisir préludent à un mini festival photographique de Jacques Rolandey. C'est aussi une nouvelle rubrique qu'il faut découvrir en page 20.

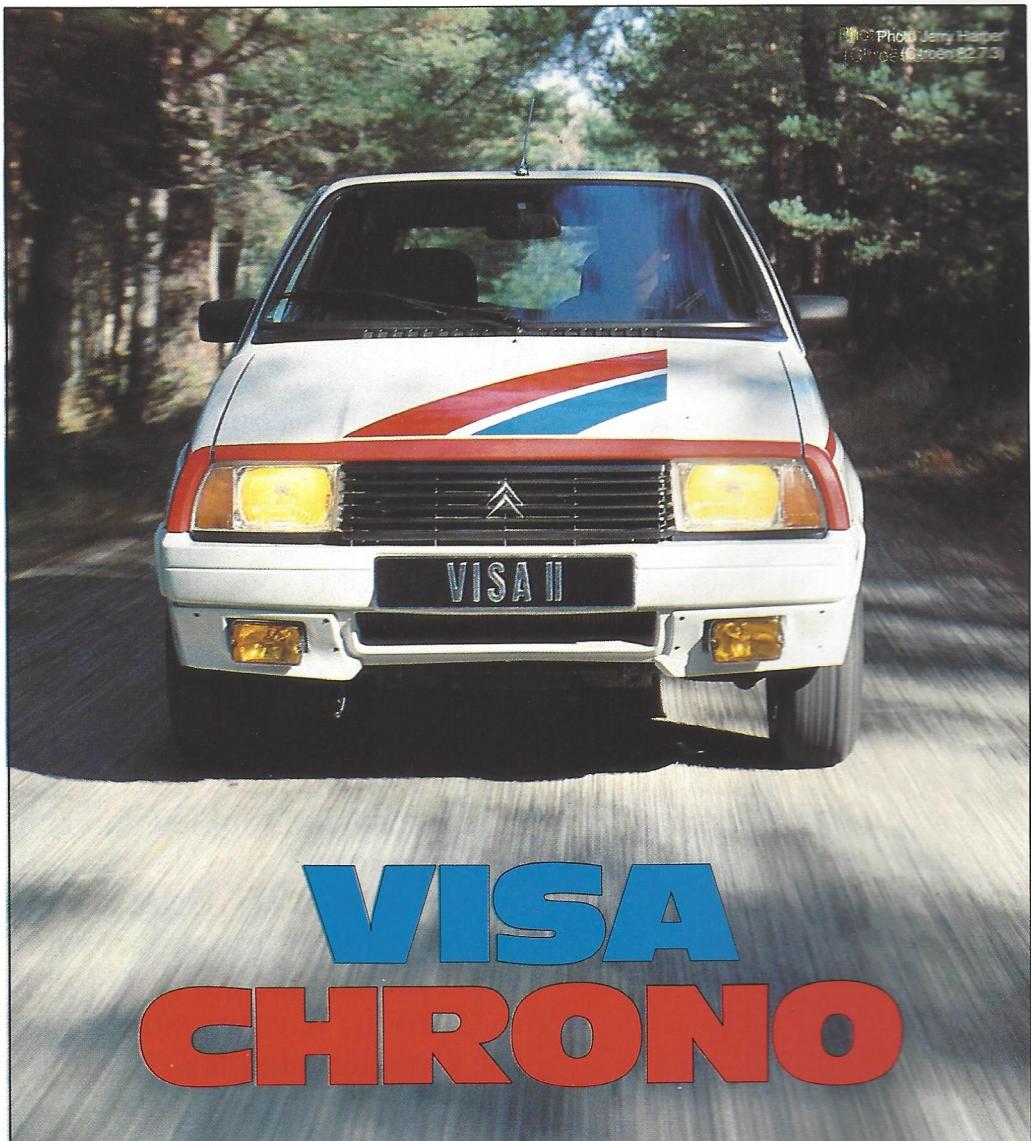
*Cover photograph: quite apart from its obvious graphic quality, this photograph, with its close-up of pipes, subtly puts the accent on one of Citroën's most renowned concepts. When you refer to pipes, you are taking about the circulation of fluids — just a step from hydropneumatics, one of Citroën's favourite "home-grown" concepts, as everyone knows. "A plumber's nightmare", said one journalist about the DS — "Not at all, sir", replied Citroën's keen young press relations man, "an engineer's dream come true for the user". Twenty-five years later, this same truth still applies. A dream come true and working well, what can that be but a masterpiece? A masterpiece, then, with pipes blushing with pleasure as a prelude to a photographic mini-festival by Jacques Rolandey. Also a new column, to be found on page 20.*

# éditorial

Pour le printemps, le Double Chevron offre à ses lecteurs des informations et des rubriques «spéciales». Qu'est-ce qui est spécial? Ce qui n'est pas commun. Pas communs, les résultats obtenus depuis quatre ans en matière d'économie de carburant, des tableaux le démontrent en page 36. Pas communs, les efforts accomplis dans la recherche de la sécurité; certains aspects récents en sont dévoilés page 25. Pas communs, les modèles de trois séries spéciales commercialisées en France à tirages limités à partir du 23 mars (voir page 4). Non moins spécial, ce garnissage de sièges imaginé par un jeune couturier pour la Visa, qui peut indifféremment habiller conducteur ou dossier de siège (voir page 35). Série spéciale de succès pour les Visa-Trophée qui font parler d'elles en page 10 et en ce début de saison. Spéciale, une nouvelle rubrique qui commence en couverture et se poursuit page 20 : dans chaque numéro du Double Chevron, un photographe sera ainsi révélé par quelques-unes de ses meilleures images. Images encore, mais animées, et spéciales puisques primées : celles des films Citroën, dont le palmarès peu commun est évoqué page 38, un des plus riches qui soit. Pourtant l'un des plus anciens films Citroën, à coup sûr le plus célèbre et le moins commun : «La Croisière Jaune», n'eut aucun prix alors qu'il les eut sans doute tous mérités ; spécial, non?

---

*In honour of Spring, Citroën offers its readers "special" news items and columns. What does "special" mean? Anything that is out of the ordinary. Out of the ordinary — the results achieved over the last four years regarding fuel economy, as shown in the tables on page 36. Out of the ordinary — the efforts accomplished in pursuit of safety: some recent aspects are revealed on page 25. Out of the ordinary three limited editions of production models marketed in France from 23 March (see page 4). No less out of the ordinary, the seat upholstery designed for the Visa by a young couturier, which can either clothe the driver or the back of his seat (see page 35). Special, the series of success stories for the Trophy Visas, much in the public eye (see page 10) at the start of this season. Special, our new column, starting on the front cover and continued on page 20: in each issue of Double Chevron, a photographer will be featured by a few of his best pictures. More pictures, but moving ones this time-special also because they received a prize: we refer to the Citroën films, whose list of awards, one of the richest ever, appears on page 38. Yet one of the oldest Citroën films, "la Croisière Jaune" (1932) received no prize but deserved them all: a bit special too, perhaps?*



# VISA CHRONO

## *Sports et loisirs*

Citroën a commercialisé le 24 mars, en France uniquement, une série spéciale de mille Visa «Chrono».

Dérivée de la Visa II Super X, et directement inspirée de la Visa «Trophée» conçue pour la compétition et commercialisée à 200 exemplaires seulement (groupe B), qu'elle ne remplace pas, mais dont elle constitue en quelque sorte une version civilisée, la Visa «Chrono» comporte des éléments de carrosserie et un équipement intérieur qui lui sont spécifiques.

### 93 CH ET 5 VITESSES

Son moteur 4 cylindres de 1360 cm<sup>3</sup> développe 93 ch DIN à 5 800 tr/mn, couple maxi DIN 12,4 m. kg à 4 500 tr/mn. Il est accouplé à une boîte de vitesses à 5 rapports. Le poids de la voiture en ordre de marche est de 850 kg. La combinaison de ces éléments dote la Visa Chrono de performances intéres-

From 24 March, for France only, Citroën are marketing a special series of 1,000 "Chrono" Visas.

The "Chrono" is based on the Visa II Super X, but is designed as a "civilised" version of the Visa Trophy, the competition version of the Visa now homologated into Group B. Various features of the Trophy's bodywork and interior are used, but the "Chrono" is in no way a replacement for the Visa Trophy.

### PERFORMANCES: OK!

Its 1,360-cc 4-cylinder engine develops 93 HP DIN at 5,800 rpm, with a maximum torque of 89.7 lb.ft at 4,500 rpm, driven through a 5-speed gearbox. The car's kerb weight, is 1,874 lbs. The combination of these specifications gives the Visa Chrono remarkable performance figures, between those of the





Photo Jerry Harper (Citroën 82.72.8)

santes, intermédiaires entre la Visa II Super X de série et la Visa Trophée : de zéro à 400 m départ arrêté (conducteur seul) en 17"2 (18"8 pour la Visa Super X, 16"4 pour la Visa Trophée), le kilomètre départ arrêté en 32"5 (35"8 pour la Visa Super X, 30"8 pour la Visa Trophée), 0 à 100 km/heure en 10"2 (14"2 la Visa Super X). Vitesse maxi 173 km/heure.

Consommation à 90 km/heure (à mi-charge) : 6,1 litres aux 100 km, soit autant qu'une Visa Super X ; un peu plus forte évidemment à 120 km/heure et en parcours urbain : 9,3 litres et 10,1 litres aux 100 km.

## SPOILER ET BECQUET

Extérieurement, la Visa Chrono se distingue des autres Visa par un spoiler avant qui incorpore des projecteurs supplémentaires à longue portée, un becquet arrière de couleur rouge, une carrosserie blanche à larges bandes rouges et bleues, des élargisseurs d'ailes, des roues en alliage léger, pneus Michelin 175.70 HR 13 XVS. Pare-brise feuilleté, essuie-glace/lave-glace arrière.

Aménagement intérieur : un tableau de bord avec bloc compteurs comprenant deux grands cadraux (compteur de vitesse et compte-tours) et quatre petits (montre à quartz, température d'eau, pression d'huile,

standard production Visa II Super X and those of the Visa Trophy: 400 m from a standing start in 17.2 sec (Visa Super X 18.8 sec, Visa Trophy 16.4 sec), 1,000 m in 32.5 sec (Visa Super X 35.8 sec, Visa Trophy 30.8 sec), 0 to 62 mph in 10.2 sec (against 14.2 for the Visa Super X). Maximum speed 107.5 mph.

## CONSUMPTION: NOT TOO BAD

Fuel consumption at 56 miles per hour: 46.4 miles per gallon, (i.e. as little as the Visa Super X); a little higher, naturally, at 75 miles per hour and in town: 30.4 and 28 miles per gallon.

## FRONT AND REAR SPOILER

Externally, the Visa Chrono is distinguished from other Visas by a front spoiler which incorporates extra long-range spotlights; a red-coloured rear spoiler, white coachwork with red and blue stripes, extended wheel arches, alloy wheels, and Michelin 175.70 HR 13 XVS tyres. Laminated windscreen, and rear wash/wipe are also fitted.

## NEW DASHBOARD

Interior layout: instrument panel with two large dials (speedometer and rev counter) and

Photo Jerry Harper  
(Citroën 82.72.5)



niveau d'essence), un allume-cigare et 8 témoins lumineux (feux de position, croisement, route, indicateur de direction, pression d'huile, température d'eau, charge, usure des freins) ; plus de satellites mais des commandes à tiges légères et pratiques (éclairage, indicateur de direction, essuie-glace/lave-glace) de part et d'autre d'un volant de type «sport» à trois branches, permettant des manœuvres très rapides ; deux sièges baquet (avec dossier inclinable sur le siège conducteur), pré-équipement radio de série.

*four small ones (quartz clock, water temperature, oil pressure, fuel level), a cigar lighter and 8 warning lights (sidelights, dipped headlamps and main beam, direction indicator, oil pressure, water temperature, battery charge, brake wear); satellites are not used but are replaced by light, handy lever-type controls (lights, indicators, windscreen wipers and washer) on either side of the sporting, three-spoke steering wheel which allows very quick movements; two bucket seats, with reclining back for the driver; radio as a standard fitting.*

Photo Jerry Harper (Citroën 82.72.9)



# Bon chic, bon genre LA VISA "WEST END"



Photo René  
(Citroën 82.75.3)

Commercialisation courant avril 1982 d'une série spéciale de 1800 Visa : la Visa «West end», en France seulement.

La Visa West end est une Visa Super E (moteur 4 cylindres de 1124 cm<sup>3</sup>. Consommation : 4,8 l aux 100 à 90 km/h, 6,3 l aux 100 km à 120 km/h et en consommation urbaine) transfigurée par une carrosserie de cette couleur rouge «Delage» qui fit (et fait toujours) le succès de la 2 CV Charleston. Des adhésifs blancs soulignent la ligne supérieure des baguettes latérales.

Le garnissage intérieur est en boxline de couleur Bordeaux pour les sièges avec appuie-tête à l'avant, les panneaux de porte, le garnissage de la planche de bord, les passages de roues arrière.

Toit ouvrant panoramique en série, pare-brise feuilleté et teinté, glaces teintées, essuie/lave-glace de lunette arrière, prééquipement radio, roues en alliage léger.

*On sale from April 1982: a special edition of 1,800 Visas, the "West End" version of the Visa. This special series is to be sold in France and in some Western European countries.*

*The Visa "West End" is a Visa Super E (1,124-cc four-cylinder engine developing 50 HP DIN at 5,500 rpm, and 60.8 lb.ft of torque at 2,500 rpm. Fuel consumption: 58.8 mpg at 56 mph, 44 mpg at 75 mph and in urban conditions) transformed by the "Delage red" paintwork which brought (and still brings) success to the 2 CV Charleston. White adhesive strips discretely stress the upper line of the side trims.*

*The interior trim, in tasteful "leather look" material, is Bordeaux red in colour for the seats (with head rests for the front), the door panels, the facia and the rear wheel arch extensions.*

*A panoramic sun roof is standard, with a tinted laminated windscreen and tinted windows. A rear wash/wipe, fitted radio and alloy wheels are also standard fittings.*



Photo René (Citroën 82.75.11)

# LA GSA "TUNER" elle donne le ton

Citroën a commercialisé le 15 avril, en France, une série spéciale de 1500 GSA : la GSA «Tuner».

Extérieurement, la GSA «Tuner» cache son jeu : c'est une GSA Club noire, stricte et sobre, équipée en série d'une boîte 5 vitesses, d'un pare-brise feuilleté teinté, de glaces teintées et d'appuie-tête.

L'intérieur est en tissu velours pointillé beige daim.

Un équipement Hi-fi Philips très sophistiqué la différencie des autres GSA :

- un boîtier situé à l'emplacement du poste de radio avec recherche automatique électronique des stations, lecteur stéréo incorporé, une balance droite/gauche, trois gammes

*From 15 April, Citroën will market, in France only, a very special series of 1,500 GSAs: the GSA "Tuner". Intended for Hi-Fi freaks, this car is really an auditorium on wheels.*

*From the outside, the GSA "Tuner" reveals nothing of its true nature: it is a black GSA Club of the strictest sobriety, with 5-speed gearbox, tinted laminated windscreen and tinted windows, and front seat headrests as standard fittings.*

*The interior is upholstered in a speckled buff velvet fabric.*

*What really distinguishes it from other GSAs is its highly sophisticated Philips hi-fi equipment:*

- *a set fitted in the radio recess, with automa-*



d'ondes (PO, GO, FM), puissance de sortie 4 ohms ( $2 \times 6$  W),

- un amplificateur égaliseur d'une puissance de  $2 \times 16$  W ou de  $4 \times 10$  W avec signalisation de puissance de sortie par diodes électro-niques luminescents,

• un casque avec adaptateur mini-jack (gamme de fréquence de 20 à 20000 Hertz, sensibilité 97 dB/mW, impédance 32 ohms),

- haut-parleurs : à l'avant deux tweeters medium situés sur la planche de bord (puissance 10 W), sous le siège conducteur un boomer à double bobine (deux voies droite/gauche, puissance  $2 \times 15$  W), à l'arrière deux baffles d'une puissance nominale de 15 W comprenant chacun deux haut-parleurs, un tweeter et un médium.

*tic electronic tuning, built-in stereo tape deck, right/left balance, three wavelengths (short and long waves, plus FM), output 4 ohms ( $2 \times 6$  W).*

- *an equalizing amplifier (at the back of the console) with an effective output of  $2 \times 16$  W or of  $4 \times 10$  W with LED output level indicator.*
- *a headset with a mini-jack adaptor (frequency range 20 to 20,000 Hz, sensitivity 97 dB/mW, resistance 32 ohms).*
- *Loud-speaker system: at front two middle-range tweeters on the facia (power 10 W), under the driving seat a double-coil boomer (two channels, right/left - power  $2 \times 15$  W), and at the rear two units with a nominal power of 15 W, each comprising two speakers, tweeter and medium frequency.*



# TROPHÉE VISA : BIEN FAIT, BIEN VISÉ !

Dès le coup d'envoi du Trophée international Visa Citroën-Total, du 5 au 7 février aux Boucles de Spa (Belgique), Alain Coppier annonçait la couleur : tout au long des six boucles de 8 spéciales chacune, (48 au total, soit 500km, 20% de mauvais chemins de terre, 80% d'asphalte glissant et parfois givré), sa virtuosité enthousiasma. Sur 120 voitures au départ, 33 à l'arrivée, Coppier place sa Visa 5<sup>e</sup> au scratch et gagne le groupe B. Il marque 28 points × le coefficient 3 du rallye = 84 points.

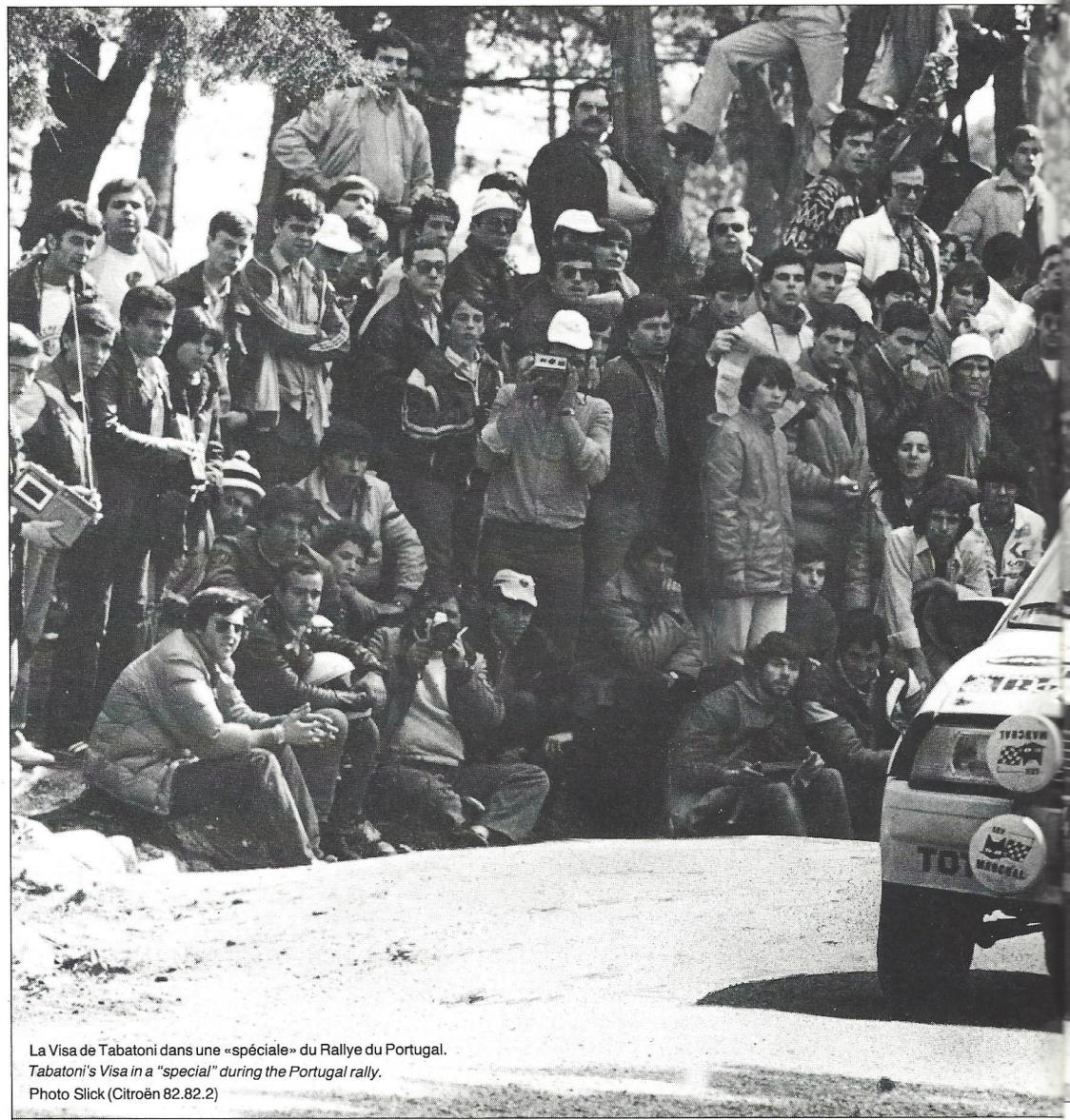
## DORCHE EN SUÈDE

Huit jours plus tard en remportant la première place de son groupe au Rallye de Suède (coefficients 8, championnat du monde), Christian Dorche marquait 176 points et prenait la première place du Trophée. Sur 116 voitures au départ, 7 Visa ; sur 68 voitures à l'arrivée, après 1035 km dont 358 en 23 épreuves spéciales, 6

*From the word "go", the Citroën-Total International Visa Trophy was off to a good start with the Boucles de Spa (Belgium) race, with Alain Coppier showing his hand: throughout the six loops, each consisting of 8 special stages (in all 48, making up 311 miles, with 20% rough tracks and 80% slippery, and sometimes icy tarmac), the 100,000 spectators present were impressed by his masterly performance. Out of 120 cars at the start, and 33 at the finish, Coppier brought his Visa in 5th in the overall classification, winning Group B. He scored 28 points times the rally coefficient of 3 which gave him 84 points.*

## DORCHE IN SWEDEN

*A week later by taking first place in his Group on the Swedish Rally (coefficient 8, World Championship), Christian Dorche receives 176 points thus also taking first place in the Trophy. Of the*



La Visa de Tabatoni dans une «spéciale» du Rallye du Portugal.

Tabatoni's Visa in a "special" during the Portugal rally.

Photo Slick (Citroën 82.82.2)

Visa. Remarquable démonstration de fiabilité donnée devant 250 000 spectateurs, dans une épreuve dont la réputation de difficulté est telle que rares sont les non-Scandinaves à s'y risquer. En tous cas, malgré le redoux qui transformait la neige en «soupe», et sauf Vernhes malchanceux dans une sortie de route, aucun pilote de Visa n'eut à regretter son déplacement, tous marquèrent des points (Olivier Tabatoni 120, Pierre Sintzel 96, Jean-Luc Marteil 80, Christian Gachan 64, Eric Chantriaux 40).

Quelques semaines plus tôt, Dorche s'était mis en mains la Visa, au rallye Monte Carlo d'abord, puis à la Ronde hivernale de Serre-Chevalier où il termina rien moins que troisième.

## COSTA BRAVA : CAT BRAVO

Les 19/21 février, changement de décors : l'Espagne avec la Costa Brava (coeffcient 3, épreuve du Championnat d'Europe). Des pluies abondantes ont considérablement dégradé les épreuves spéciales, 24 de goudron, 14 sur terre. 71 voitures au départ, 25 à l'arrivée. Christian Dorche se déchaîne sur les étapes de terre, crève, tente de continuer; un pneu à plat, un fossé mal placé... C'est Robert Cat, 8<sup>e</sup> au classement général, premier du groupe B, qui sera premier des pilotes Visa devant Daniel Rageau et Dominique Mucherie.

116 starters, seven were Visas: out of 68 at the finish, and after 643 miles, 222 of them in 23 stages, 6 were Visas. A remarkable demonstration of reliability in front of 250,000 spectators, in a rally with such a reputation for difficulty that very few non-Scandinavians dare try their luck. In any case, despite the thaw which turned the snow into slush, and forgetting about Vernhes who unfortunately left the road, no Visa driver had any regrets about having made the trip, each of them scoring (Olivier Tabatoni 120 points, Pierre Sintzel 96, Jean-Luc Marteil 80, Christian Gachan 64, Eric Chantriaux 40).

A few weeks earlier, Dorche had become acquainted with the Visa first in the Monte-Carlo Rally, then in the "Ronde Hivernale" at the Serre-Chevalier, in which he achieved a brilliant third place.

## COSTA BRAVA: CAT BRAVO!

On 19/21 February, a complete change of scene: Spain and the Costa Brava rally (coeff. 3, counting for the European Championship). Heavy rain interfered considerably with the special stages, 24 of which were on tarmac, and 14 on the loose. 71 starters, 25 at the finish. Christian Dorche went berserk on the loose stages, had a punc-





Coppier vire à la corde (Portugal).

Coppier negotiates a tight bend (Portugal).

Photo DPPI (Citroën 82.74).

## COPPIER 5<sup>e</sup> AU PORTUGAL

Quinze jours plus tard, c'était à Coppier de contre-attaquer, au Rallye du Portugal (coefficent 8). Avec quel brio le fit-il dans cette épreuve qui est parmi les plus belles mais aussi les plus dures du Championnat du monde. En terminant 5<sup>e</sup> au classement général et 1<sup>er</sup> du groupe B après avoir affronté pendant 2 325 kilomètres et 40 épreuves spéciales célèbres pour leur sévérité tout ce que le monde automobile compte de pilotes de notoriété au volant des meilleures voitures d'usine, Alain Coppier ajoute d'un coup 224 points à sa marque au Trophée : 308 points. Ce n'était cependant pas suffisant pour passer Dorche qui, classé 8<sup>e</sup> au Portugal, conservait la tête du Trophée avec 320 points en 2 rallyes courus. La démonstration d'ensemble des Visa au Portugal fut éclatante : six Visa au départ (sur 91 voitures), six à l'arrivée (sur 23 voitures). Derrière Coppier et Dorche : Tabatoni 9<sup>e</sup>, Marie 11<sup>e</sup>, Stéphane Neyret 14<sup>e</sup>, Marteil 16<sup>e</sup>.

## ARBANT REVIENT

D'autres pilotes Visa n'avaient pas été si loin : au Rallye Lyon-Charbonnières, 707 km dont 286 de spéciales chronométrées, principalement sur route avec quelques passages sur terre, Alain Arbant, l'une des vedettes du Trophée 1981, termine 4<sup>e</sup> au classement général après une lutte serrée avec le meilleur pilote féminin des Visa, la Lyonnaise Dominique Perrier, devant Michel Bernez, lui aussi issu du Trophée 1981, Jaques Rein, Rudy Bugnot, M. Voyemant... le classement du Trophée s'étoffe.

ture, but tried to carry on, with one flat tyre, he met an unfortunately placed ditch... and so Robert Cat, 8th in the general classification, was to be the first of the Visa drivers, in front of Daniel Rageau and Dominique Mucherie.

## COPPIER 5TH IN PORTUGAL

A fortnight later, it was Coppier's turn to counter-attack, in the Portugal Rally (coeff. 8). And how brilliantly he did it, in this rally which is one of the finest, but also one of the toughest, in the World Championship. Finishing 5th in the general classification, and first in Group B, and after having taken on (over 1 445 miles and 40 special stages known for their roughness), all the best-known rally drivers in the world, Alain Coppier added 224 points to his Trophy scores at one go, giving himself 308 points. Not enough however to draw ahead of Dorche who, 8th in the Portugal event, stayed in the lead of the Trophy classification with 320 points after his 2 rallies. The overall demonstration given by the Visas in Portugal was dazzling: 6 Visas at the start (out of 91 cars), and 6 at the finish (out of 23). Behind Coppier and Dorche: Tabatoni 9th, Marie 11th, Stephan Neyret 14th, Marteil 16th.

## ARBANT'S COMEBACK

Other Visa drivers had not gone so far afield: on the Lyons-Charbonnières Rally (439 miles, with 178 of timed stages, chiefly on tarmac but with occasional loose surfaces, Alain Arbant, one of the stars of the 1981 Trophy, finished 4th in the



## TOURAINE : PILOTES D'USINE

Au rallye de Touraine, première épreuve du Championnat de France, les 13 (7 spéciales sur terre) et 14 mars (18 sur route) on attendait Rio et Chomat, les pilotes des Visa d'usine. Ils ne sont pas engagés dans le Trophée mais on comptait sur eux pour animer la partie.

On ne fut pas déçu : aussi bien sur les six «spéciales» de terre, le premier jour, que sur les quinze «spéciales» d'asphalte très rapides réputées moins favorables aux Visa, le second jour, ils figurèrent toujours dans le groupe de tête, coude à coude avec Ferrari et Porsche, nouvelles venues en groupe B, terminant 4<sup>e</sup> au classement général (Rio, second du groupe B) et 5<sup>e</sup> (Chomat) devant neuf autres Visa : Alain Arbant 8<sup>e</sup>, un pilote venu du froid, le norvégien Terje Sveinsvoll 15<sup>e</sup>, Daniel Rageau 16<sup>e</sup>, Barbagianni 18<sup>e</sup>, Patrick Lapie 19<sup>e</sup>, etc. Le tout dans un contexte ni agréable ni facile, ce premier rallye du Championnat de France du changement s'étant révélé comme on pouvait le craindre assez confus et ses organisateurs un peu dépassés, sur terre comme sur asphalte.

## JURASSIEN : MME PERRIER

Les 20-21 mars, pour terminer les 500 km du Critérium Jurassien, première manche du Championnat suisse des rallyes inscrit au Trophée Visa avec le coefficient 3, il fallait triompher de la tempête de neige. 50 voitures (sur 99) y parvinrent. Parmi elles, les Visa d'Allard Perret, équipage savoyard non inscrit au Trophée qui se classe 14<sup>e</sup> au scratch et 3<sup>e</sup> en

overall classification after a neck-and-neck struggle with the best woman driver in the Trophy, Dominique Perrier, of Lyons, in front of Michel Bernez, also a leading light in the 1981 Trophy, Jacques Rein, Rudy Bugnot, M. Voyemant... the competition is building up.

## TOURAINE: WORKS DRIVERS

In the Touraine Rally, first event in the French Championship, on 13th (7 special gravel stages) and 14th March (18 tarmac stages), Rio and Chomat, drivers of the Works Visas, were keenly awaited. They are not to compete for the Trophy, but they are counted on to put a few fireworks amongst the other competitors. None was disappointed.

No disappointments: both during the six "cross-country" stages on the first day, and in the 2nd day's 15 "tarmac" specials, reputed to be less favourable for the Visas, they still remained in the leading group, cheek by jowl with Ferraris and Porsches both newcomers to group B, and finishing 4th in the general classification (Rio, 2nd in group B) and 5th (Chomat), in front of 9 more Visas: Alain Arbant 8th (climbing back two places in the Trophy, to 4th with 123 points), a driver who comes in from the cold, Norwegian Terje Sveinsvoll 15th (18th in the Trophy); Daniel Rageau 16th, Barbagianni 18th, Patrick Lapie 19th, etc. All this in a context neither pleasant nor easy, this first rally in the French Championship having, as was to be feared, proved somewhat chaotic and its organizers rather lost, both in cross-country and road events.



Rio en procédure d'atterrissement (Rallye de Touraine).  
Rio coming in to land (Touraine rally).  
Photo Z (Citroën 82.95).

groupe B, devant Mme Dominique Perrier 15<sup>e</sup> au scratch et 4<sup>e</sup> en groupe B.

Le même jour, Alain Coppier (12<sup>e</sup> au général), Xavier Carlotti (14<sup>e</sup> au général) et Pierre Sintzel (15<sup>e</sup> au général) étaient allés marquer des points parmi les barquettes sport groupe 6 sur le circuit de Monthléry.

Coppier prenait ainsi la tête du Trophée avec 338 points devant Dorche 320, Tabatoni 232, Arbant 123, Marteil 120.

Pendant ce temps, Vernhes courait «pour l'honneur» à la Ronde du Quercy, non inscrite au Trophée, où il terminait 5<sup>e</sup> et 1<sup>er</sup> du groupe B.

### RIO 3<sup>e</sup> AU «GARRIGUES»

L'an dernier au Rallye des Garrigues, pour leur première sortie en compétition, les Visa avaient fait sensation, Arbant terminait 4<sup>e</sup>, Vernhes 5<sup>e</sup> au classement général. Cette année, Christian Rio fait mieux encore : 3<sup>e</sup> au classement général, et Citroën, avec Rio, Cat et Chomat, remporte la coupe des constructeurs attribuée à la marque ayant obtenu les trois meilleurs résultats par équipe de cinq voitures.

Comptant à la fois pour le championnat d'Europe et le championnat de France, le rallye des Garrigues (27-28 mars) fut perturbé par des circonstances atmosphériques inattendues : neige dans les Cévennes au-dessus de mille mètres (aux abords de la montagne de l'Espérone) et pluies abondantes. Combinées au manque d'expérience ou de conviction de certains équipages, ces intempéries conduisirent les organisateurs à annuler cinq des sept épreuves sur asphalté le samedi soit 78 km sur 124, et trois des huit épreuves sur terre le dimanche, soit 70 km (dont la plus belle et la plus longue épreuve, 31 km, entre Alès et Uzès) sur 130. Soit un reste de 107 km de spéciales effectivement parcourues, contre 255 prévues ! Sur les 138 voitures au départ, une quarantaine passaient partout, les autres restaient en travers

### MME PERRIER IN THE JURASSIEN

On 20-21 March, to finish in the 310-mile Criterium Jurassien, which was the first round of the Swiss Championship rallies rating a coefficient of 3 in the Visa Trophy, a snowstorm had to be overcome. 50 cars (out of 99) made it. Among them the Visas of Allard-Perret, a Savoyard team not entered for the Trophy, who made 14th scratch time and came in 3rd in group B, in front of Mme Dominique Perrier with 15th scratch time and 4th place in group B.

That same day, Alain Coppier (12th in the general classification), Xavier Carlotti (14th in the same) and Pierre Sintzel (15th) had chalked up points against the group 6 sports jobs on the Monthléry circuit.

Coppier thus took the lead in the Trophy, with 338 points, ahead of Dorche (320), Tabatoni (232), Arbant (123) and Marteil (120).

Meanwhile, Vernhes ran "for the hell of it" in the Ronde du Quercy (not a Trophy event), coming in 5th, and first in group B.

### RIO 3rd IN THE "GARRIGUES"

Last year in the Garrigues rally, for their first racing fixture, the Visas hit the limelight, with Arbant finishing 4th and Vernhes 5th in the general classification. This year Christian Rio did better still: 3rd in the general classification, while Citroën, with Rio, Cat and Chomat, won the Manufacturers' Cup awarded to the marque having had the three best results with 5-car teams.

Counting both for the European and the French Championships, the Garrigues rally (27-28 March) was upset by unexpected weather: snow in the Cévennes over 3,300 ft (near the Montagne de l'Espérone) and pouring rain. This weather hazard combined with lack of experi-

jusqu'à ce que les commissaires, très «démocratiquement» comme on dit, annulassent l'épreuve.

Quoi qu'il en soit, les Visa firent la joie du nombreux public massé sur le parcours. Les deux pilotes d'usine, notamment, furent étonnissants de virtuosité. A l'issue de la première journée, Maurice Chomat prenant tous les risques à travers pluie et brouillard avait devancé tout le monde dans la première épreuve spéciale de terre et se trouvait 2<sup>e</sup> au classement général. Une sortie de route le dimanche devait lui faire perdre le bénéfice de ses exploits.

Christian Rio parvenait à intercaler sa Visa groupe B entre deux puissantes Porsche 911SC groupe 4 (plus de 300 CV). Il remportait la victoire en groupe B devant une Porsche, une Audi Quattro et cinq autres Visa : Robert Cat 4<sup>e</sup>, Daniel Rageau 5<sup>e</sup>, Denis Cavasino 7<sup>e</sup>, Pierre Sintzel 8<sup>e</sup>, Yvon Leccœur 9<sup>e</sup>.

Rien cependant n'était changé pour les premiers du Trophée : Coppier, Dorche, Tabatoni, Arbant.

## UN VIKING EN SARDAGNE

En Sardaigne (1<sup>er</sup> au 3 avril), 7 Visa comptaient parmi les 44 voitures à l'arrivée (sur 113 ayant pris le départ) du rallye Costa Smeralda (épreuve du championnat d'Europe, coefficient 3 dans le Trophée). Sur les trois étapes de courtes spéciales très rapides disputées de jour et de nuit, elles avaient dû lutter avec des Ferrari 308 GTB, Opel Ascona Connero, Audi Quattro turbo, Talbot Lotus, Lancia Stratos, nouvelles Lancia Abarth Rally, c'est-à-dire comme toujours avec des véhicules d'une puissance trois fois supérieure et d'un prix quatre à cinq fois plus élevé. Et comme toujours elles surent, en si haute compagnie, tenir parfaitement leur rang et défendre leur chance, 7 Visa terminant dans les 25 premiers du classement général.

Deux pilotes furent particulièrement remarquables — et remarqués : le Norvégien Terje Sveinsvoll, 12<sup>e</sup> au scratch et 1<sup>er</sup> du groupe B (dont il prit la tête dès la deuxième étape); tout juste derrière lui et premier pilote français, la pétillante Mme Perrier, dont la Visa «qui chante et qui danse» termine 13<sup>e</sup> au scratch, 2<sup>e</sup> du groupe, coupe des dames.

14<sup>e</sup> au général et 3<sup>e</sup> du groupe Jean-Luc Marteil, 16<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> Marianne Hoepfner, malheureusement non inscrite au Trophée, de même que l'équipe corse Scarameli-Canonicci venu en voisine, 23<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup>. 21<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> du groupe Stéphane Neyret, 25<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> Christian Gachan.

## DE LA SARRE A AMPUS

Durant ce même week-end, très chargé, Michel Marie avait remporté la victoire en groupe B, 27<sup>e</sup> au général, au Saarland Rallye (coeff. 3) pourtant bien peu propice aux 100 ch de la Visa; Michel Bernez avait été moins heureux au Rallye mont Dome-monts Forez (coeff. 1) : 4<sup>e</sup> du groupe B. Dans la région de Draguignan avait lieu la première course de côte comptant pour le Trophée : Ampus (coeff. 5). Alain Coppier, dont la stratégie de début de saison est exemplaire, y était. Il récolte 50 points de mieux en terminant 4<sup>e</sup> du groupe B, parmi des Porsche et des BMW et devant six autres Visa : Eric Chantriaux 5<sup>e</sup>, Michel Bagard 6<sup>e</sup>, Daniel Rageau 7<sup>e</sup>, Robert Cat 8<sup>e</sup>, Michel Muroni 9<sup>e</sup>, Jacques Rein 10<sup>e</sup>.

Au Trophée, après 14 épreuves, les écarts se creusaient : 335 points séparaient le premier du 27<sup>e</sup>. Assez nettement détaché en tête : Alain

ence or of keenness on the part of certain teams, led the organizers to cancel five of the seven road stages on the Saturday (i.e. 48.5 miles out of 77), and three out of eight of the cross-country stages or 43.5 miles (and among them the finest and longest race, the 19-mile between Alès and Uzès) out of 81... leaving a total of 66.5 miles of actually run "stages", against 158.5 planned! Out of the 138 starters, forty or so got through everything, while the others stayed slewed across the road until the stewards most "democratically", so to speak, cancelled the run!

However this may be, the Visas were the delight of the large crowds lining the route. The two Works drivers, in particular, astounded everyone with their skill. At the end of the first day, Maurice Chomat, who had beaten everybody in the first cross-country stage, lay 2nd in the general classification; the fact that he left the road on the Sunday lost him time.

Christian Rio managed to squeeze his group B Visa between two powerful (over 300 HP) group 4 Porsche SCs. He won in group B, ahead of one Porsche, on Audi quattro and five other Visas: Robert Cat 4th, Daniel Rageau 5th, Dennis Cavasino 7th, Pierre Sintzel 8th and Yvon Leccœur 9th.

Nothing had changed however, regarding the leaders in the Trophy classification: Coppier, Dorche, Tabatoni, Arbant.

## A VIKING IN SARDINIA

In Sardinia (1st to 3rd April), seven Visas at the finish (out of 113 starters) in the Costa Smeralda Rally (European Championship race, coefficient 3 in the Trophy). In the three legs of short, very fast specials stages run both during the day and at night, they had had to compete with cars such as the Ferrari 308 GTB, Opel Ascona Connero, Audi Quattro turbo, Talbot Lotus, Lancia Stratos and the new Lancia Abarth Rally class — in other words, as always, with vehicles three times as powerful and four or five times as costly as they. And, as always in such exalted company, they proved able to hold their own and to defend their positions, seven Visas being among the first 25 in the general classification.

Two drivers performed particularly well — and drew a lot of attention: Norwegian Terje Sveinsvoll, 12th overall and 1st in group B (which he led from the second leg on); and immediately behind him, first of the French drivers, the sparkling Mme Perrier, whose "effervescent" Visa finished 13th overall, 2nd in the group, and first in the Ladies' Cup.

14th overall and 3rd in the group, Jean Marteil, 16th and 4th Marianne Hoepfner, unfortunately not entered for the Trophy, like the Corsican team of Scarameli-Canonicci, here on a neighbouring visit, 23rd and 6th. 21st and 5th in the group was Stéphane Neyret, with Christian Gachan 25th and 7th.

## FROM THE SAAR TO AMPUS

During this same very busy week-end, Michel Marie had group B win, coming in 27th overall in the Saarland Rally (coeff. 3), despite its unsuitability for the Visa's 100 HP, Michel Bernez had been less fortunate in the Mont Dome — Monts Forez Rally (coeff. 1): 4th in group B. In the Draguignan region the first hill to climb counting for the Trophy was held: Ampus (coeff.

Coppier 388 points puis deux pilotes au-dessus de 200 points : Christian Dorche 2<sup>e</sup>, 320 points, Olivier Tabatoni 3<sup>e</sup>, 232 points.

## SVEINSVOLL AUX CAUSSES

Hélas, le week-end du 10/11 avril n'allait pas être propice aux deux leaders du Trophée : Dorche cassait son moteur sur le circuit de Nogaro, Coppier était victime d'un énorme trou dans la très dure spéciale disputée sur terrain militaire le premier jour du rallye des Causses rouergats (29<sup>e</sup> au général, 9<sup>e</sup> du groupe).

Le même rallye vit par contre l'apothéose du Norvégien Sveinsvoll qui fit mieux encore qu'en Sardaigne : 4<sup>e</sup> au classement général et 1<sup>er</sup> du groupe B, malgré plusieurs crevaisons, dont la dernière en pleine course poursuite en finale du rallye ; il parvenait ainsi à la 4<sup>e</sup> place du Trophée. Derrière lui trois autres Visa : Bernez 5<sup>e</sup>, Lapie 6<sup>e</sup>, Lagorsse 7<sup>e</sup>... Avec Bagard 10<sup>e</sup>, cela faisait 5 Visa dans les 10 premiers au «scratch». Et ce n'était pas fini : Rein 12<sup>e</sup>, Voyenant 15<sup>e</sup>, etc., 12 Visa classées au total.

Sur le circuit de Nogaro, Chantriaux, 9<sup>e</sup> au classement général, 7<sup>e</sup> du groupe B, récoltait 30 points bons à prendre.

## Mme PERRIER CONFIRME

Les 17 et 18 avril au Critérium Alpin Jean Behra (très beau temps, 344 km en 12 spéciales sur goudron et 85 km en 6 spéciales sur terre, 131 voitures au départ, 53 à l'arrivée) les deux pilotes d'usine ayant connu des (in)fortunes diverses (Rio défaillance de boîte de vitesses, Chomat crevaisons multiples et sortie de route), qui prit la tête des Visa ? Cela coule de source : Mme Perrier ! Luttant au coude à coude avec

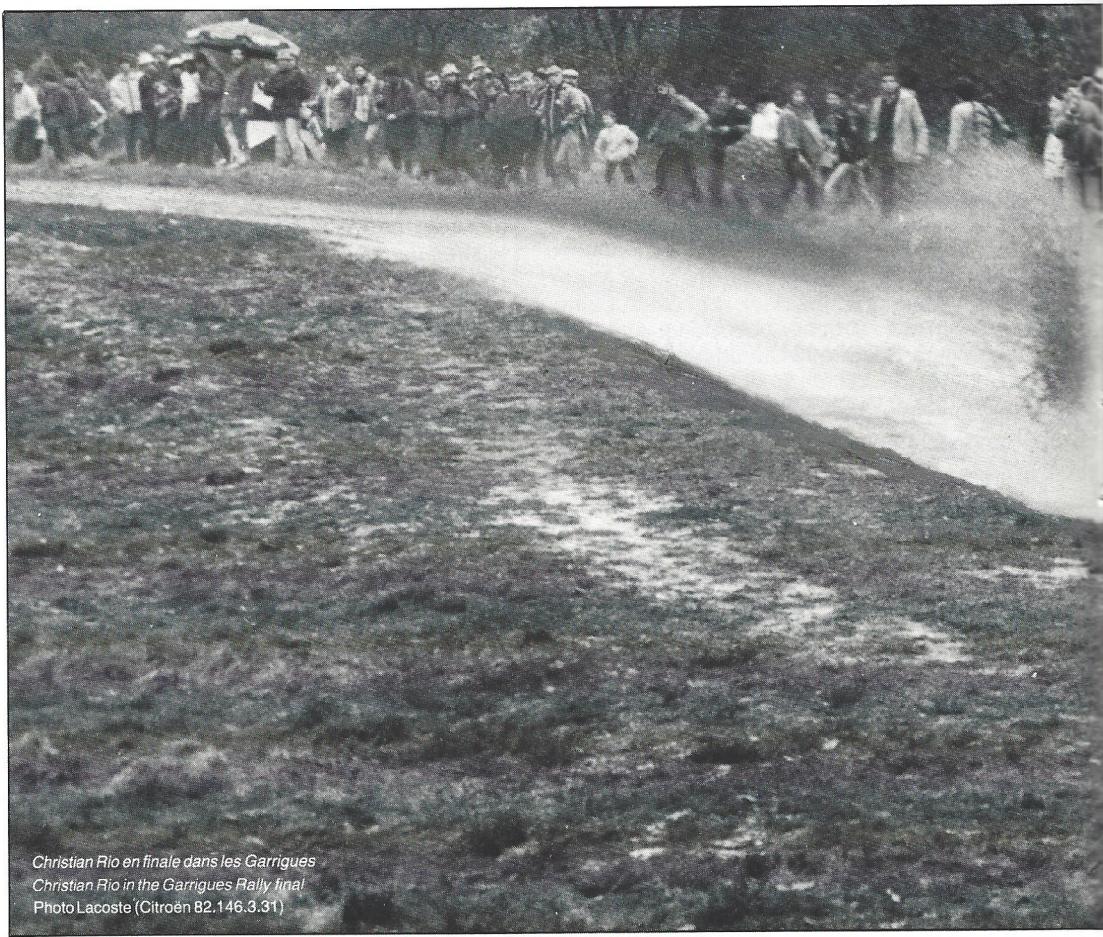
5). Alain Coppier, stratégically inspired since the start of the season, was there. He collected an extra 50 points by finishing 4th in group B, among the Porsches and BMWs and ahead of six more Visas: Eric Chantriaux 5th, Michel Barard 6th, Daniel Rageau 7th, Robert Cat 8th, Michel Muroni 9th and Jaques Rein 10th.

But alas, the week-end of 10-11 April was not to be a lucky one for the two Trophy leaders: Dorche's engine failed on the Nogaro circuit, while Coppier fell victim to an enormous pot-hole during the very tough battle fought out on the first day on a military training area in the Causses-Rouergats Rally (29th overall, 9th in the group).

That same rally however saw the emergence of Sveinsvoll the Norwegian, who did even better than in Sardinia, 4th overall and 1st in group B, despite several punctures, the last of them when going flat out on the final stage. Behind him lay three more Visas: Bernez 5th, Lapie 6th, Lagorsse 7th; with Bagard 10th, this made 5 Visas among the first 10. But this was by no means all: Rein was 12th, Voyenant 15th, etc... twelve Visas altogether.

On the Nogaro circuit, Chantriaux, 9th overall, 7th in group B, collected an encouraging 30 points.

17 and 18 April, in the Jean Behra Alpine Rally (fine weather, 214 miles in 12 specials on tarmac and 53 miles in 6 specials on earth tracks, 131 cars at the start, 53 in at the finish) after the two Citroën drivers had enjoyed varying (mis) fortunes (Rio had gearbox problems, Chomat after repeated punctures went out of the track), who do you think took the lead of the Visas? Mrs Perrier, of course. In shoulder to shoulder competition with Barbagioni and Sintzel, the regular-



Christian Rio en finale dans les Garrigues

Christian Rio in the Garrigues Rally final

Photo Lacoste (Citroën 82.146.3.31)

Barbagiani et Sintzel, sa régularité dans la performance de pointe lui permit de l'emporter : 12<sup>e</sup> au classement général et 3<sup>e</sup> du groupe ; Barbagiani 15<sup>e</sup> au général, 4<sup>e</sup> du groupe ; Sintzel 17<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup>, devant Besson et Bour 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> dans le groupe.

Durant le même week-end, au Rallye AMAC Tulip, un nouveau venu, le Hollandais Paul Maaskant, terminait 1<sup>er</sup> du groupe B et 10<sup>e</sup> du général tandis que Marteil plaçait sa Visa 12<sup>e</sup> du général et 2<sup>e</sup> du groupe.

## COPPIER LEADER

Un autre rallye, l'Armor, permettait à Segolen de récolter 51 points pour sa première sortie en terminant 8<sup>e</sup> au classement général et 3<sup>e</sup> du groupe B devant Rageau 9<sup>e</sup> au général et 4<sup>e</sup> du groupe B, Bornhauser 5<sup>e</sup> du groupe et Mucherie 8<sup>e</sup>.

Enfin, cette fin de semaine chargée voyait dans la course de côte du col Saint-Pierre, Chantriaux finir 4<sup>e</sup> en groupe B devant Coppier 6<sup>e</sup>, Tabatoni 7<sup>e</sup>, Lapie 8<sup>e</sup>, Marie 10<sup>e</sup>, Huescat 11<sup>e</sup>, Neyret 12<sup>e</sup>.

A quelques jours de la première distribution des prix du Trophée, Alain Coppier était solidement installé en tête du classement avec 416 points en 6 résultats (3 rallyes, 1 circuit, 2 courses de côte) devant Christian Dorche 2<sup>e</sup> avec 320 points mais en 2 résultats seulement, Olivier Tabatoni 3<sup>e</sup> avec 248 points en 3 résultats. 4<sup>e</sup> Jean-Luc Marteil 201 points, 5<sup>e</sup> Terje Sveinsvoll 198 points, 6<sup>e</sup> Mme Dominique Perrier 190 points, 7<sup>e</sup> Michel Marie 143 points, 8<sup>e</sup> Daniel Rageau 142, 9<sup>e</sup> Eric Chantriaux 140, 10<sup>e</sup> Pierre Sintzel 138...

ity of her top performances allowed her to carry it off: 12th in the general classification and 3rd of groupe B; Barbagioni 15th in the general classification, 4th of group B; Sintzel 17th and 6th, ahead of Besson and Bour 7th and 8th of the group.

During the same week-end in the A.M.A.C. Tulip Rally, a new-comer, the Dutch Paul Maaskant finished in 1st of group B and 10th in the general classification, while Marteil ended 12th general and 2nd of group B.

Another rally, the Armor, gave Segolen a chance to score 51 points on his first participation in the Trophy and to finish 8th in the general classification and 3rd of group B, ahead of Rageau, 9th in the general classification and 4th of group B, Bornhauser 5th of group B and Mucherie, 8th.

Lastly, this heavy week-end saw Chantriaux finish 4th of group B in the St Pierre Pass Hill-climb, ahead of Coppier (6th), Tabatoni (7th), Lapie (8th), Marie (10th), Huescat (11th) and Neyret (12th).

Only a few days before the Trophy award of prizes Alain Coppier held firmly the leadership in the general classification, scoring 416 points in 6 events (3 rallies, 1 circuit race and 2 hill-climbs), ahead of Christian Dorche, 2nd with 320 points in 2 events only, Olivier Tabatoni 3rd with 248 points in three events. 4th Jean-Luc Marteil 201 points, 5th Terje Sveinsvoll 198 points, 6th Mrs Dominique Perrier 190 points, 7th Michel Marie 143 points, 8th Daniel Rageau 142 points, 9th Eric Chantriaux 140 points, 10th Pierre Sintzel 138 points. Out of 75 Trophy drivers, 34 won a classification.

In the team-mates Trophy, Patricia Privero, Dorche's co-pilot and Josepha Laloz, Coppier's co-pilot, were in competition for the 1st place.



# PORTUGAL : VISA SUR ASPHALTE VISA SUR TERRE

Après le Rallye Povoa de Varzim, en janvier, dans lequel l'équipage Rufino Fontes-Valdemar Guimaraes avait pris la tête des Visa groupe N devant Inverno - Amaral Neto, le Trophée Visa portugais se poursuivait, les 6 et 7 février, par un deuxième rallye entièrement sur asphalte dans la région de Sintra: le rallye des Camélias. 405 km dont 165 en 16 épreuves spéciales.

Sur 41 voitures à l'arrivée (65 au départ), pas moins de 13 Visa Super X de série (groupe N) et la Visa groupe II de Francisco Romaozinho - Pedro de Almeida qui domine largement sa catégorie et se classe 8<sup>e</sup> au scratch à 3 secondes d'une Porsche groupe B.

En tête des groupes N, la Visa d'Inverno Amaral - Neto, 17<sup>e</sup> au scratch, 1<sup>er</sup> du groupe N. Avec 57 points Inverno Amaral s'installe solidement en tête du Trophée devant Joaquim Guedes (3<sup>e</sup> des Visa aux Camélias) 36 points, Rufino Fonte 30 points, Hostein Mello, Manuel Russo, Helder Abrantes et Luis Perez ex æquo avec 27 points.

## AMARAL RÉCIDIVE

Les quatre rallyes restant à courir allaient l'être sur terre. Premier d'entre eux: Figueira da Foz, les 27 et 28 mars. 535 km dont 225 km en 13 épreuves spéciales chronométrées, onze d'entre elles sur piste de terre,

*After the Povoa de Varzim Rally, in January, in which the team of Rufino Fontes-Valdemar Guimaraes had taken the lead among group N Visas, ahead of Inverno Amaral - Neto, the Portuguese Visa Trophy was to carry on, on 6 and 7 February, with a second exclusively tarmac rally in the Sintra area: the Camellias Rally, 252 miles, 103 of them in special stretches.*

*Out of the 41 cars in at the finish (65 starters), no fewer than 13 were standard production Visa Super Xs (group N), plus Francisco Romaozinho - Pedro de Almeida's group II Visa, which headed its category with the greatest of ease, clocking the 8th scratch time, within 3 seconds of a group B Porsche.*

*Heading group N was Inverno Amaral - Neto's Visa, with the 17th scratch time. With 57 points, Inverno Amaral took a solid lead in the Trophy, following by Joaquim Guedes (3rd of the Visas in the Camellias Rally) 36 points, then Rufino Fontes 30 points, Hostein Mello, Manuel Russo, Helder Abrantes and Luis Perez lying equal with 27 points.*

## AMARAL DOES IT AGAIN

*The four rallies still to be run were all loose surface. First Figueira da Foz, 27 and 28 March.*

*333 miles, of which 140 made up 13 special*



F. Romaozinho - P. de Ameida  
Photo Slick (Citroën BX 78.2)



L. Amaral - Neto  
Photo Slick (Citroën 82.78.1)

comportant notamment les célèbres tronçons de Buçaco, Candosa, Arganil, Cadafaz et Fajao - Arganil.

68 voitures au départ, 30 à l'arrivée, dont 8 Visa. La meilleure d'entre elles, celle d'Inverno Amaral - Neto se hisse à la 8<sup>e</sup> place du classement général, gagne son groupe et rapporte à son pilote 33 points de plus au Trophée.

Avec elle, on ne compte pas moins de sept Visa dans les vingt premières au classement scratch: Russo-Sena 12<sup>e</sup>, Fortes-Estrella 14<sup>e</sup>, Perez-Perez 15<sup>e</sup>, Canario-Pedrosa 17<sup>e</sup>, Fonseca-Neves 19<sup>e</sup>, Madeira-Lemos 20<sup>e</sup>.

Après trois épreuves, c'est-à-dire à mi-parcours, l'écart se creuse au classement du Trophée entre Inverno Amaral (90 points) et les pilotes qui le suivent: 2<sup>e</sup> Manuel Russo 54 points, 3<sup>e</sup> Luis Perez 48 points, 4<sup>e</sup> Helder Fortes 42 points, 5<sup>e</sup> Die Canario 39 points, etc. Seize pilotes classés.

## PORTO : MADEIRA

Disputé à la mi-avril, le rallye F.C. Porto a vu 9 Visa passer la ligne d'arrivée, dont celle de Nuño Madeira 8<sup>e</sup> au classement général et première du groupe, L. Gomes 9<sup>e</sup> au classement général, Joaquim Guedes 11<sup>e</sup>, Vasconcelos 13<sup>e</sup>, etc.

Après quatre épreuves, Inverno Amaral se détache en tête du Trophée avec 90 points devant Madeira 69, 3<sup>e</sup> Luiz Perez 63, 4<sup>e</sup> Guedes et Helder Fortes ex-aequo avec 60 points.

## R. FONTES EN COTE

Hors trophée, Rufino Fontès donna une éclatante démonstration de ses possibilités et de celles de la Visa II groupe B en terminant second (sur 53 participants) au classement général de la course de côte du Lac Bleu, disputée le 4 avril dans les collines de Sintra.

*timed stretches, eleven of them on earth tracks, with among them the notorious Buçaco, Candosa, Arganil, Cadafaz and Fajao-Arganil stretches.*

*68 cars at the start, 30 at the finish—and among them 8 Visas. The best of these, that of Inverno Amaral—Neto, climbed to 8th place in the general classification, winning in its group and bringing its driver an extra 33 Trophy points.*

*Including this car, no fewer than 7 Visas were in among the first twenty in the scratch classification: Russo - Sena 12th, Fortes - Estrella 14th, Perez - Perez 15th, Canario - Pedrosa 17th, Fonseca - Neves 19th, Madeira - Lemos 20th.*

*After three events, or half-way through the Trophy, the gaps in its classification became more marked between Inverno Amaral (90 points) and the runners up: 2nd Manuel Russo 54 points, 3rd Luis Perez 48 points, 4th Helder Fortes 42 points, 5th Die Canario 39 points, and so on. The classification now numbered sixteen drivers.*

## PORTO: MADEIRA

*9 Visas crossed the finish line in the F.C. Porto Rally (mid-April) among which Nuno Madeira's, 8th in the general classification, Joaquim Guedes's, 11th, Vasconcelos's, 13th etc...*

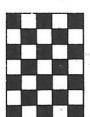
*After four events, Inverno Amaral holds the lead in the Trophy scoring 90 points, ahead of Madeira, 69 point; 3rd Luiz Perez (63 points), 4th Guedes, ex-aequo with Helder Fortes (60 points).*

## R. FONTES HILL-CLIMBING

*Away from the Trophy, Rufino Fontes gives a brilliant demonstration of his own and his group-B Visa II's capacities by finishing second (out of 53 entrants) overall in the Blue Lake hill climb, contested on 4 April in the hills of Sintra.*



**RALLYES**



# PHOTOTHEQUE

Formes, matière, lumière, couleurs, reflets, brillances, contrastes ou nuances... concepts communs à l'auto et à la photo, si souvent en symbiose depuis que toutes deux ont si profondément marqué le siècle. Citroën et la photo, c'est déjà une vieille liaison, cela remonte aux années soixante, lorsque Delpire inventait la publicité automobile, lui donnait un style, du caractère et une tenue hors du commun et la plaçait à un niveau qu'elle n'a plus jamais atteint depuis.

Citroën et les photographes, c'est André Martin bien sûr, mais aussi William Klein, Marc Riboud, Eric Hartmann, Peter Knapp, Raymond de Seynes, Harry Gruyaert... Plus tard, plus loin, vinrent des reportages de Bert Becker, Jean Rey, Martin Monestier, Roberto Martinez, Roland et Sabrina Michaud... Récemment, Michel Birot, Franck Dieleman, Jean Mounicq, Mariane Haas, Philippe Terret...

Aujourd'hui les Relations Publiques Citroën renouent plus nettement avec la photographie : elles s'offrent à prêter huit jours une voiture à un photographe, sélectionné sur dossier, qui s'intéresse à l'auto, et lui remboursent ses frais techniques. Les photos noir et blanc ou diapo couleurs, si elles sont retenues, sont achetées et les meilleures d'entre elles publiées dans le Double Chevron.

*Shapes, materials, light, colours, reflections, contrasts and shades... all of them concepts common to the motor car and to photography, and frequently used together, since both have so basically influenced this century.*

*Citroën and photography have a long-standing love affair, dating back to the '60s, when Delpire invented car advertising. Now for Citroën and photographers: André Martin, of course, but also William Klein, Marc Riboud, Eric Hartmann, Peter Knapp, Raymond de Seynes, Harry Gruyaert... Later, a stage further, illustrations by Bert Becker, Jean Rey, Martin Monestier, Roberto Martinez, Roland and Sabrina Michaud... More recently, Michel Birot, Franck Dieleman, Jean Mounicq, Mariane Haas, Philippe Terret...*

*Today, Citroën's public relation department is associating itself ever closer with photography, prepared as it is to lend a car for a week to a photographer interested in this concept, and to pay for his technical costs. Black and white photographs or colour slides, when selected, are purchased, and the best of them published in Double Chevron. In each issue, under this heading, a selection of pictures by an unknown, or an already known, photographer will be presented.*

## JACQUES ROLANDEY ET LA CX

Jacques Rolandey est déjà connu. Il fit quelques-unes des premières photos de la Visa II dès mars 1981 (voir Double Chevron n° 63).

Sorti de l'école EFFET à Lyon, il a travaillé un an et demi avec Franck Dieleman, puis dans un studio, avec des photographes très différents.

Il a 29 ans et il a trouvé son style, comme en témoignent les cinq photos présentées dans ce numéro (ici même, ainsi qu'en première et dernière pages de couverture). L'usage franc et habile du filtre, comme ci-contre, accentue la présence de la CX blanche autour de laquelle s'ordonne une géométrie précise, dont les savantes lignes de fuite séparent un ciel de science fiction de l'eau épaisse et verte.

Au clin d'œil du coucher de soleil hollywoodien hyper-classique de la page 44 répondent les subtils camaïeux de gris, l'extrême économie de moyens et l'approche inventive des photos des pages 22 et 24.

Appareil Nikon FM, objectifs 24 et 35 mm, pellicule Ektachrome 64 ASA.

Jacques Rolandey, for his part, is well known. He took a few of the first pictures of the Visa II when it was introduced, in March 1981 (see Double Chevron No. 63). An ex-pupil of the EFFET school in Lyons, he worked for a year and a half with Franck Dieleman; then in a studio, with very different photographers. Now 29, he has found his own style, as can be seen from the five photographs shown in this issue (here, and also on the front and back covers).

His frank, skilful use of filters, (see picture opposite) highlights the presence of the white CX, around which is a precise geometric pattern, whose perspective separates a science-fiction sky from thick, green waters. The tongue-in-the-cheek, hyper-classical Hollywood-style sunset on page 44 is balanced by the subtle shades of grey, the extreme simplicity and the inventive approach in the photographs on pages 22 and 24.

Nikon FM camera, 24- and 35-mm lenses, Ektachrome 64 ASA film.

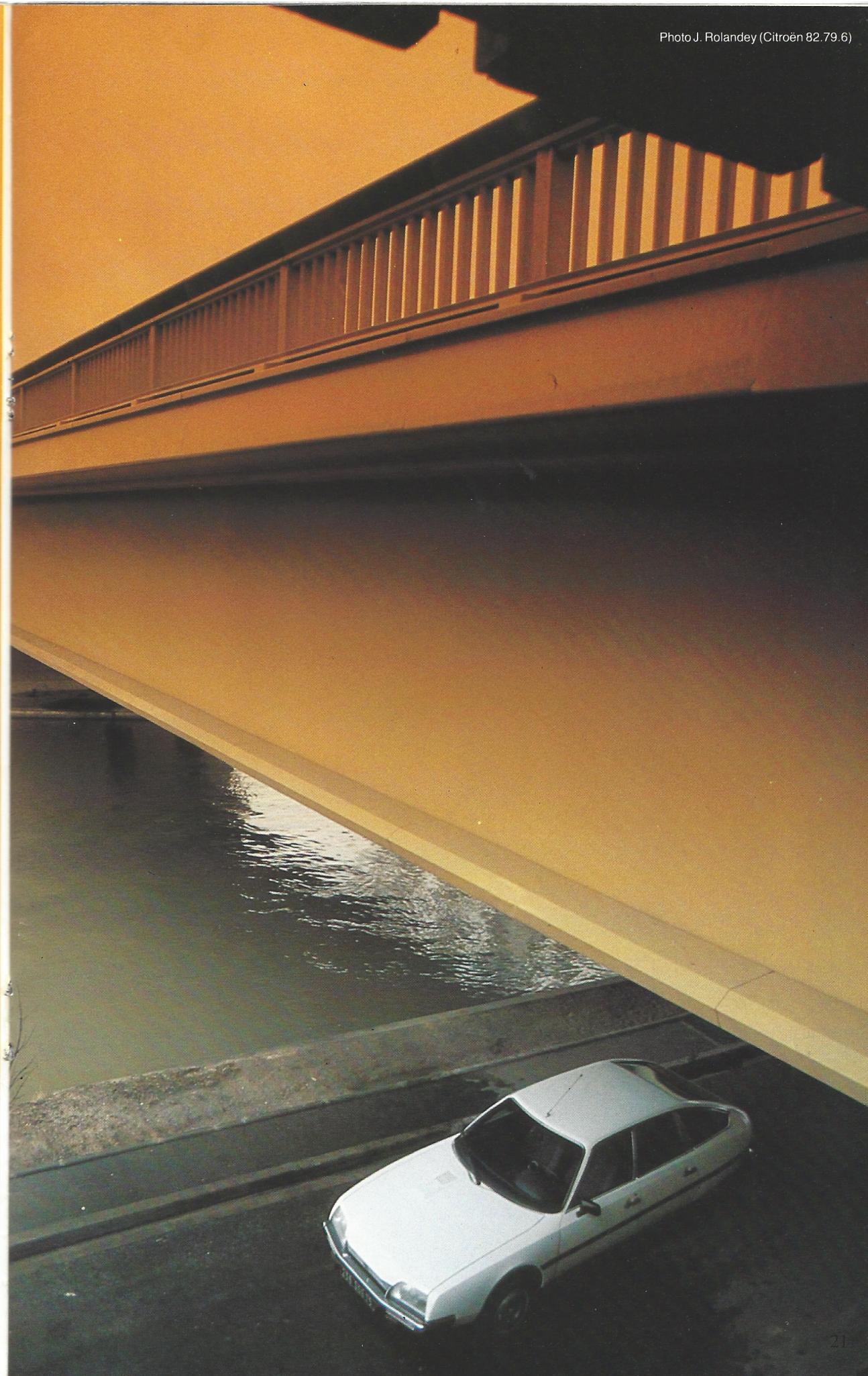
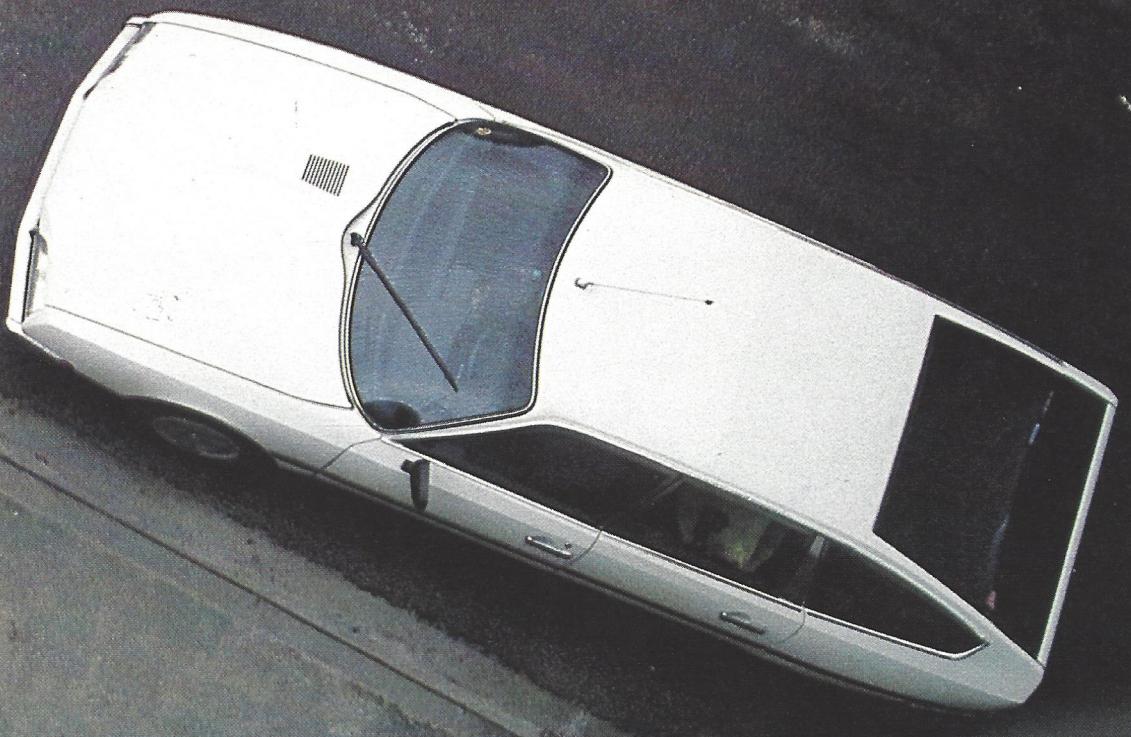


Photo J. Rolandey  
(Citroën 82.79.5)







# PHOTO- THEQUE

Photo J. Rolandey (Citroën 82.79.22)

# LA SECURITE PRIMAIRE SELON CITROËN

PRIMARY SAFETY AS CITROËN SEES IT

La sécurité primaire consiste à doter le véhicule de qualités qui doivent permettre au conducteur d'éviter l'accident.

De longue date Citroën a mis délibérément l'accent sur ce type de sécurité en conférant à ses voitures un comportement routier optimal.

Cette volonté répond à la tradition de progrès techniques en laquelle certains voient la caractéristique principale de la firme.

Aujourd'hui comme hier, les qualités indispensables à la sécurité primaire des véhicules imposent des études et des travaux qui touchent des domaines variés mais interdépendants.

Ainsi la sécurité active offerte à l'utilisateur d'une automobile dépend de qualités concernant :

- la tenue de route
- la suspension
- le freinage
- la direction
- l'aérodynamique
- l'ergonomie

*Primary safety means giving a vehicle such qualities that should help the driver avoid accidents.*

*Citroën has for a long time intentionally stressed this form of safety by giving its vehicles the best possible road behaviour.*

*This approach is in keeping with the tradition of technical progress that some regard as the firm's hallmark.*

*Today, as in the past, the qualities that are the key to the primary safety of vehicles call for studies and other work in a number of areas that are distinct but interdependent.*

*Thus, the active safety provided to the user of an automobile depends on qualities in the areas of:*

- *road-holding*
- *suspension*
- *braking*
- *steering*
- *aerodynamics*
- *ergonomics*



# DES ETUDES POUR MIEUX CONDUIRE : L'ERGONOMIE

## RESEARCH FOR BETTER DRIVING-ERGONOMICS

Le poste de conduite des véhicules d'aujourd'hui fait l'objet d'études approfondies destinées à accroître la sécurité automobile en augmentant les possibilités de concentration du conducteur sur la circulation et en diminuant sa fatigue dans l'accomplissement des gestes répétitifs.

### LA BONNE FAÇON DE S'INSTALLER

Le premier souci de l'ergonome consiste à faire asseoir dans un véhicule des conducteurs dont la taille varie de 1,50 m à 1,85 m.

Le dessin du siège, ses réglages, la position des pédales de commande du véhicule, celle du volant de direction doivent permettre à l'ensemble de cette population de trouver une position de conduite confortable dite «de moindre fatigue».

L'expérience et les résultats de diverses études biomécaniques ont matérialisé les angles favorables à cette position de conduite idéale. Ces derniers tiennent compte de la compression naturelle des viscères et de la meilleure position d'absorption des sollicitations du corps occasionnées par les réactions du véhicule au roulage.

*The driver's seat in the vehicles of today forms the subject of extensive research aimed at improving automotive safety by making it easier for the driver to concentrate on driving and by reducing the fatigue resulting from the performance of repeated movements.*

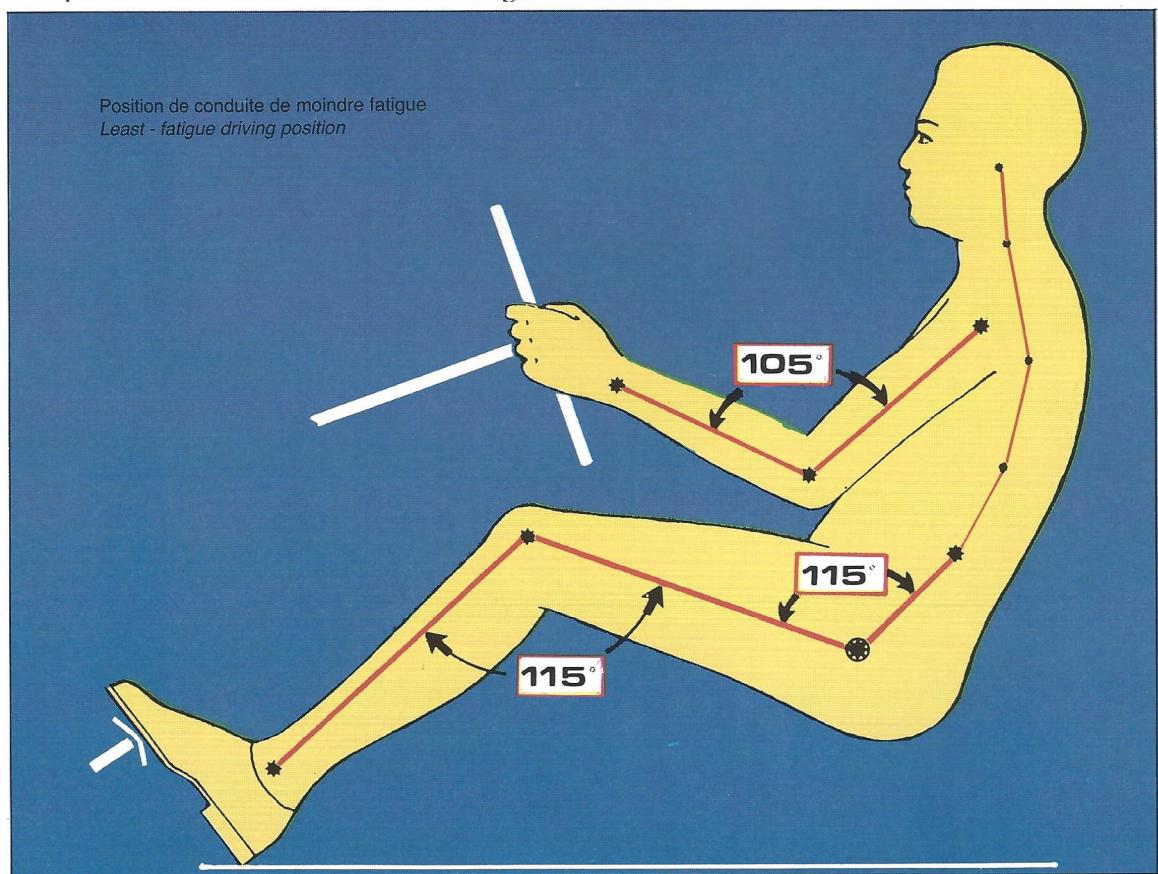
### PROPER SEATING

*The ergonomist's first concern is to provide seating in a vehicle for drivers 1.50-1.85 m tall.*

*The design and adjustments of the seat and the position of the vehicle's pedals and steering wheel must be such that any member of this population can find a comfortable driving position, the so-called "least fatigue" position.*

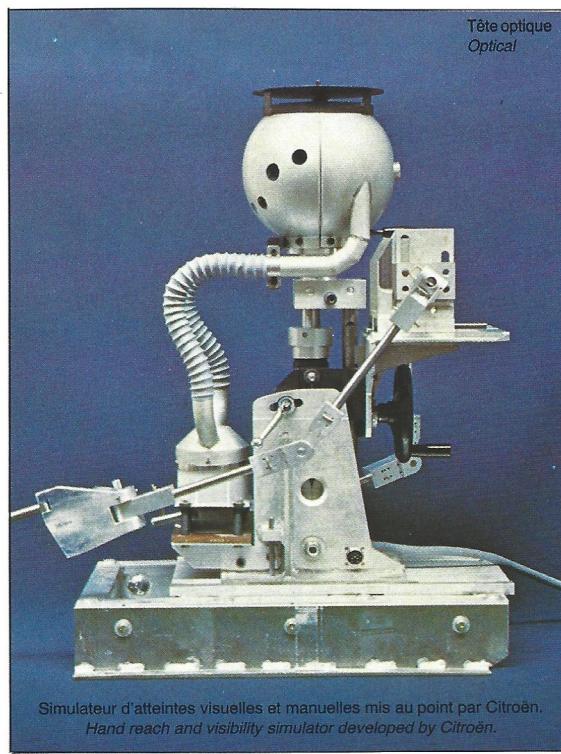
*Experience and the results of biomechanical surveys have shown what angles favour the ideal driving position.*

*These angles allow for the natural compression of the viscera and take into account the best position for withstanding the forces imposed on the body by the vehicle's responses to the running conditions.*

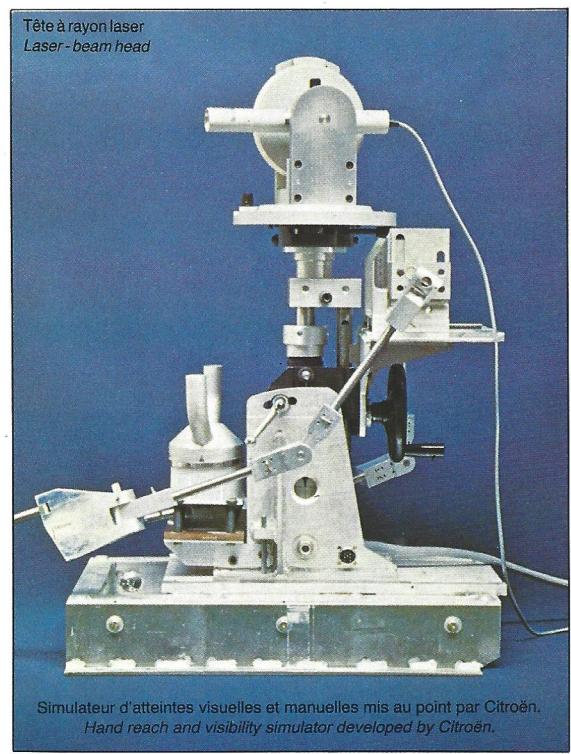


Une fois les conducteurs installés, les ergonomes déterminent selon un critère de confort précis, les atteintes manuelles et visuelles : elles doivent pouvoir être réalisées dans la position naturelle de conduite, c'est-à-dire sans que le dos de la personne assise ne cesse de toucher le siège.

*Once the drivers have been seated, the ergonomists determine, in accordance with a specific criterion of comfort, the conditions of hand reach and visibility, all of which must be achieved in the natural driving position, that is, the seated person's back should remain in contact to the seat.*



Tête optique  
Optical head



Tête à rayon laser  
Laser-beam head

Simulateur d'atteintes visuelles et manuelles mis au point par Citroën.  
Hand reach and visibility simulator developed by Citroën.

Simulateur d'atteintes visuelles et manuelles mis au point par Citroën.  
Hand reach and visibility simulator developed by Citroën.

95 % des informations nécessaires à la conduite sont d'origine visuelle, c'est dire toute l'importance du champ de vision du futur conducteur. Chez l'homme, ce champ est bien connu ; il va permettre de dresser la carte des zones d'utilisation du poste de conduite en prenant en compte les mouvements aisés des yeux, de la tête, des mains sur le volant.

Des recherches sont effectuées pour affecter une zone à chaque composant du poste de conduite. Les ergonomes dressent un inventaire exhaustif de tous ces équipements : du volant à l'allum-cigares.

Chacun est noté en fonction de son importance par rapport à la conduite, à sa fréquence d'utilisation, à la préférence pour la main droite ou la main gauche, du besoin qu'il y a de focaliser son regard ou si la seule perception binoculaire est suffisante.

Par exemple le levier de changement de vitesses doit être situé à droite, actionné par une seule main et placé dans le champ de perception binoculaire (on ne le regarde pas chaque fois que l'on change de vitesse).

Chaque équipement aura donc une ou plusieurs zones préférentielles d'implantation.

Cette analyse de la valeur du poste de conduite n'est qu'une approche globale, chaque point particulier fait l'objet d'une étude de détail. En parallèle avec un centre informatique, un simulateur d'atteintes manuelles et visuelles créé par Citroën permet l'étude et la mesure :

#### 1. Avec une tête optique

- des champs de vision de moindre fatigue
- des champs d'atteintes manuelles et visuelles

#### 2. Avec une tête à rayon laser

- des champs de rétrocision
- des champs d'obstruction de carrosserie et des pare-soleils
- des débattements d'essuie-glace

L'ensemble des travaux est complété par des essais réels sur véhicule.

*Vision provides 95% of the information required in normal driving; this gives an idea of the importance of the field of vision of the future driver. In Man, the field of vision is well known; it will be used in drawing up a map of the areas of utilization of the driver's space, taking into consideration easy movements of the eyes, of the head, of the hands on the steering wheel.*

*Research is conducted with a view to assigning an area to each component of the driver's space. Ergonomists draw up a comprehensive list of any such equipment, from the steering wheel to the cigarette lighter. Each is marked according to its importance as to driving, to its frequency of use, to a preference for the right or left hand, and whether it requires a careful look or merely the barest binocular perception.*

*The gear-change lever, for example, should be located on the right-hand side, operated by a single hand, and placed in the field of binocular vision (you don't look at it each time you change gears).*

*Thus, there will be one or more preferred locations for each item of equipment.*

*The foregoing analysis of the value of the driver's space is only an overall approach: each specific point is also dealt with in a separate detailed study. In conjunction with a data-processing centre, a hand reach and visibility simulator developed by Citroën is used to study and measure:*

#### 1. With an optical head

- the rear-view fields;
- the fields obstructed by the bodywork and sun visors;
- windscreens-wiper travel.

#### 2. With a laser-beam head

- the rear-view fields;
- the fields obstructed by the bodywork and sun visors;
- windscreens-wiper travel.

*This work is supplemented by tests on actual vehicles.*

# LA SECURITE SECONDAIRE SELON CITROËN

## SECONDARY SAFETY AS CITROËN SEES IT

Communément appelée sécurité passive, la sécurité secondaire est le résultat de la volonté qui consiste à doter un véhicule des qualités qui permettent de protéger les usagers de la route en minimisant, voire en supprimant, les effets des collisions.

De patients travaux, de nombreuses recherches, de multiples essais sont les démarches indispensables des ingénieurs chargés de concevoir des automobiles aux qualités de protection toujours plus performantes contre les conséquences des chocs sur l'homme.

Leurs travaux portent notamment sur :

- le choc frontal à 180°,
- le choc frontal à 150°,
- le choc latéral,
- la modélisation mathématique des chocs,
- la recherche de l'amélioration de la sécurité des piétons,
- l'expérimentation d'un système de retenue du type «baudrier gonflable».

Ce type de choc représente en France : 27 % des accidents avec dégâts corporels, 30 % des tués et blessés à l'intérieur des véhicules.

L'objectif des recherches de sécurité secondaire consiste, en cas de choc frontal, à assurer la protection du conducteur et des passagers :

- 1) en réduisant l'importance des forces qu'ils subissent durant le choc, grâce à une déformation contrôlée des éléments avant du véhicule,
- 2) en répartissant ces forces sur le corps de chaque occupant par un système de protection (ceinture de sécurité ou autre dispositif équivalent),
- 3) en conservant un volume d'habitacle suffisant pour que la déformation des éléments avant du véhicule ainsi que le système de retenue puissent jouer leur rôle protecteur.

### PRINCIPE D'ESSAI DU CHOC FRONTAL A 180°

Le véhicule muni de toutes ses pièces et de tous ses équipements est lancé de face sans contrainte, à 50 km/h sur un bloc de béton et de terre compacte dont la masse est supérieure à 70 tonnes.

La cinématographie visualise le comportement du véhicule et de ses occupants durant le choc.

Une analyse des images permet de reconstituer les mouvements des points préalablement repérés sur le véhicule.

Des mannequins sont utilisés pour l'enregistrement des effets du choc sur les occupants.

*Secondary safety, commonly known as "passive safety", is the result of a determination to endow a vehicle with qualities serving to protect its users by reducing to a minimum, or even eliminating, the effects of collisions.*

*Patient work, extensive research and many tests are the course that must be followed by the engineers assigned to design automobiles providing ever better protection from the effects of impacts on Man.*

*They are working in particular on:*

- *180° head-on collisions,*
- *150° head-on collisions,*
- *side impact,*
- *mathematical modelling of impacts,*
- *improved safety for pedestrians,*
- *testing of an "inflatable belt" retention system.*

*In France, this type of collision accounts for 27% of all accidents involving bodily injuries and 30% of death and injuries to vehicle passengers.*

*The purpose of secondary safety research is to protect the driver and the passengers in a head-on collision:*

- 1) *by reducing the forces imposed on them in a collision, by controlled crumpling of the front of the vehicle;*
- 2) *by distributing these forces over each passenger's body by means of a protective device (safety belt or any other similar device);*
- 3) *by limiting the deformation of the passenger compartment so that crumpling and the retention devices of the front end can be fully effective in providing protection.*

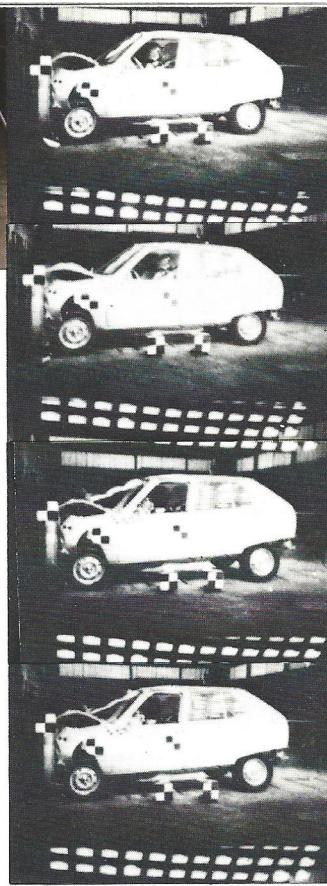
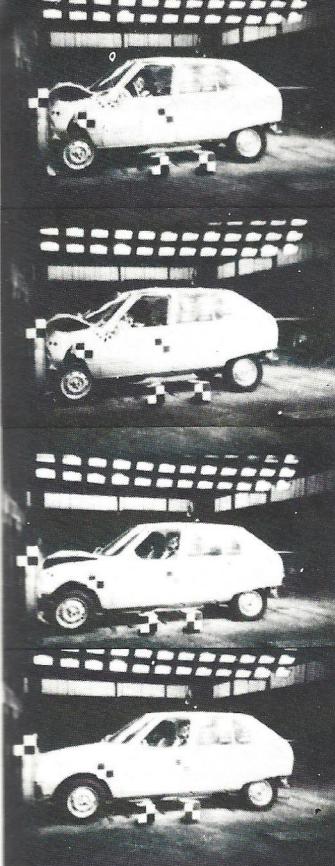
### PRINCIPLE OF THE 180° HEAD-ON COLLISION TEST

*The vehicle, fitted with all parts and equipment, is front-launched without restraint at 50 km/h against a block of concrete and compacted earth having a mass exceeding 70 tons.*

*The film shows the behaviour of the vehicle and its passengers during the impact.*

*The frames are examined to reconstruct the movements of points previously marked on the vehicle.*

*Dummies are used to record the effects of the impact on passengers.*



La berline Visa Super «14011» a subi un essai de choc frontal à la vitesse de 50 km/h contre un mur fixe en béton. **Dans la réalité, les effets de cet essai sont ceux d'un choc de 100 km/h** qui correspond à la vitesse de collision de deux véhicules se déplaçant en sens inverse et se heurtant respectivement de plein fouet à 50 km/h.

Dans la plupart des cas les chocs entre deux véhicules se produisent à des vitesses de collision beaucoup plus basses car les conducteurs ont freiné avant l'impact.

A la suite de cet essai le relevé des mesures sur les mannequins a permis d'établir que les occupants ceinturés n'auraient été que légèrement blessés.

Cette protection a été assurée par :

- la déformation contrôlée de la partie avant du véhicule,
- le port de la ceinture de sécurité,
- un habitacle non déformé.

## PRINCIPE D'ESSAI DU CHOC FRONTAL A 150°

La trajectoire du véhicule forme un angle avec la face du mur. Cet essai simule bien le plus grand nombre d'accidents «voiture contre voiture», les trajectoires des véhicules étant parallèles et légèrement décalées. La vitesse de l'essai, les moyens techniques employés sont identiques à ceux utilisés pour le choc frontal à 180°.

## INTERETS DES ESSAIS

Bien que ces essais ne soient pas exigés par les normes d'homologation, la pratique d'un grand nombre d'essais de ce type permet aux ingénieurs et aux techniciens du Centre d'Etudes Techniques Citroën d'acquérir les connaissances nécessaires à la conception d'automobiles plus sûres.

*The Visa Super "14011" sedan was tested in a head-on collision against a fixed concrete wall, at a speed of 50 km/h.*

*In reality, the effects of this test are those of an impact at 100 km/h, corresponding to the speed of collision of two vehicles travelling in opposite directions and colliding head-on at 50 km/h.*

*In most cases, impacts between two vehicles are at much lower collision speeds as drivers used the brakes before the impact.*

*Measurement taken from the dummies following this test established that passengers retained by safety belts would have been only slightly injured.*

*Protection was afforded by:*

- controlled crumpling of the front end of the vehicle;
- wearing of safety belts;
- an undeformed passenger compartment.

## PRINCIPLE OF THE 150° HEAD-ON COLLISION

*The course of the vehicle forms an angle with the wall. This test is a good simulation of most car-to-car accidents, in which the courses of the vehicles are parallel and slightly offset.*



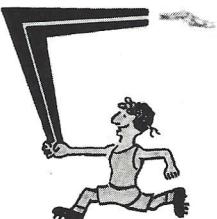
*The test speed and technical resources used are the same as those used for the 180° head-on collision.*

## BENEFITS OF THE TESTS

*Although these tests are not required by the official approval standards, running a large number of tests of this type will enable the engineers and technicians of the Citroën Research Centre to acquire the knowledge they need to design safer cars.*

# échos

## MOIS RECORD



Document Savignac (Citroën 82.65.2).

PARIS (France). Février 1982 est le mois record des ventes en France de toute l'histoire de Citroën : 60 000 voitures vendues. Les mois records précédents étaient octobre 1979 : 52 850 voitures vendues au lancement de la GSA, puis mars 1981 : 49 237 voitures vendues au lancement de la Visa II. Sur ces 60 000 voitures vendues, 36 790 l'ont été dans le cadre d'une opération promotion-reprises «4000 francs».

## RECORD MONTH

PARIS (France). February 1982 was the all-time record sales month for Citroën in France, with 60,000 cars sold. Previous record months were October 1979: 52,850 cars sold with the introduction of the GSA, then March 1981: 49,237 cars sold with the introduction of the Visa II. Of these 60,000 cars, 36,790 were sold thanks to a 4,000-franc used car repurchase promotion.

## 4 LITRES 8 A 90 KM/H



Photo Rolandey (Citroën 82.125).

PARIS (France). Depuis février 1982 un nouveau carburateur et un nouveau réglage d'allumage ont permis de dimi-

nuer encore la consommation des Visa Super L et Super E : 4,8 litres aux 100 km à 90 km/h, 6,3 litres à 120 et en circulation urbaine (contre 5,1 litres, 6,6 et 7 pour les anciennes versions). Loin de réduire les performances, ces modifications économiques les améliorent : 37 secondes 9 au kilomètre départ arrêté (au lieu de 38 secondes 1), 19'8 aux 400 mètres départ arrêté (contre 20" précédemment), 16'6 pour atteindre 100 km/h (contre 16'8).

## 58.8 MPG AT 56 MPH

PARIS (France). Since February 1982, a new carburettor and ignition adjustments have further reduced the fuel consumption of the Visa L and Super E: 58.8 mpg at 56 mph, 44.8 mpg at 75 mph and in town (against 55.4, 42.8 and 40.4 mpg). Far from being reducing the performance, these modifications have improved them: 37.9 sec for 0-1,000 m (instead of 38.1 sec.), 19.8 sec. for 0-400 m (instead of 20 sec. previously), and 16.6 sec. to 62 mph (against 16.8 sec.).

## PLUS D'ESPACE

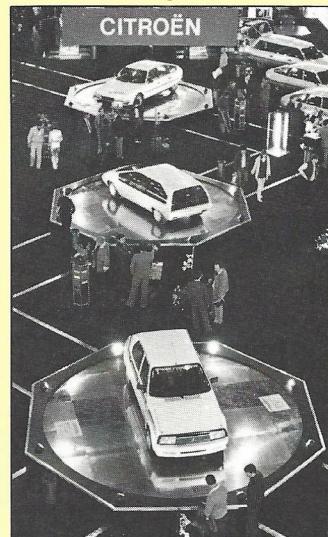


Photo Lebet (Citroën 82.125).

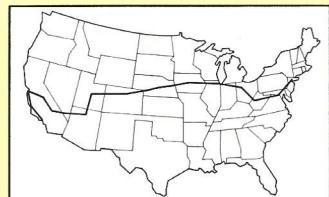
GENÈVE (Suisse). Du 4 au 14 mars, plus d'espace pour le stand Citroën dans les nouveaux bâtiments du Salon de Genève. Avec 12 600 voitures immatriculées, Citroën est celui des constructeurs français qui a le mieux su maintenir ses positions en 1981, notamment grâce au succès de la Visa II

commercialisée en avril (+ 52 % par rapport à 1980) et de la 2 CV (+ 14 %) mais aussi à la bonne tenue des ventes de CX (+ 1%).

## MORE SPACE

GENEVA (Switzerland). Between 4 and 14 March, more space was available for the Citroën stand in the new exhibition hall for the Geneva Motor Show. With the registration of 12,600 vehicles, Citroën was the French car manufacturer that best maintained its positions in 1981, owing to the success of the Visa II, introduced on the market in April (+ 52% against 1980), and of the 2 CV (+ 14%), but also to the steadiness of CX sales (+ 1%).

## RAID 2 CV U.S.A



Document Citroën 82.86.

NEW YORK (U.S.A.). Un événement pour les fans de la 2 CV se prépare aux États-Unis : du 18 juillet au 15 août aura lieu la version 2 CV de la course «Canonball», d'un océan à l'autre : New York-Los Angeles en passant par Washington, Chicago, Denver, le Colorado, le parc national de l'Utah, le grand canyon d'Arizona, la vallée de la mort, le parc Yosemite, San Francisco... Les places sont limitées à 100 équipages. Renseignements auprès de l'organisateur Richard L.U. Bonfond 1103 S. Stelling Road Cupertino CA. 95 014 U.S.A. ou dans le club 2 CV le plus proche de votre domicile.

## USA LONG-DISTANCE RUN

NEW YORK (USA). There is an event cooking up for state-side fans of the 2 CV: between July 18 and August 17 will be held the 2 CV version of the "canon-ball" ocean-to-ocean race: New York to Los Angeles, via Washington DC, Chicago, Denver, Colorado, Utah National Park, the Grand Ca-

nyon, Arizona, Death Valley, Yosemite Park, San Francisco... Only 100 teams to enter. Information from Richard L.U. Bonfond, 1103 S. Stelling Road, Cupertino CA 95 014 USA, or from the 2 CV Club nearest your home.

## PALLAS POUR LA CHINE



Document Citroën 30.288.

CANTON (Chine). Le grand hôtel Dong Fang de Canton a passé à Citroën en février une commande de 150 CX Pallas Diesel destinées au transport de sa clientèle.

## PALLAS FOR CHINA

CANTON (China). In February the huge Dong Fang Hotel in Canton ordered from Citroën, 150 CX Pallas Diesels as transport for its guests.

## DRAGSTER



Photo Parisien Libéré - E. Pagnoud (Citroën 82.111).

Paris (France). C'est au garage Régnier que l'on doit la transformation de cette 2 CV capable d'atteindre les 200 km/h en quelques maigres secondes. Elle se pilote depuis la place arrière. Le moteur 6,9 litres V8 de Chevrolet Corvette alimenté par des carburateurs à quadruple corps, huit échappements latéraux. Boîte automatique «power-glide», pont de Jaguar X J 12, train avant d'al-

pine A 110, carrosserie 2 CV 1962 à ailes avant épurées et ailes arrières élargies, 2487 heures de boulot.

## DRAGSTER

PARIS. (France). Régnier Garage is the party responsible for the conversion of this 2 CV, which can get up to 125 mph in a few brief seconds. It is driven from the back seat. The Chevrolet Corvette 6.9-litres V8 engine with quadruple carburetors and eight side exhausts develops 500 HP DIN. "Powerglide" automatic gearbox, Jaguar X J 12 rear axle; Alpine 110 front-wheel assembly, 1962 2 CV body with remodelled front wings and broadened rear wings - and 2,487 hours hard work!

## SIX ROUES AMPHIBIE



Photo Auto-loisirs (Citroën 82.59).

CHARLEVILLE-MÉZIÈRES (France). «VP 2000» produit par la Société Poncin S.A. est un petit véhicule en polyester, très compact (1,7 m de large, 2,65 m de long) à deux places et à six roues motrices, qui passe partout et même sur l'eau puisqu'il est amphibie. La propulsion de ce véhicule est assurée par un moteur bi-cylindre Citroën refroidi par air. Il se conduit comme un char d'assaut au moyen de deux leviers, chacun bloquant les roues d'un côté pour virer.

## SIX-WHEELER AMPHIBIAN

CHARLEVILLE-MÉZIÈRES (France). The "VP 2000" produced by the Poncin Company is a small, very compact vehicle with a fibre-glass body (width 5' 7", length 8' 8 1/4"); it is a 6-wheeled two-seater, which can go anywhere,

even on water as it is amphibious. The vehicle is powered by a Citroën air-cooled twin-cylinder engine. Like a tank, it is steered with two levers, each able to lock the wheels on one side of the vehicle.

## VALENCIENNES

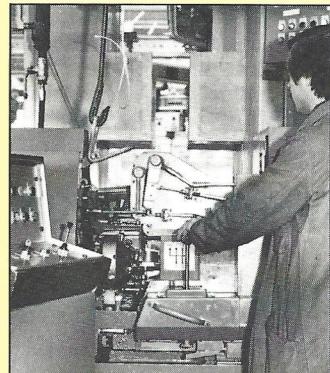


Photo PSA (Citroën 82.124).

VALENCIENNES (France). L'usine de la Société Mécanique Automobile du Nord (95% Peugeot, 5% Citroën) a été inaugurée le 26 mars 1982 par M. Jean-Paul Pareyre, Président du directoire du groupe PSA. Cette usine qui emploie sur 11 ha couverts 805 personnes, fabrique (cadence actuelle 800 par jour) ou fabriquera (capacité prévue 3200 par jour) des boîtes de vitesses pour Peugeot-Talbot et Citroën. Elle est informatisée (4 ordinateurs traitent toutes les fonctions de l'entreprise) et automatisée (360 automatismes divers et robots de mesure tridimensionnelle à apprentissage). Des soins particuliers ont été donnés à la sécurité et aux conditions de travail du personnel ainsi qu'aux contrôles de la qualité. Ci-dessus : une cabine de contrôle systématique du niveau sonore et du fonctionnement des boîtes de vitesses sur banc simulant l'utilisation du véhicule.

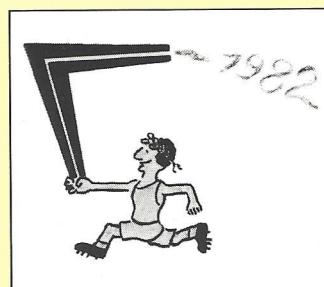
## VALENCIENNES

VALENCIENNES (France). The factory of the Société Mécanique Automobile du Nord (95% Peugeot, 5% Citroën) was inaugurated on 26 March 1982 by Mr Jean Paul Pareyre Chairman of the PSA Group Directorate. This factory, which employs 805 persons in roofed-in premises covering nearly 27 acres, produces (present rate 800 daily) or will pro-

duce (planned rate 3,200 daily) gearboxes for Peugeot-Talbot and Citroën. It is computerized (4 computers process all the plant's functions) and automated (360 various automations and tridimensional measuring robots with built-in "learning" memory). Particular attention has been paid to safety and the staff's working conditions, as well as quality control. Above: systematic checking of noise level and operation of gearboxes is done from this cabin on a bench simulating vehicle-use conditions.

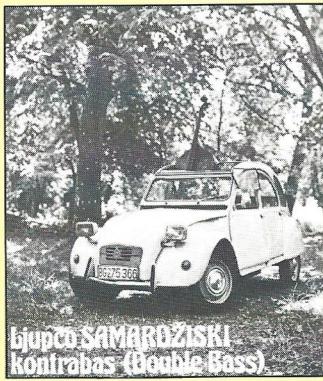
the greater delight of music-lovers of all nationalities.

## L'AFFICHE DE L'ANNÉE



Document Savignac (Citroën 82.65.1).

## CONCERTO POUR 2 CV



**Ljupco SAMARDZISKI**  
contrebasse (Double Bass)

Photo Citroën 82.92.

BELGRADE (Yugoslavie). Pour illustrer la pochette de son dernier disque, Ljupco Samardziski a choisi l'insolite : sa contrebasse dans une 2 CV jaune au milieu d'une forêt automnale. Né à Skopje en 1947, Samardziski donna son premier concert à 16 ans. Résolument tourné vers la musique du XX<sup>e</sup> siècle, il est devenu l'un des meilleurs contrebassistes contemporains et, comme le suggère son choix d'une 2 CV sur cette pochette, il ne cesse de parcourir le monde, pour la plus grande joie des mélomanes de tous les pays.

## 2 CV CONCERTO

BELGRADE (Jugoslavie). To illustrate the sleeve of his latest record, Ljupco Samardziski has gone for the unusual: his double-bass against a background of an autumnal forest. Born in Skopje in 1947, Samardziski gave his first concert at the age of 16. Always keen on 20th-century music, he has become one of the leading contemporary bass players and, as suggested by his choice of a 2 CV on this sleeve, he never stops travelling the world, to

une finale nationale à laquelle participeront les dix meilleurs équipages de chaque région. En photo : Françoise Hallé, secrétaire (à droite) et Martine Jeannet, directrice d'une société de produits chimiques (à gauche), classées premières des 110 équipages ayant participé du 12 au 16 mars à la concentration de la région Paris-Ile-de-France.

## LADIES' VISA

PARIS (France). At the end of the 9 "women-only" rallies, using Visa II Super E's, which include tests of navigation, fuel consumption, manoeuvrability and mechanical prowess being held in each of its French regional areas. Citroën will organise a national final for next June, in which the 10 best regional teams will compete. Photo: Françoise Hallé, secretary (right), and Martine Jeannet, Managing Director of a chemicals firm (left), were first of the 110 teams which, between 12 and 16 March, participated in the concentration run for the Paris-Ile-de-France region.

## POSTER OF THE YEAR

PARIS (France). According to a public survey, the poster designed by Savignac for Citroën at the beginning of the year broke all records as regards impact: recall ratio 77%, content 68% (against an average of 40/23 for the motor industry as a whole). Well done, both poster artist and the Roux-Seguéra - C & G advertising agency!

## VISA POUR DAMES



Photo Guyot (Citroën 82.97.5.1).

PARIS (France). Après neuf « rallys-promenades » comportant des épreuves de navigation, de consommation, de maniabilité, de mécanique, réservés aux femmes, courus ou à courir en Visa II Super E dans chacune de ses directions régionales françaises, Citroën organisera en juin prochain

## VISA POUR LE FOOT

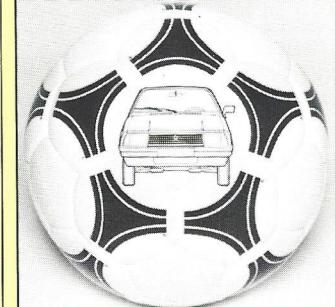


Photo Guyot (Citroën 82.143).

PARIS (France). Vingt Visa ont été remises par Citroën aux joueurs et suppléants de l'équipe de France de la Coupe du Monde de football ainsi qu'à leur entraîneur Michel Hidalgo. Des opérations de promotion du foot-ball devaient être conduites dans le réseau Citroën français pendant la durée du «Mundial» avec concours et remise de ballons aux moins de 18 ans.

## FOOTBALL VISAS

PARIS (France). Twenty Visas have been presented by Citroën to the players and substitutes of the French World Cup team

*and to their coach, Michel Hidalgo. Promotional schemes for football were to be conducted in Citroën's French network throughout the period of the "Mundial", with contests and gifts of footballs to under-18s.*

## LA RECONNAISSEZ-VOUS ?

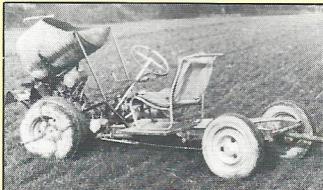


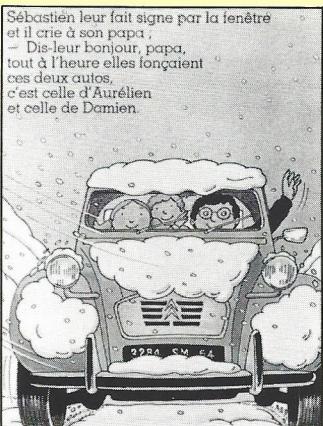
Photo Agrisept (Citroën 82.54).

**NANTES (France).** Eh oui, c'est une 2 CV. Ou du moins ce l'a été avant que Jean Hugues Bouyer ne la transforme en distributeur d'engrais centrifuge, en conservant la plate-forme complète, boîte et levier de vitesses, volant, siège, cardans et roues de 2 CV.

## RECOGNIZE IT?

**NANTES (France).** Ah yes! It's a 2 CV. Or at least it was, until Jean Hugues Bouyer turned it into a centrifugal fertilizer spreader, using the entire 2 CV chassis, gearbox and gear lever, steering wheel, seat, drive-shafts and wheels.

## LA 2 CV DE SÉBASTIEN



Dessin Louis Bour (Citroën 82.85).

**PARIS (France).** Un album de «pomme d'Api» qui présente aux tout jeunes lecteurs, écrite par Xavier Bied-Charreton, illustrée par Louis Bour, l'histoire de l'«auto de Sébastien»,

une 2 CV qui s'appelle Antoinette, peinte avec des fleurs, qui fait clataploc-clataploc et double toutes les autres voitures dès qu'il y a de la neige. Très mignon.

## SÉBASTIEN'S 2 CV

**PARIS (France).** A «Pomme d'Api» picture book, written by Xavier Bied-Charreton and illustrated by Louis Bour, tells very young readers the story of "Sébastien's car", a 2 CV named Antoinette, painted with flowers, which goes clataplock-clataplock, and overtakes all other cars soon as there is snow. Ever so sweet!

## CONSÉCRATION



Photo Guyot (Citroën 1.136).

**MUNICH (Allemagne fédérale).** Le «Museum für angewandte Kunst» (Musée d'art appliquée) de Munich vient d'incorporer à ses collections d'œuvres d'art une DS 21 de 1971.

## HONOUR AND GLORY

**MUNICH (West Germany).** The Applied Arts Museum in Munich has just included a DS 21 of 1971 in its collection of works of art.

## RECONNAISSANCE



Photo Billet (Citroën 7.567).

**PARIS (France).** Un pilote français parmi les spécialistes finlandais : Jean-Paul Luc au célèbre rallye du championnat du monde «Les mille lacs».

Comment il se prépare à cette épreuve, en reconnaissant pied à pied le parcours, comment il l'apprend «par cœur»; tel est l'objet du film de 9 minutes que vient de réaliser Claude Caillet pour Citroën. Quand le rallye commence, le film se termine.

## RECCE

**PARIS (France).** A French driver among Finish specialists — Jean-Paul Luc in the well-known "Thousand Lakes" world-championship Rally. How he readies himself for this gruelling event, reconnoitering every foot of the route and how he learns it off "by heart": this is the subject of the 9-minute colour film Claude Caillet has just shot for Citroën. As the Rally starts, the film ends.

## NOCES

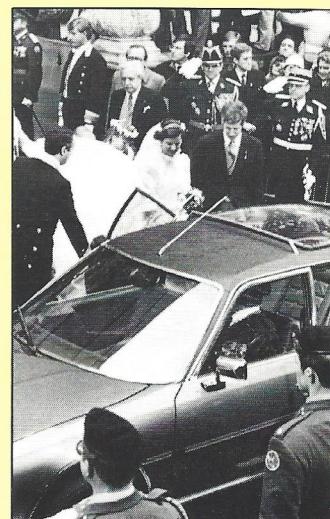


Photo Citroën 82.138.

**LUXEMBOURG (Luxembourg).** Le 20 mars 1982, lors du mariage de Margaretha de Luxembourg et de Nicolas de Liechtenstein, parmi les CX du cortège, on remarquait la Prestige du jeune couple princier, dont le toit était transparent.

## NOBLES NUPTIALS

**LUXEMBOURG (Luxembourg).** On 20 March 1982, at the wedding of Margaretha of Luxembourg with Nicholas of Liechtenstein, the princely Prestige of the young couple could be distinguished from the other CXs in the bridal procession by its transparent roof.

## MODE AUTO



Photo Guyot (Citroën 82.142.5.24).

**PARIS (France).** Les journalistes de la mode et de l'automobile ont eu l'occasion, au cours d'un petit déjeuner d'information au magasin Citroën des Champs-Élysées dans la matinée du 31 mars, de découvrir non seulement les jeux de housses étudiées par Olivier Lapidus pour la Visa (voir page 35) mais aussi, dessinés par le jeune couturier et présentés par des mannequins, les modèles de vêtements qui peuvent les accompagner.

## THE WELL-DRESSED CAR

**PARIS (France).** During a press breakfast in the Citroën showrooms on the Champs-Élysées, fashion and motoring journalists were given the opportunity to see not only the sets of seat covers designed by Olivier Lapidus, for the Visa (see p. 35), but also, again designed by the young couturier, the

clothes intended to accompany them, worn by fashion models.

## UN OSCAR

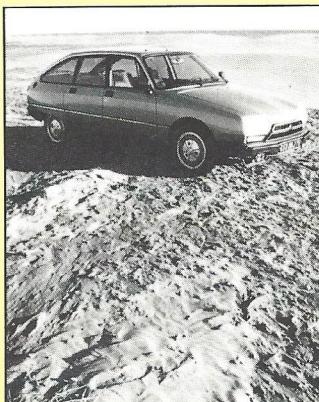


Photo Désert (Citroën 82.159).

**HOLLYWOOD (U.S.A.).** Au festival mondial du film publicitaire, le film «Cliffhanger» («Au bord de la falaise») tourné par Mike Seresin pour la filiale Citroën de Grande-Bretagne à la demande de l'agence Colman and Partners en vue de montrer la fiabilité de la GSA, a été primé parmi 5000 réalisations provenant de 50 pays. Ce spot avait déjà obtenu le Lion d'or au festival du film publicitaire à Cannes.

## AN OSCAR

**HOLLYWOOD (Cal., USA).** At the World Advertising Film Festival, the film "Cliffhanger", made by Mike Seresin for the British subsidiary of Citroën at the request of Colman and Partners Advertising Agency, and designed to demons-

trate the GSA's reliability, was awarded prize, 5,000 entries from 50 countries. This film had already been awarded the Golden Lion at the 1981 advertising-film festival in Cannes.

## LA BALLE AU BOND

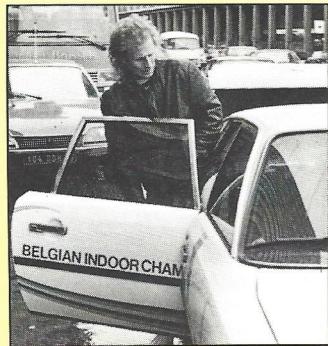


Photo Citroën 82.137.

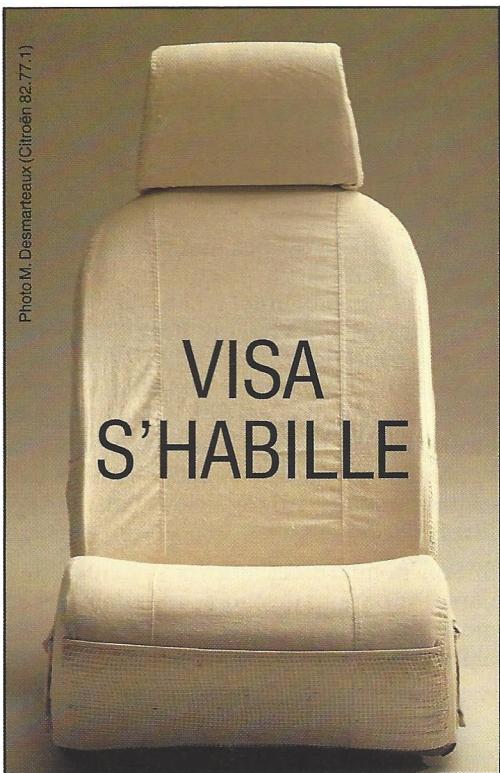
**BRUXELLES (Belgique).** Une fois encore, au 2<sup>e</sup> «Belgian indoor Championship» de tennis (6 au 14 mars 1982) qui fut remporté par Gerulaitis (ci-dessus) devant Wilander et Connors, Citroën avait su prendre la balle au bond : toutes les voitures officielles de la rencontre étaient des CX.

## BALL IN FLIGHT

**BRUSSELS (Belgium).** Once again, during the 2nd Belgian Indoor Tennis Championship (6 to 14 March 1982), won by Vita Gerulaitis (above) from Wilander and Connors, Citroën caught the ball in full flight: all the official tournament cars were CXs.

## PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN

3 MOIS	1982	1981	Var. 82/81	1980
	- petites collections + petites collections			
Production VP	159 502 160 038	134 877 137 178	+ 18,2 + 16,9	177 933 185 328
Production VU	8 392 20 777	12 354 18 417	- 32 + 12,8	13 812 27 834
PRODUCTION TOTALE	167 894 181 145	147 231 155 595	+ 14 + 16,4	191 745 213 162
Exportation VP	91 335 92 201	70 192 72 493	+ 30 + 27,1	85 971 93 366
Exportation VU	2 842 5 686	2 822 5 521	+ 0,7 + 3	4 260 9 710
EXPORTATION TOTALE	94 177 97 887	73 014 78 014	+ 29 + 25,4	90 231 103 076



En vente au rayon «accessoires» Citroën : garnitures intérieures de portières et housses de sièges pour Visa étudiées par Olivier Lapidus. Ci-dessus à gauche : le modèle «Saharienne», couleur sable et poches partout, 100 % coton. A droite : «Transat» pour voyage au long cours, avec courroies à boucle, marron (ou bleu) et blanc.

Ci-dessous à gauche : «Pull», à col roulé, sans manche. Si vous avez froid vous l'enlevez du dossier et vous l'enfilez, 100 % acrylique.

A droite : «Smash», un ensemble qui monte au filet, 80 % coton, 20 % polyamide.

Tous ces modèles comportent des poches dans le dossier, tous sont lavables.



Now on sale at Citroën "accessories" counters: Visa door upholstery and seat covers designed by Olivier Lapidus.

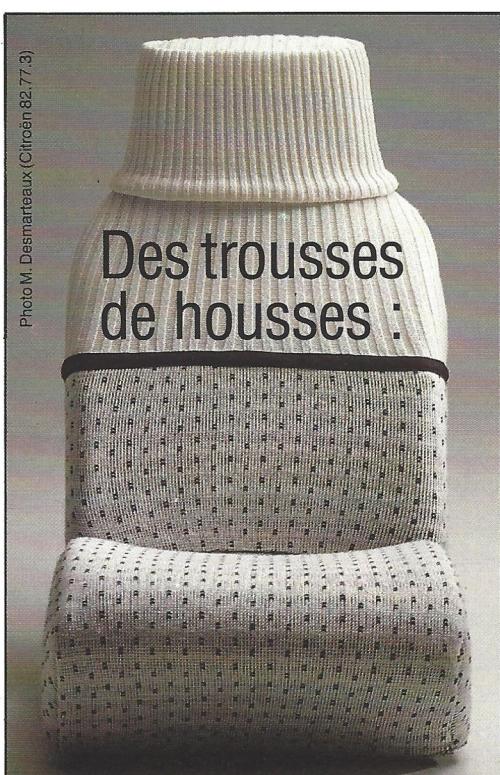
Above, left: "Saharienne" model, sandy coloured and with pockets everywhere.

Right: "Transat" for long-distance travel, with buckle-type belts.

Below, left: "Pull", sleeveless turtle-neck pullover. If you feel cold, pull it off the seat back-and over your head.

Right: "Smash", for smashing net-work.

All these models have pockets in the back, all are washable.



Depuis 1973 l'objectif de réduction des consommations de carburant s'est trouvé mis au premier plan chez tous les constructeurs. De ces efforts Citroën a pris sa part. Ce n'était pas facile : comment faire que les automobiles consomment moins si l'on ne peut pas, pour des raisons évidentes d'investissements-amortissements, toucher aux formes et aux matériaux. Ce qui fait dire qu'il est plus facile de faire consommer moins un modèle à venir que de réduire la consommation d'un modèle existant. Néanmoins des recherches ont été entreprises et se poursuivent chaque jour.

Certaines, en quatre ans ou moins, ont entraîné des succès spectaculaires, ainsi que le montre le tableau ci-joint. Tel celui de la Visa II Super E dont la consommation moyenne (90 km/h-120 km/h-cycle urbain) passe de 7,7 litres aux 100 km à 5,8, soit une économie réalisée de 24,67 %. Payante aussi l'idée de faire ressurgir l'em-

# CHAQUE GOU

## Citroën : 4 ans de progrès dans

brayage centrifuge pour obtenir une réduction de consommation de - 13,18 % sur la 2 CV 6.

La GSA 1300 n'est pas mal placée avec un gain de 13,79 % en passant de la boîte 4 (8,7 litres de moyenne) à la boîte 5 vitesses (7,5 litres). La version break dans les mêmes conditions gagne 9,41 % en évoluant de 8,5 à 7,7 litres. Tandis que le modèle C matic gagne 1,4 litre soit - 14,58 % en berline et 1,2 litre soit - 12,54 % en break. En CX, le break 2000 vient en tête en passant de 11,1 litres avec 4 vitesses à 9,9 litres avec 5 vitesses.

Si l'on pondère ces efforts systématiques par les variations de choix, en nombre et en modèles, de la clientèle, on aboutit à des milliers de litres de carburant épargnés.

Evolution sur 4 ans (1979-1982) des consommations des véhicules Citroën	Consommation à 90 km/h				Consommation à 120 km/h			
	Année - Modèle				Année - Modèle			
	1979	1980	1981	1982	1979	1980	1981	1982
2 CV 6	Embrayage centrifuge				5,4			
	Embrayage normal	6,0	6,0	5,4	5,4			
Dyane 6		5,7	5,7	5,4	5,4			
Mehari		7,5	7,5	7,5	7,5			
LNA		5,2	5,7	5,7	5,7			
Visa Spécial - Club - 602 cm <sup>3</sup>		5,7	5,8	5,8	5,8			
Visa Super E - 1124 cm <sup>3</sup>		6,2	6,2	5,5	4,8	8,4	8,4	7,3
Visa Super X - 1219 cm <sup>3</sup>	BV5				6,1			7,8
	BV4				6,7	6,7		9,0
GS - GSA - 1130 cm <sup>3</sup>	BV5				5,7			7,3
	BV4	6,4	6,4	6,3	6,3	8,4	8,4	8,1
	BV5 Longue				6,9	6,5	6,0	8,9
	BV5 Courte				6,5	6,1	6,0	8,4
GSA - 1300 cm <sup>3</sup>	BV4	6,8	6,7	6,6	6,3	9,7	9,0	8,8
	C-Matic				7,8	7,4	7,1	9,7
CX 2500 D Berlines	BV5	6,1	6,1	6,1	6,1	8,1	8,1	8,1
	BV4	6,5	6,5	6,5	6,5	8,7	8,7	8,7
CX 2500 D Limousine					6,1	6,1	6,1	8,4
CX 2000 et Athena-Reflex	BV5				7,1	7,1	7,2	9,0
	BV4	8,2	7,9	7,9	7,9	10,2	9,7	9,7
	BV5	7,1	7,1	7,2		9,4	9,4	9,5
CX 2400 Pallas (carburateur)	BV4	8,3	8,3			10,5	10,5	
	C-Matic	9,1	9,1			11,5	11,5	
	Automatic				9,6			11,9
CX 2400 Pallas (injection)	BV5				7,6	7,6		9,8
	C-Matic (1980) - Automatic				9,0	9,5	9,5	9,8
CX GTI		8,1	8,1	8,0	8,0	10,1	10,1	10,1
	BV5	7,6	7,6	8,3	8,3	9,7	9,7	10,2
CX Prestige	C-Matic	9,0	9,0			11,7	11,7	
	Automatic				9,0	9,0		11,2
GS - GSA Break 1130 cm <sup>3</sup>	BV5				5,7			8,0
	BV4	6,5	6,5	6,5	6,5	8,7	8,7	9,0
	C-Matic				7,6	7,4	7,1	9,9
GS - GSA Break 1300 cm <sup>3</sup>	BV5				6,8	6,9	6,4	8,7
	BV4				6,7	6,6	6,4	9,4
CX Break 2500 Diesel	BV5	6,2	6,2	6,2	6,2	8,2	8,2	8,2
	BV4	6,6	6,6	6,6	6,6	8,8	8,8	8,8
CX Break 200 cm <sup>3</sup>	BV5				7,8	7,8	7,8	9,8
	BV4	8,4	7,9	7,9	8,1	10,8	10,3	10,6
CX Break 2400 cm <sup>3</sup> (carburateur)	C-Matic (1980) - Automatic				10,1	9,8		12,7
	BV5				9,0	8,5		11,1
	BV4	9,2	9,2	8,7		11,5	11,5	11,4
CX Break 2400 cm <sup>3</sup> (injection)	Automatic					9,3		11,5
	BV5					8,5		10,7

# UTTE COMPTE

## *la consommation automobile*

Since 1973, reductions in fuel consumption have been the major aim of all manufacturers. In the efforts, Citroën has played its part.

Not an easy job: how can cars be made to consume less when it is impossible to alter shapes and materials for obvious reasons of investment-depreciation?

Thus it can truly be said that it is easier to make a model still on the drawing board consume less, than to reduce the consumption of an existing model.

Nevertheless research was undertaken, and continues every day.

Some findings, in four years or less, have brought about spectacular advances, as shown in the appended table.

For instance the Visa II Super E, whose

average consumption (at 56 mph - 75 mph and in town) has gone from 36.7 mpg to 48.7 mpg, an improvement of 24.67%.

Another paying proposition: the revival of the centrifugal clutch, which secured a consumption drop of 13.18% in the 2 CV 6.

The GSA 1300 lies in a good position with a 13.79% gain by the change from a 4-speed (32.5 mpg average) to a 5-speed (37.7 mpg) gearbox.

The estate version, with the same modifications, gains 9.41%, going from 33.2 to 36.7 mpg, whereas the Cmatic model economizes 14.58% in the saloon, and 12.54% in the estate, version.

In the CX range, the 2000 estate takes the lead by progressing from 25.45 mpg with 4 gears to 28.53 with 5.

If these systematic efforts are weighted according to variations in choices, numbers and models, it can be seen that thousands and thousands of gallons have been saved.

Consommation urbaine				Consommation moyenne				Evolution des consommations en 4 ans	BERLINES	
Année	Modèle	Année	Modèle	Année	Modèle	Année	Modèle			
1979	1980	1981	1982	1979	1980	1981	1982	- 13,18 %		
6,9	6,9	6,8	6,8	6,45	6,45	6,1	6,1	- 5,43 %		
7,2	7,2	6,8	6,8	6,45	6,45	6,1	6,1	- 5,43 %		
6,9	6,9	6,9	6,9	7,2	7,2	7,2	7,2			
7,2	7,2	7,1	7,1	6,2	6,45	6,4	6,4	+ 3,22 %		
7,6	7,7	7,8	7,8	6,65	6,75	6,8	6,8	+ 2,25 %		
8,4	8,4	8,2	6,3	7,7	7,7	7,0	5,8	- 24,67 %		
				9,2			7,7			
				9,2	9,2		8,3	8,3		
				9,5			7,5			
8,7	8,7	9,5	8,5	7,8	7,8	8,0	7,6	- 2,56 %		
9,4	9,8	8,5			8,4	8,2	7,5	- 10,71 %		
11,2	9,8	8,5			8,7	8,0	7,5	- 13,79 %		
9,6	9,4	9,8	8,5	8,7	8,4	8,4	7,7	- 11,49 %		
11,2	9,7	8,5			9,6	8,8	8,2	- 14,58 %		
8,9	8,9	8,9	8,9	7,7	7,7	7,7	7,7			
8,2	8,2	8,2	8,2	7,8	7,8	7,8	7,8			
8,9	8,9	8,9			7,8	7,8	7,8			
12,1	12,1	12,2			9,4	9,4	9,5	+ 1,06 %		
14,2	12,0	12,0	12,0	10,9	9,9	9,9	9,9	- 9,17 %		
15,2	15,2	14,1			10,6	10,6	10,3	- 2,83 %		
14,5	14,5				11,1	11,1				
14,9	14,9				11,8	11,8				
		13,3				11,6				
		14,1	14,1			10,5	10,5			
		14,0	13,4	13,4		11,6	11,4	11,4	- 1,72 %	
15,2	15,2	15,3	15,3	11,1	11,1	11,1	11,1			
14,6	14,6	15,3	15,3	10,6	10,6	11,3	11,3	+ 6,60 %		
14,0	14,0				11,6	11,6		- 3,44 %		
		13,4	13,4			11,2	11,2			
		9,5				7,73				
8,7	8,7	9,5	8,5	8,0	8,0	8,3	8,00			
11,2	9,7	8,5			9,57	8,9	8,37	- 12,54 %		
9,4	9,8	8,5			8,3	8,5	7,73	- 6,87 %		
9,4	9,8	8,5			8,5	8,4	7,7	- 9,41 %		
8,9	8,9	8,9	8,9	7,8	7,8	7,8	7,8			
8,2	8,2	8,2	8,2	7,9	7,9	7,9	7,9			
12,1	12,1	12,2			9,9	9,9	9,93			
14,2	12,0	12,0	12,0	11,1	10,0	10,0	10,2	- 8,10 %		
15,3	13,9				12,7	12,0		- 5,51 %		
14,2	13,8				11,4	11,1		- 2,63 %		
14,8	14,8	13,8		11,8	11,8	11,3		- 4,23 %		
		13,4				11,4				
		15,3				11,5				



# CITROËN

## Relations Publiques

### PRÉSENTE

#### 7 FILMS, 7 PRIX

La cinémathèque des Relations Publiques Citroën comporte 20 films actuellement diffusés sur simple demande (généralement en plusieurs langues et en vidéo cassette, super huit, 16 mm et 35 mm), mais les archives en sont beaucoup plus importantes : 48 films répertoriés. Ce sont tous des reportages et non des films publicitaires, ils retracent un événement, décrivent une unité de production, une technique ou une activité professionnelle. Parmi eux, plusieurs remportèrent des prix, éléments d'un palmarès cinématographique dont peu de sociétés peuvent se réclamer. En voici quelques-uns.

#### THE MAGNIFICENT SEVEN

*Citroën's Public Relations film library consists of 20 films, currently loanable on request (and usually available in several languages, in video cassette, super-8, 16-mm and 35-mm form), but the archives have many more in store: 48 films in fact. These are all records of fact not advertising films; they tell of an event, describe a production unit, a technique or some professional activity.*

*Among them, several have been awarded prizes, and together they represent a list of honours of which few companies can boast. Here are some of them.*



#### "PREMIERE SORTIE, PREMIERE VICTOIRE"

Ce reportage de 18 minutes en couleurs réalisé par Claude Caillet obtint le Dauphin de cristal du Festival du film industriel de 1972 à Biarritz et fut sélectionné la même année pour le Festival International d'Amsterdam. Ce film aux images exceptionnelles (dues à Claude Caillet) retrace les péripéties essentielles du rallye du Maroc 1971 où, pour sa première sortie en compétition, la Citroën SM remporta sa première victoire. Son : Roger Letellier. Montage : Jean Kargayan. Commentaires : Jacques Wolgensinger.

#### "FIRST OUTING, FIRST VICTORY"

*This 18-minute colour film, made by Claude Caillet, won the Crystal Dolphin at the 1972 Industrial Film Festival, and was selected in the same year for the Amsterdam International Festival.*

*This film, with its exceptional pictures records the highlights of the 1971 Morocco Rally, in which the Citroën SM won its first victory. Sound: Roger Letellier.*

*Edited by Jean Kargayan. Commentary by Jacques Wolgensinger.*



Photo André Martin (Citroën 78.2.1)

## LA SECURITE QU'EST-CE QUE C'EST?

Ce film, réalisé par Claude Caillet sur un scénario de Jacques Wolgensinger, a été primé au Festival du Film Industriel 1973 à Biarritz et a obtenu la même année l'Oscar du Festival International du film industriel à Paris. En quinze minutes, il explique ce qu'il faut entendre par sécurité automobile et montre les recherches et expérimentations poursuivies en ce domaine par un constructeur. Réalisé en 1972, le film a été entièrement remis à jour en 1979. Images, Claude Caillet. Son, Jean-Baptiste Palasi, montage, Jean Kargayan. Commentaires Jacques Wolgensinger. Musique de Wolf.

## SAFETY, WHAT IS IT?

This film, made by Claude Caillet and based on a script by Jacques Wolgensinger, received a prize at the Biarritz Industrial Film Festival 1973, and that same year was awarded the International Industrial Film Festival's Oscar in Paris. In fifteen minutes, it explains what is understood by motoring safety, and shows the research and experiment carried out in this field by a motor-car manufacturer. First shot in 1972, this film was completely updated in 1979. Pictures by Claude Caillet. Editor: Jean Kargayan. Commentary by Jacques Wolgensinger.



Photo Monestier (Citroën 73.1.)

## PAYS SANS FIN

Réalisé par Jean-Claude Hugon sur un découpage de Georges Couchon à partir des images rapportées par les caméraman du Raid Afrique 1973, ce reportage-divertissement de 10 minutes en couleurs eut tout aussi bien pu s'intituler «le lièvre et la tortue», course d'une caravane de dromadaires et d'une colonne de 2CV à travers les sables du «pays sans fin». Cette aventure mise en forme de fable obtint en 1976 le prix de la catégorie «grand public» au festival du film de Biarritz. Montage Pierre Didier. Commentaires Georges Couchon. Musique Yves Hayat.

## UNENDING COUNTRY

Produced by Jean-Claude Hugon, based on a script by Georges Conchon, from pictures brought back by the cameramen of the 1973 Africa Long Distance Run, this light-hearted 10-minute film might well have been entitled: "the Hare and the Tortoise", since it shows a race between a caravan of dromedaries and a column of 2 CVs through the sands of the "unending country". In 1976, this adventure fable earned the "general public" category prize at the Biarritz Film Festival. Editor: Pierre Didier. Commentary by Georges Conchon. Music by Yves Hayat.



Photo Peyrinet-Malard (Citroën 77.1.1)

## TERANGA RALLYE

Primé au Festival du film d'entreprise de Biarritz en 1978 et sélectionné la même année pour représenter la France au Festival International du film d'entreprise à Vienne, ce film le dispute en intensité dramatique et images à sensation à « Première sortie, première victoire ». Dû lui aussi à l'équipe Caillet-Kargayan-Wolgensinger, il célèbre et perpétue le Tour automobile du Sénégal 1977 et l'extraordinaire victoire remportée cette année-là par Citroën : sur sept voitures parvenant à l'arrivée les cinq premières étaient des CX 2400.

## TERANGA RALLY

*Awarded a prize at the Biarritz Industrial Film Festival in 1978, and selected the same year as France's entry for the International Industrial Film Festival in Vienna, this film rivals "First outing, first victory" with its dramatic intensity and with the startling pictures it shows.*

*Also the result of Caillet-Kargayan-Wolgensinger teamwork, it illustrates and commemorates the 1977 Tour du Sénégal, with the amazing Citroën victory of that year: among the first seven cars in at the finish, the first five were CX 2400s.*



## ASSISTANCE

Ce film en couleurs de 13 minutes conçu (scénario et dialogues) par Jacques Wolgensinger et réalisé par Claude Caillet, mêle habilement deux excellents comédiens (Henri Czarniak et Régis Porte) à la vie d'une équipe de mécaniciens de rallye afin de montrer quel est le travail de ceux-ci et dans quelles conditions difficiles ils l'exercent. Primé au Festival du film d'entreprise 1979 à Biarritz, ce film a en outre reçu la même année le prix du jury du Salon de l'Enfance dans la catégorie « Jeunesse, sports et loisirs ».

## ASSISTANCE

*This 13-minute colour film, the brain-child (script and dialogue) of Jacques Wolgensinger, made by Claude Caillet, cleverly blends two excellent actors (Henri Czarniak and Régis Porte) with the everyday life of a team of rally mechanics, to show the nature of the latter's work and the difficult conditions in which they have to do it. Awarded a prize at the 1979 Biarritz Industrial Film Festival, this film also received, that same year, the prize awarded by the "Salon de l'Enfance" (Childhood and Youth Show) jury.*

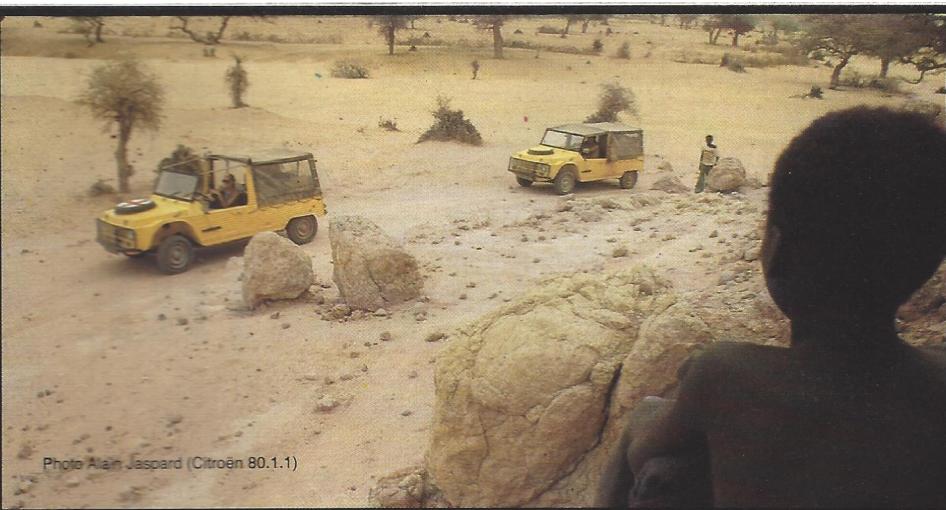


Photo Alain Jaspard (Citroën 80.1.1)

## LA PISTE DES TOUBIBS

D'un genre différent mais sur le même thème «coulisses de l'exploit» que le film «Assistance», c'est à nouveau l'envers du décor d'une célèbre course africaine (Paris-Dakar) qui nous est montré ici : comment en est organisée la surveillance médicale et comment interviennent tout au long de la piste les «toubibs» dans leur méhari jaune. Images et réalisation Claude Caillet. Son et montage Jean Kargayan. Commentaires Jacques Wolgensinger. Primé en 1980 au Festival du film d'entreprise de Biarritz.

## DOCS'TRACK

*Different in style, but with the same basic theme—"what goes on 'off-stage'"—as the film "Assistance", we are here again in the wings of a well-known African race, the Paris-Dakar Rally: how medical assistance is organized and how, all along the route, the doctors in their yellow Mehari step in as and when required. Pictures and production by Claude Caillet. Sound and editing by Jean Kargayan. Commentary by Jacques Wolgensinger. Prize-winner at the 1980 Biarritz Industrial Film Festival.*



Photo Terret (Citroën 79.2.1)

## LA NOUVELLE FONDERIE

Plus directement «film d'entreprise» que les précédents, ce documentaire de 16 minutes tourné par Claude Caillet dans la fonderie Citroën de Charleville-Mézières s'attache à montrer à quel point l'informatique, le laboratoire et les robots ont transformé des conditions de travail traditionnellement pénibles, et modifié la qualification de la main-d'œuvre. Images Claude Caillet et Jean Elissalde. Son et montage Jean Kargayan. Découpage et commentaires Jacques Wolgensinger. Primé au Festival du Film d'entreprise de Biarritz 1981.

## THE NEW FOUNDRY

*A more directly "industrial" film than those listed above, this 16-minute documentary made by Claude Caillet in the Citroën foundry at Charleville-Mézières, concentrates on showing the extent to which data processing, laboratory facilities and robots have transformed traditionally difficult working conditions and changed labour requirements. Pictures by Claude Caillet and Jean Elissalde. Sound and editing : Jean Kargayan. Plan and commentary by Jacques Wolgensinger. Film awarded a prize at the 1981 Industrial Film Festival.*



# CHEZ L'ANTIQUAIRE

*Citroën 11 familiale, 1935*

Au Salon de 1934, soit cinq mois après la sortie de la 7A, Citroën présenta la 11: moteur 78 × 100, coque de 7 allongée et élargie, livrable en six versions dont une familiale qui peu avant la guerre devait prendre le nom de Limousine. Six, huit, ou neuf places suivant la finition, large banquette à 3 places à l'avant, une autre à l'arrière et, éventuellement, entre les deux; deux ou trois strapontins face à la route.

**FICHE TECHNIQUE :** Traction Avant 11 Familiale ou Limousine à six glaces latérales. **MOTEUR :** Pausodyne 4 cylindres en ligne avec chemises humides amovibles. Alésage 78 mm. Course 100 mm. Cylindrée 1911 cm<sup>3</sup>. Puissance fiscale 11 CV. Puissance réelle 46 cv à 3800 tr/mn. Vilebrequin à 3 paliers. Soupapes en tête. Refroidissement par eau. Radiateur solidaire du groupe et flottant avec lui. Allumage par batterie, bobine et rupteur, avance centrifuge automatique. Alimentation par 1 carburateur Solex 30 THD. Réervoir d'essence 50 l. **TRANSMISSION :** embrayage avec moyeu amortisseur. Boîte de vitesses à 3 rapports avant et 1 marche arrière. Levier de commande sur planche de bord. Roues avant motrices. Joints de cardan Tracta (à double noix centrale). **DIRECTION :** à boîtier puis à partir de mai 1936 à crémaillère. **FREINS :** hydrauliques à tambours sur les 4 roues. **SUSPENSION :** à barres de torsion avant et arrière. **CARROSSERIE :** monocoque tout acier formée d'éléments en tôle soudée. **PNEUS :** Michelin Stop 160 × 40. **DIMENSIONS :** longueur hors tout 4,850 m. Largeur hors tout 1,760 m. Empattement 3,275 m. Voie avant 1,460 m. Voie arrière 1,450 m. **PERFORMANCES :** vitesse maximale 106 km/h. Consommation 11,6 litres à 65 de moyenne.

*At the 1934 Paris Motor Show, only 5 months after introducing the 7A, Citroën presented the 11: bigger engine, body of 7CV lengthened and widened; available in six versions, one a family model which, shortly before the war, was to be dubbed Limousine. Six-, eight- or nine-seater according to finish, it was the last word as far as number of passengers was concerned - a car for the large family: wide three-person front seat, another at the back and between them, if wanted, one, two or three comfortable folding seats facing the road.*

**TECHNICAL DATA:** 11 CV Front-wheel drive Family Car or Limousine, with 6 side windows. **ENGINE:** Pausodyne, 4 in-line cylinders with removable wet liners. Bore 3.071", stroke 3.937", swept volume 116.62 cu. ins. French Treasury rating 11 CV. Effective horsepower 46 hp at 3800 rpm. 3-bearing crankshaft. Overhead valves. Water cooled. Radiator integral and "floating" with the engine. Battery, coil and contact breaker ignition, automatic centrifugal spark advance. Fuel feed by a single Solex 30 THD carburettor. 11 gal. petrol tank. **TRANSMISSION:** clutch with damper hub. Gearbox with 3 forward speeds + reverse. Gear lever on dash. Front-wheel drive. Tracta cardan joints (with double central spider). **STEERING:** steering-gear housing, then, from May 1936, rack and pinion. **BRAKING:** hydraulic on four-wheel drums. **SUSPENSION:** torsion-bars front and rear. **BODY:** integral all-steel body of welded components. **TYRES:** Michelin Stop 160 × 40. **DIMENSIONS:** overall length 15' 11", overall width 5' 9 1/4", wheelbase 10' 9", front track 4' 9 1/2", rear track 4' 9". **PERFORMANCE FIGURES:** max. speed 66 mph. Consumption 24.4 mpg at 40 mph average.



*Citroën. A1 familiale, 1935*

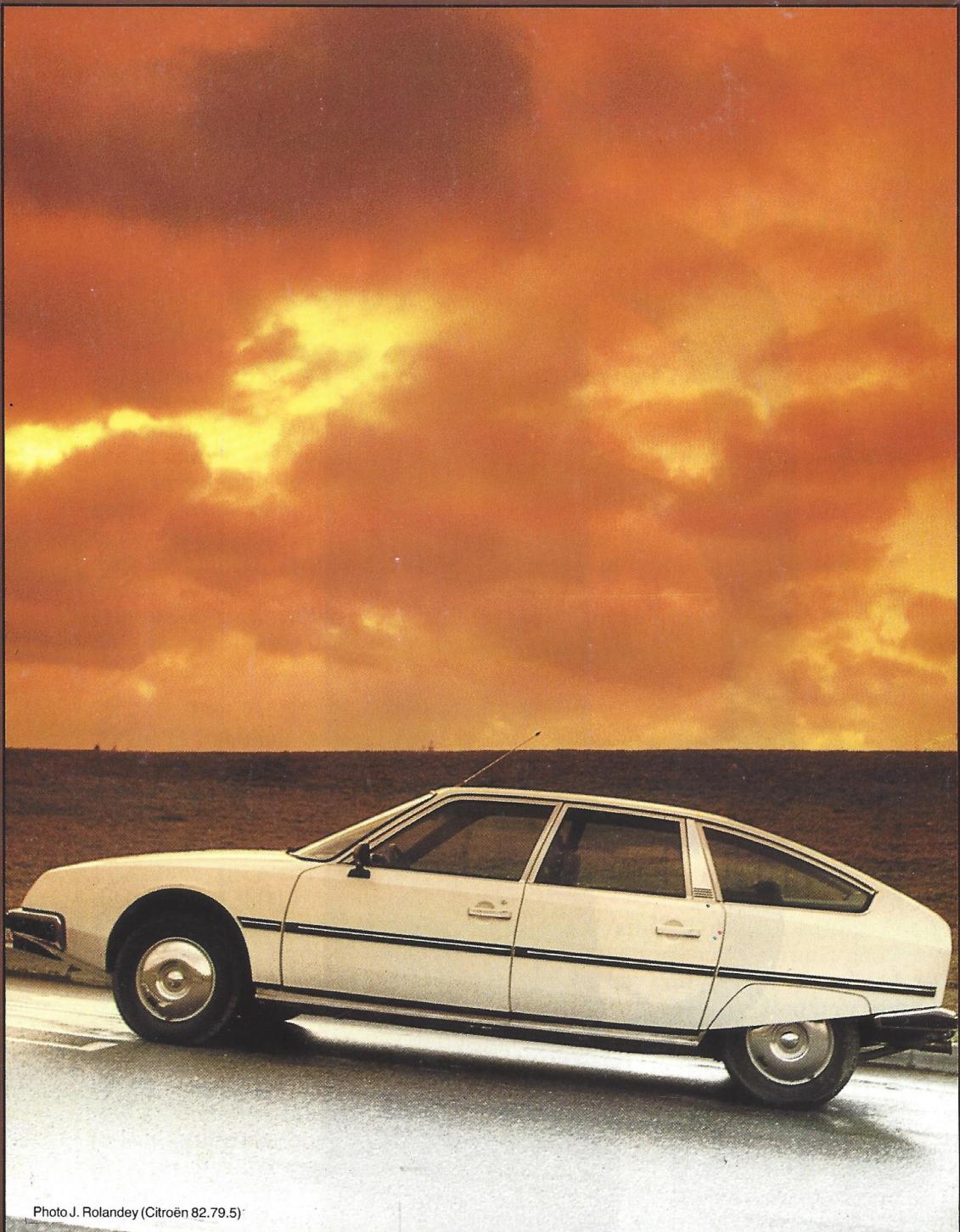


Photo J. Rolandey (Citroën 82.79.5)

Relations Publiques Citroën. Achievé d'imprimer le 26 Avril 1982. Mape. Printed in France. Automobile Citroën, 75015 Paris, Siret 6420501960016.

# PHOTOTHEQUE

VOIR PAGE 20

SEE PAGE 20

SIEHE SEITE 20