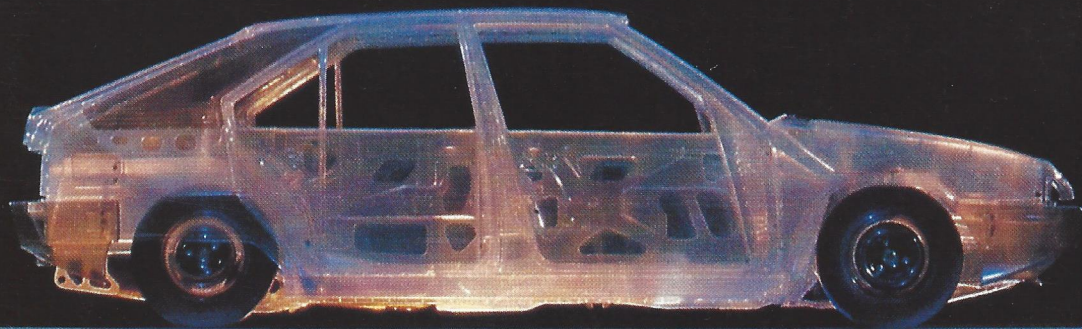




68

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 à la presse sur demande en indiquant leurs références.

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

Sommaire

	pages
Éditorial	3
Bientôt les BX	4
La Visa GT	6
Gamme Citroën 1983	18
Chiffres de production	21
Caractéristiques techniques	22
Photothèque : E. Perrin	26
Rallye : trophée Visa	32
Rallye : les femmes en finale	40
Concours scolaire	42
Camondo bravo !	46
Filmothèque Citroën	50
Chez l'antiquaire : GS Birotor	54
Photothèque : E. Perrin	56

Contents

Editorial	3
Soon out: the BXs	4
The Visa GT	6
Citroën's 1983 range	18
Production figures	21
Technical specifications	22
Photo library: E. Perrin	26
Rallies: Visa Trophy	32
Rallies: Ladies at the finish	40
School competition	42
Bravo, Camondo!	46
Citroën film library	50
Antiquarian's corner: GS Birotor	54
Photo library: E. Perrin	56

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

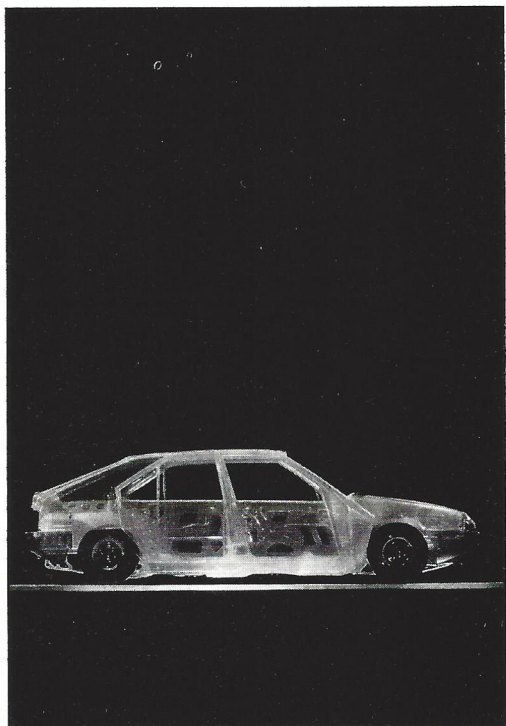


Photo de couverture: cet objet de lumière à l'élégance irradiante est une maquette technique pour l'étude des structures du modèle BX. Des expérimentateurs sadiques y accrochent en ricanant des poids variables et souvent excessifs. La torture ainsi infligée a pour but, en simulant des contraintes multiples, d'étudier le comportement de la carrosserie aux efforts de torsion ou de flexion, et de modifier éventuellement son dessin selon les résultats de l'expérimentation, prolongement naturel des travaux des bureaux de calcul et de conception. Cette maquette au 3/8^e (longueur 1,58mètre) est réalisée en vinyclair, plastique translucide relativement souple. Elle est constituée d'éléments soudés par ultrasons: autant de points de soudure sur la maquette qu'il y en aura ultérieurement dans la fabrication du véhicule. Ce procédé fait partie des auxiliaires mis en œuvre pour accélérer le temps de gestation d'un modèle, au même titre que: la méthode de calcul par éléments finis qui permet d'analyser le comportement de la carrosserie aux chocs, contraintes et vibrations dues au roulage, la photoélasticimétrie (la tôle qui a reçu un vernis spécial est examinée à lumière polarisée), la conception assistée par ordinateur (étude ergonomique, programmation de l'outillage, machine à dessin, figuration de positionnement sur écran cathodique) et les essais partiels sur des demi-caisses.

Cover photograph: this elegant, iridescent object is none other than a technical model for the study of the structures of the BX model. Scientists hang varying weights on it to study the body's behaviour under flexion or torsion a natural prolongation of the calculations departments' work. This 3/8ths scale model is made of a translucent plastic. This process is one of the auxiliary systems called upon to accelerate the time taken for a model to see the light, as are: the method of calculation in terms of finished assemblies, photoelasticimetry; computer-assisted design (ergonomic study, programming of sheet-metal working tools, drawing machine, visualization of positioning at will on a cathode-tube screen); and partial trials on half bodies.

Photo Berenguer (Citroën 82.244).



Il n'est pas courant qu'une entreprise de l'importance de Citroën descende dans la rue ; le 25 mai 1982, au plein d'un conflit paralysant de l'extérieur plusieurs usines, quelque 27 000 ouvriers, employés, cadres de Citroën ont défilé dans Paris, directoire en tête, pour manifester leur volonté de travailler dans la paix. Six jours plus tard le travail reprenait.

It is unusual for a firm of Citroën's importance to stage a demonstration; but, on 25 May 1982, some 27,000 shop-floor workers, office staff and executives of Citroën marched through the streets of Paris, headed by the management, to show their will to be allowed to work in peace. Six days later, work was resumed in the Aulnay-sous-Bois works, paralysed for the past five weeks.

BIENTOT : LES BX

premières berlines Citroën de la nouvelle génération

Citroën présentera au Salon automobile de Paris une gamme de modèles nouveaux : les BX, entre GSA et CX. Premières vraies voitures de la nouvelle génération Citroën, les BX intègrent harmonieusement les nécessités d'une synergie de groupe (organes communs) et l'impératif d'affirmation de la spécificité de la marque. Issues notamment d'enquêtes de clientèle particulièrement détaillées, les BX résultent de la volonté de mettre au

At the Paris Motor Show (30 September to 10 October 1982) Citroën is to introduce a new model range: the BX, which will lie between the GSA and the CX. First true new-generation Citroëns, the BX combine the necessity of using common group components with the importance of retaining Citroën's individuality.

The result, in particular, of very detailed surveys among customers, the BX re-



Photo Berenguer (Citroën 82.221.1)

service de plus grand nombre les compétences techniques et les aptitudes à l'innovation de Citroën.

Rationnelles et fonctionnelles, séduisantes et pleines d'agrément, les BX sont des voitures de grande diffusion pour la conquête d'une clientèle jusque là éloignée de la marque.

Bien adaptées aux conditions de la vie contemporaine, elles n'en n'ont pas moins du caractère, et une personnalité affirmée, à mi-distance de la banalité et de l'originalité gratuite.

Berlines bi-corps de 4,23 m de long, 5 places 5 portes, les BX sont des tractions à suspension hydropneumatique. Elles seront livrées en trois versions de motorisation au choix: moteur 4 cylindres 1360 cm³, 62 ch DIN avec boîte 4 vitesses; moteur 1360 cm³, 72 ch DIN à boîte 5 vitesses; moteur 4 cylindres 1580 cm³ 90 ch DIN à boîte 5 vitesses.

sults from the wish to make available to the public the technical skills and capacity for innovation with which Citroën is universally credited.

Designed for present-day living conditions, the BX is nevertheless not without character—having a definite personality, striking a happy medium between run-of-the-mill styling and way-out originality.

Two-box 5-seater, 5-door saloons 13' 10 1/2" long, the BX is front-wheel drive car with hydropneumatic suspension.

It will be available with three engine options: 4-cylinder 1360-cc engine 62 HP DIN with 4-speed gearbox, 4-cylinder 1360-cc 72 HP DIN engine with 5-speed gearbox, and 4-cylinder 1580-cc 90 HP DIN engine with 5-speed gearbox.



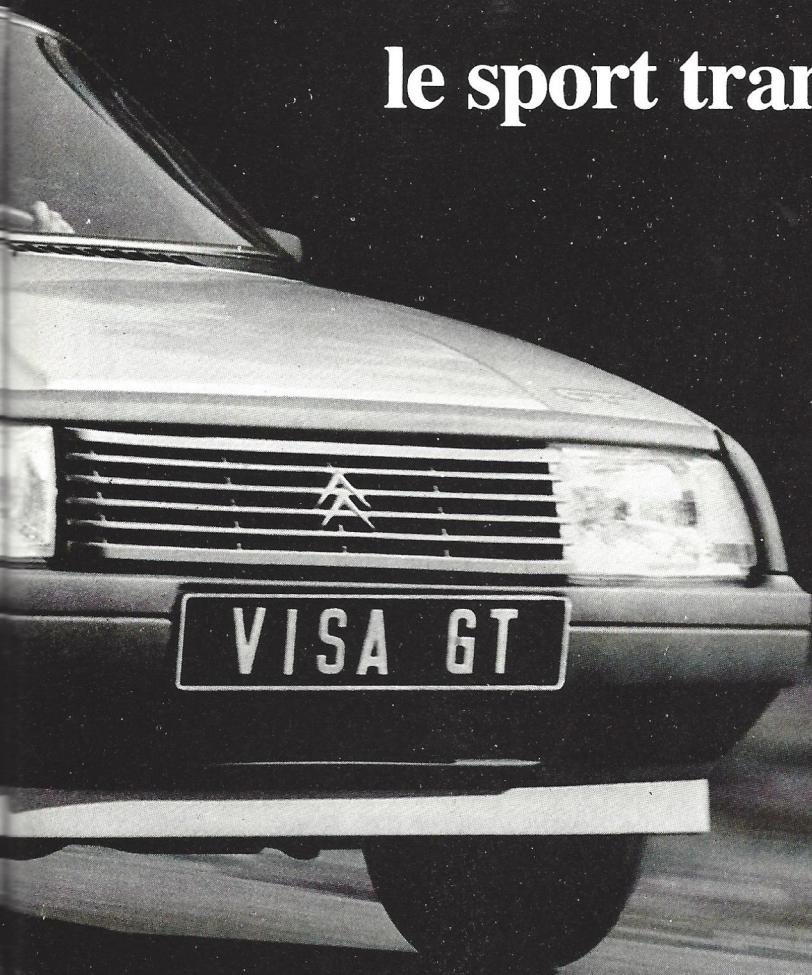


80 ch DIN et une boîte 5 vitesses en série : le sport dans le confort, le sport dans l'économie, c'est le programme mi-fou mi-sage de la Visa GT qui remplace la Visa II Super X et doit séduire une clientèle encore plus étendue.

80 HP (DIN) and 5-speed gearbox as standard, sport with comfort, sport with economy, this is the programme of the Visa GT, which supersedes the Visa II Super X and which should attract an even wider clientele.

VISA GT

le sport tranquille





En France, à partir du 1^{er} juillet 1982, dans les autres pays ensuite, la Visa II Super X à moteur 1219 cm³ est remplacée par un nouveau modèle: la Visa GT à moteur 1360 cm³.

PLUS ET MIEUX

A vrai dire, la Visa GT fait mieux que se substituer à la Visa II Super X: elle se place résolument «à l'étage au-dessus» dans l'échelle des performances et l'agrément de conduite. Avec son moteur 4 cylindres de 80 ch DIN équipé d'une boîte de vitesses à 5 rapports, c'est un modèle rapide et nerveux, à tendance sportive, avec une présentation et des aménagements accordés à sa vocation. Mais la Visa GT se caractérise aussi par un confort assuré ainsi que par une capacité d'économie de consommation bien meilleure que celle de la Visa II Super X. On peut décrire la Visa GT comme une «sportive civilisée» par comparaison avec la Visa Chrono, sportive sauvage (voir Double Chevron n°67), ou la Visa Trophée, sportive professionnelle (voir Double Chevron n°66).

VIVE ET SOUPLE

Avec ses 80 ch à 5800 tr/mn (soit 25% de plus que la Visa II Super X) et un couple de 11 m.kg à 2800 tr/mn, le moteur de 1360 cm³ de la Visa GT autorise des performances brillantes (0 à 1000 m en 33"1, 0 à 100 km/h en 10"9, vitesse maximum 168 km/h; contre 35"8, 13"6 et 154 km/h pour la Visa II Super X) tout en diminuant la consommation d'essence (5,6 litres aux 100 km à 90 km/h et 7,4 litres à 120 km/h

Since 1st July 1982, Citroën has been offering for sale in France (later in the other countries) a new version of the Visa, the Visa GT, fitted with a 4-cylinder 80 HP engine and a 5-speed gearbox.

MORE AND BETTER

The Visa GT is more than a substitute for the Visa II Super X: it can reasonably be placed in the class above as far as performance and driveability are concerned. It is fast and responsive, with a definite sporty character, and is more highly specified in keeping with its new image.

Moreover, it is characterised by the fact that it consumes less petrol than the Visa II Super X. One could describe the Visa GT as "a civilised sports saloon" compared with the Visa Chrono ("butch sports saloon") (Double Chevron n° 67) and the Visa Trophée ("professional sports saloon") (Double Chevron n° 66).

PLEASURE TO DRIVE

With its 80 HP 5,800 r.p.m. (25 per cent more than the Super X) and 79 lb ft of torque at 2,800 r.p.m., the 1,360 cc engine of the Visa GT produces impressive performance (0-1,000 metres in 33.1 sec.; 0-62 m.p.h. in 10.9 sec.; maximum speed 104 m.p.h. against 35.8 sec.; 13.6 sec. and 96 m.p.h. for the Super X), whilst using less fuel (50.4 m.p.g. at 56 m.p.h. and 38.2 m.p.g. at 75 m.p.h. against 46.3 m.p.g. and 36.2 m.p.g. for the 5-speed Super X).



contre 6,1 litres et 7,8 litres pour la Visa II Super X à boîte 5 vitesses).

Ces prestations donnent à la Visa GT un comportement alerte, une agilité dans la circulation urbaine et sur route, une exceptionnelle souplesse à bas régime (le couple moteur maximum est obtenu à 2 800tr/mn seulement) qui font éprouver un réel plaisir à sa conduite.

DEHORS ET DEDANS

La présentation extérieure souligne le caractère dynamique et moderne du véhicule (spoiler, becquet, roues en alliage léger et pneumatiques Michelin TRX). Spoiler et becquet permettent d'obtenir un CxS de 0,648 m² (Cx : 0,37) soit un coefficient aérodynamique amélioré de 4% par rapport aux autres Visa.

L'aménagement intérieur a été traité avec soin et de façon spécifique (sièges d'un nouveau dessin, banquette arrière en deux parties rabattables séparément, plancher et coffre entièrement recouverts de moquette).

Tour à tour amusante ou sérieuse au gré de son conducteur, la Visa GT répond aux attentes d'une clientèle qui a besoin d'un véhicule fonctionnel et confortable mais sait apprécier une petite voiture moderne, rapide et nerveuse.

ANALYSE D'UNE GAMME

Depuis la présentation d'une Visa II «restylée» en mars 1981, la production totale de Visa est passée de 117 451 en 1980 à 178 961 en 1981.

Cette augmentation s'est fondée sur la croissance des commandes de Visa à mo-

A LIVELY FEEL

These characteristics give the Visa GT a lively feel, agility both in town and on the open road, and great flexibility at low speeds (maximum torque achieved at 2,800 r.p.m.) which makes it a real pleasure to drive.

INSIDE

The external appearance emphasises the up to date and sporty character of the car (Front air dam, rear spoiler, alloy wheels). The air dam and spoiler mean that a CdS figure of 0,648 can be achieved which is 4% better than the standard Visa.

The interior has also been treated in a careful and practical way (re-designed front seats, a split rear seat which is both folding and removable, and carpeted floor, door trims and boot).

OUTSIDE

Either light-hearted or serious at the whim of the driver, the Visa GT responds to the tastes and requirements of the customer who wants a comfortable and practical car, but who appreciates a modern, fast and responsive small car.

ANALYSIS OF A RANGE

Since the presentation of a "restyled" Visa II in March 1981, the output of the Visa has grown from 117,451 units in 1980 up to 178,961 in 1981.

This rising production stems from the increasing orders of the 4-cylinder engined

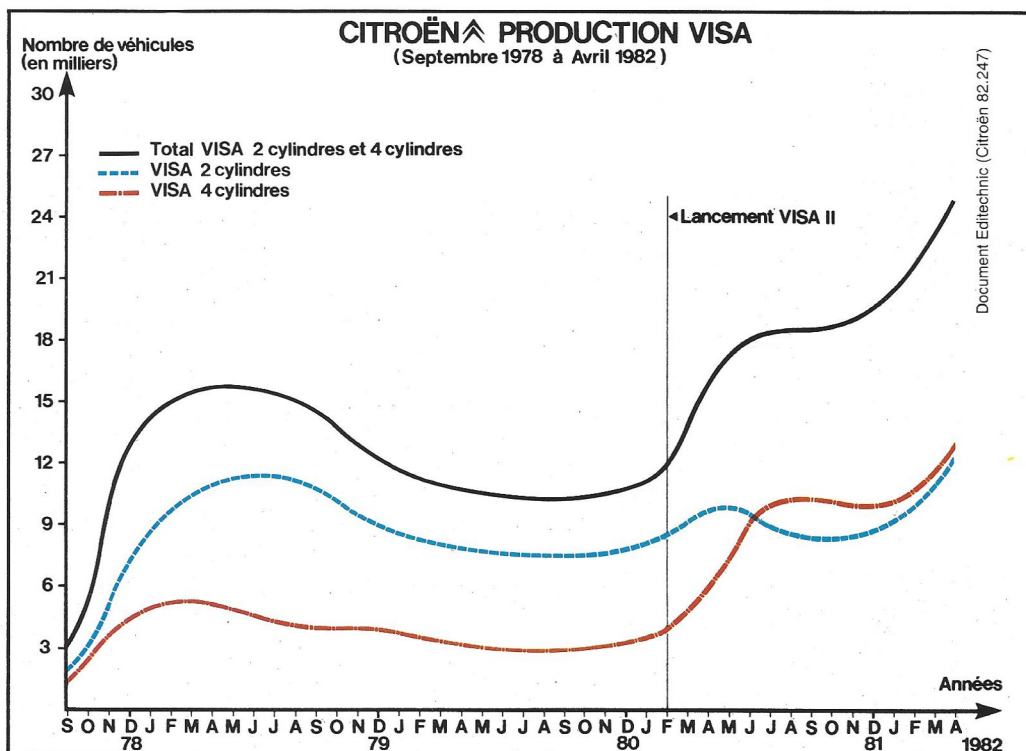




Photo Béranguier (Citroën 82.209.2.7)

teur 4 cylindres (entraînant d'ailleurs dans leur élan, un «plus» de 10 000 Visa 2 cylindres) passées de 35 070 (soit moins de 30% du total Visa) en 1980 à 86 090 (soit près de 50% du total Visa) en 1981.

Sur ce total 4 cylindres, la part des modèles à moteur de 1 124 cm³ (L et Super E) est très importante: 72 542 véhicules en 1981, soit près de 85% (plus de 40% du total Visa tous types) contre 13 548 Visa Super X à moteur de 1 219 cm³. L'apparition d'une Super E encore plus économe de carburant, en février dernier, a contribué à améliorer le score de ce modèle: 45% du total Visa tous types, soit 90% des Visa 4 cylindres, pour les quatre premiers mois 1982.

Ce constat induit une conclusion évidente: si un effort doit s'exercer dans le sens d'un élargissement de la clientèle Visa, il devra porter sur la «zone faible» de la gamme: le secteur jusqu'ici attribué à la Super X.

OBJECTIF : CONQUÊTE

La création de la Visa GT répond à cet objectif. Le but est bien d'accroître la clientèle Visa en lui proposant avec la GT une gamme de séductions neuves, attachées à un modèle dont la définition a été très soigneusement établie. Cet objectif intègre la volonté de réaliser un accroissement de volume par conquête sur la clientèle des autres marques. A ce sujet, les performances de la Visa GT comparées avec celles des modèles concurrents sont de bon augure: par exemple la Visa GT arrive largement en tête aux 400m, 1 000m et 100 km/h départ arrêté. Le taux de conquête de la GT devrait donc être très sensiblement supérieur à celui de la Super

Visa (which also entailed 10,000 2-cylinder engined Visa more sold)—from 35,070 units in 1980 (less than 30% of the overall output of the Visa) it climbed up to 86,090 units in 1981 (around 50% of the overall output).

Of these models, the proportion with 1,124 cc engines (L and Super E) is substantial: 72,542 vehicles in 1981, say 85% (more than 40% of the overall output of the Visa) against 13,548 Visa Super X with 1,219 cc engines. The launch of the Visa II Super E with reduced fuel consumption contributed to a sales improvement: 45% of the overall Visa output, 90% of the 4-cylinders Visa, for the first four months of 1982.

These results offer a clear conclusion: if an effort has to be made to enlarge the number of Visa's customers, one has to concentrate on the weak part of the range: the sector of the Super X.

OBJECTIVE: CONQUEST

The Visa GT has been built as a result of Citroën's wish to expand the Visa range customer profile. The objective is to increase the number of Visa customers through the conquest of other makes (the performance figures compare more than favourably with its rivals). It is anticipated that the rate at which the GT penetrates the market will be superior to that of the Visa II Super X, which means that more than 60% of its sales should be from outside the established Citroën clientele.

QUALITY - QUANTITY

However, the objective is also to make a qualitative adjustment to the customer's



X, c'est-à-dire que plus de 60% de ses ventes devraient être faites hors du parc Citroën.

QUALITÉ - QUANTITÉ

Mais l'objectif est aussi une modification qualitative de cette clientèle, notamment par rajeunissement du profil de l'acheteur. 60% et plus des acheteurs de Visa GT devraient être des moins de 40 ans (contre 56% pour la Visa II Super X).

La Visa GT est faite pour attirer une clientèle renouvelée: jeunes (entre 25 et 35 ans) ménages, employés et cadres moyens habitant plutôt les grandes villes.

ASPECT EXTÉRIEUR

Mis à part spoiler et becquet arrière, la carrosserie se distingue aussi par son décor des autres modèles de Visa. Deux filets («gris foncé» ou «argentés» suivant les coloris des carrosseries) soulignent la ligne de ceinture de caisse.

La grille de calandre est grise; les jets d'eau et l'antenne radio peints en noir. Monogramme GT sur capot, panneaux de custode et hayon.

AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR

De nouveaux sièges arrière séparés, plus enveloppants, sont repliables et démontables, dégagant des volumes et surfaces utiles très variés: transformation en couchette ou semi-couchette, transport de landau, etc. Le volume du coffre varie de 300dm³ à 890dm³ en fonction des positions des sièges.

Nouveaux sièges avant, à forme rectangulaire, plus enveloppants.

Garnissage des sièges et panneaux de portes en tissu jersey Shetland gris.

Planche de bord de teinte unique grise, enjoliveur de volant avec monogramme GT.

SÉRIE ET OPTION

La Visa GT est équipée en série d'éléments disponibles en option seulement sur les autres Visa:

- roues en aluminium et pneumatiques TRX Michelin (Pression avant: 1,8, arrière 1,9 bar),
- pare-brise feuilleté clair,
- pré-équipement pour poste radio,
- essuie-glace et lave-glace de lunette arrière.

Deux options sont proposées avec la Visa GT: toit ouvrant, glaces teintées.

La Visa GT est disponible en trois couleurs de carrosserie:

- gris perlé (peinture métallisée vernie) avec deux fines bandes gris foncé,
- noir verni avec bandes argentées,
- rouge Vallenga avec bandes argentées.

profile, by reducing its average age. It is expected that at least 60% of Visa GT buyers will be less than 40 years old (compared to 56% for the Super X).

The Visa GT has been built to attract new buyers; young (between 25 and 35) house-holders, employed in middle management and mainly living in big towns.

EXTERIOR FEATURES

The body is distinguishable from those of the other Visa models, by its embellishments.

Two coachlines (dark grey or silver depending on the interior colour scheme) follow the centre line of the body. A grey grille, black washer jets and radio aerial and with a "GT" monogram on the bonnet, rear quarters and hatchback complete the effect.

INTERIOR SPECIFICATIONS

New split rear seats, more bucket-shaped, folding and removable, give a wider combination of usable space: use as a bed, for example, or for carrying a pram etc... New front seats, better shaped and more bucket-shaped. Seats covers and door covers in grey Shetland cloth.

Dashboard in matching grey, steering-wheel with the "GT" monogram.

STANDARD EQUIPMENT AND OPTIONAL EXTRAS

The standard equipment of the Visa GT includes features that are sold as optional extras on the other Visas:

- Alloy wheels and Michelin TRX tyres (front tyre pressures: 25 psi),
- Laminated windscreen,
- Radio equipment,
- Rear wash/wipe.

Two optional extras are offered with the Visa GT:

- Sunroof,
- Tinted windows.

The Visa GT is available in 3 colours:

- Gris perle with dark grey stripes,
- Black with silver stripes,
- Rouge Vallenga with silver stripes.



Photo Rolandey (Citroën 82.222.11)

MOTEUR ET TRANSMISSION

Le lecteur trouvera le détail des caractéristiques chiffrées de la Visa GT dans le tableau technique des modèles Citroën 1983 publié en pages 22 à 25.

Le moteur 4 cylindres de 1 360 cm³ est placé à l'avant, transversalement et incliné de 72 degrés vers l'arrière. Le bloc est en alliage léger chemisé. Vilebrequin tournant dans cinq paliers. Bielles en acier forgé. Culasse en alliage léger avec chambres de combustion biphériques. Arbre à cames en tête entraîné par chaîne.

L'alimentation s'effectue par pompe mécanique commandée par excentrique. Deux carburateurs monocorps verticaux. Starter manuel. Filtre à air sec. Allumage transistorisé avec faisceau diagnostic.

Ce moteur atteint la puissance maximale de la Visa Super X dès 4 200 tours minute (au lieu de 6 000 tr/mn).

La Visa GT est une traction avant. Transmission homocinétique avec joint tripode côté boîte de vitesses et joint Rzeppa côté roue.

Embrayage monodisque à sec, à diaphragme et commande mécanique.

La boîte de vitesses à cinq rapports avant synchronisés est intégrée au moteur avec graissage commun.

FREINAGE ET SUSPENSION

Le freinage est assisté par servo-frein à dépression agissant sur un maître-cylindre tandem : 2 circuits indépendants.

A l'avant, les disques sont placés dans les roues ; étrier flottant, monopiston et rattr-

ENGINE AND TRANSMISSION

Detailed specifications of the Visa GT are given in the technical table of the 1983 Citroën models, on page 22.

The 1,360 cc 4 cylinder-engine is installed transversely and inclined 72° rearwards. The block is made of light alloy with separate liners. Five bearing crankshaft. Forged steel connecting rods. Light alloy cylinder head with hemispherical combustion chambers. Chain driven overhead camshaft.

Carburation through mechanical pump. Two vertical single choke carburettors. Manual choke-dry. Air filter. Transistorised ignition with a diagnostic harness.

This engine reaches the maximum power of the Visa Super X at 4,200 rpm (instead of 6,000 rpm).

The Visa GT has front wheel drive. Drive shafts with constant velocity tri-axial joints at the gearbox and Rzeppa type joints at the wheels.

Clutch: dry single plate diaphragm and mechanical operation by cable.

Five speed all synchromesh gearbox is integral with the engine and sharing the same lubrication.

BRAKES

Dual circuit servo assisted brakes operating from a tandem master cylinder.

Front: disc in the wheels; floating caliper;

page de jeu automatique. Indicateur d'usure des plaquettes.

A l'arrière : tambours à segments flottants et rattrapage de jeu automatique.

Compensateur de charge évitant le blocage des roues. Frein de sécurité agissant sur les freins arrière.

Les caractéristiques de la suspension à quatre roues indépendantes ont été adaptées aux performances.

A l'avant, les ressorts hélicoïdaux ont été raccourcis de 6 mm par rapport à la Super X; les amortisseurs télescopiques intégrés (type Mac-Pherson) ont été retarés. Barre anti-devers de diamètre 23 mm.

A l'arrière (suspension à «roues tirées»), les ressorts hélicoïdaux ont été raccourcis de 24 mm. Amortisseurs télescopiques intégrés et barre anti-devers de diamètre 17 mm (Super X: 16 mm).

single piston with automatic adjustment. Wear warning device.

Rear: drums with floating shoes and automatic adjustment. Load compensator to avoid rear wheels locking. Hand brake working on rear wheels.

SUSPENSION

The 4 wheel independent suspension has been specially adapted for performance.

At the front, the coil spring has been shortened by 0.2 inches compared with the Super X; integrated telescopic dampers (Mac Pherson type) with 23 mm anti-roll bars.

At the rear (trailing arms suspension), the coil spring has been shortened by 0.9 inch; concentric telescopic dampers and anti-roll bar diameter 17 mm (Visa Super X: 16 mm).

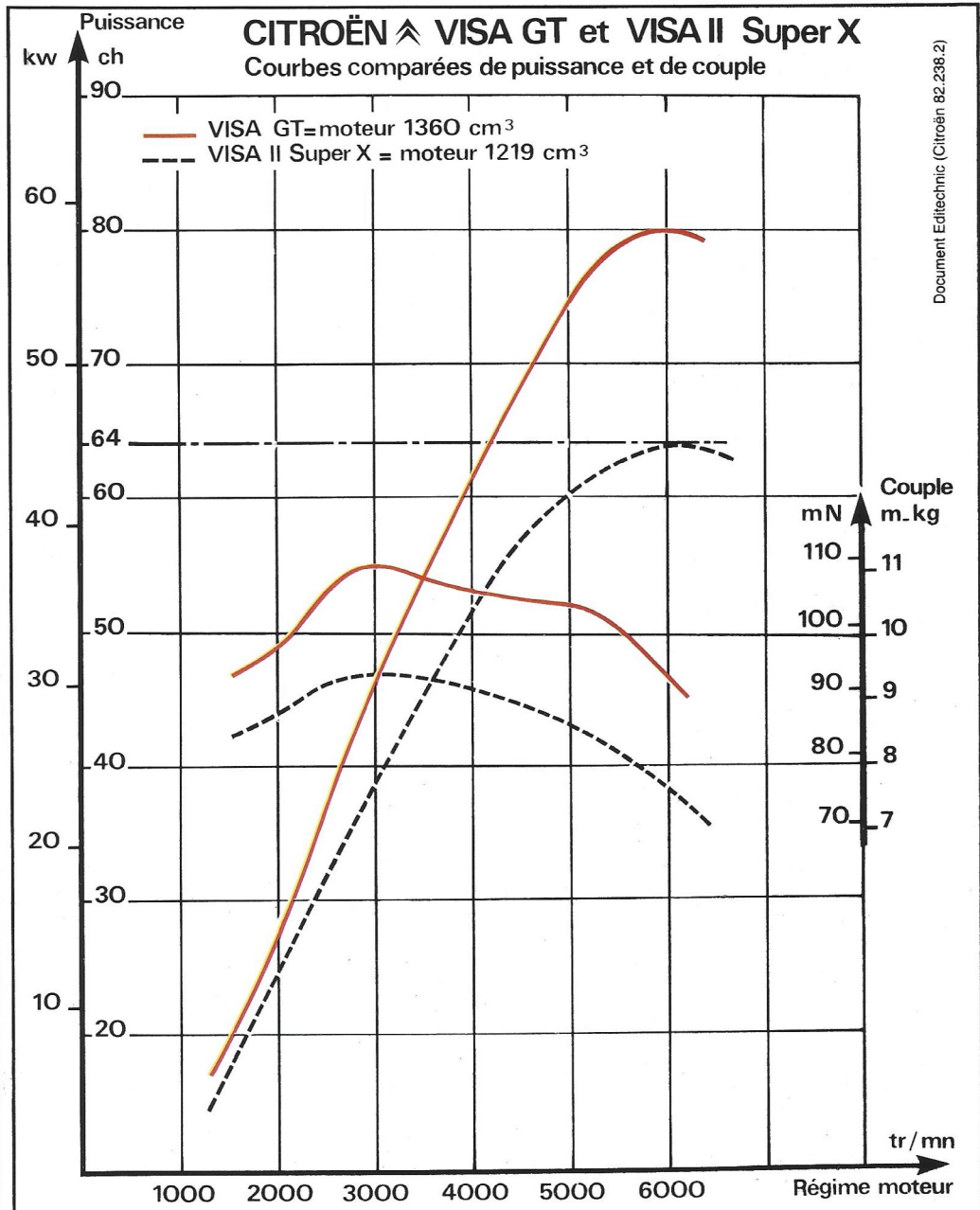




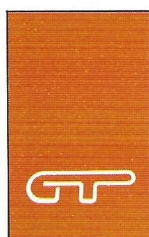
Photo Rolandey (Citroën 82 213 2/2A)

Aménagements - Volumes (dm ³)		
Repères	Aménagements	Volumes en eau sous ligne de ceinture
1	4 places	300
2	3 places	514
3	3 places	562
4	2 places	649
5	2 places	707
6	2 places	803
7	1 place	1 044
8	1/2 couchette pour nacelle landau	
9	1 couchette ou grande longueur	
10	2 couchettes (schéma non représenté)	

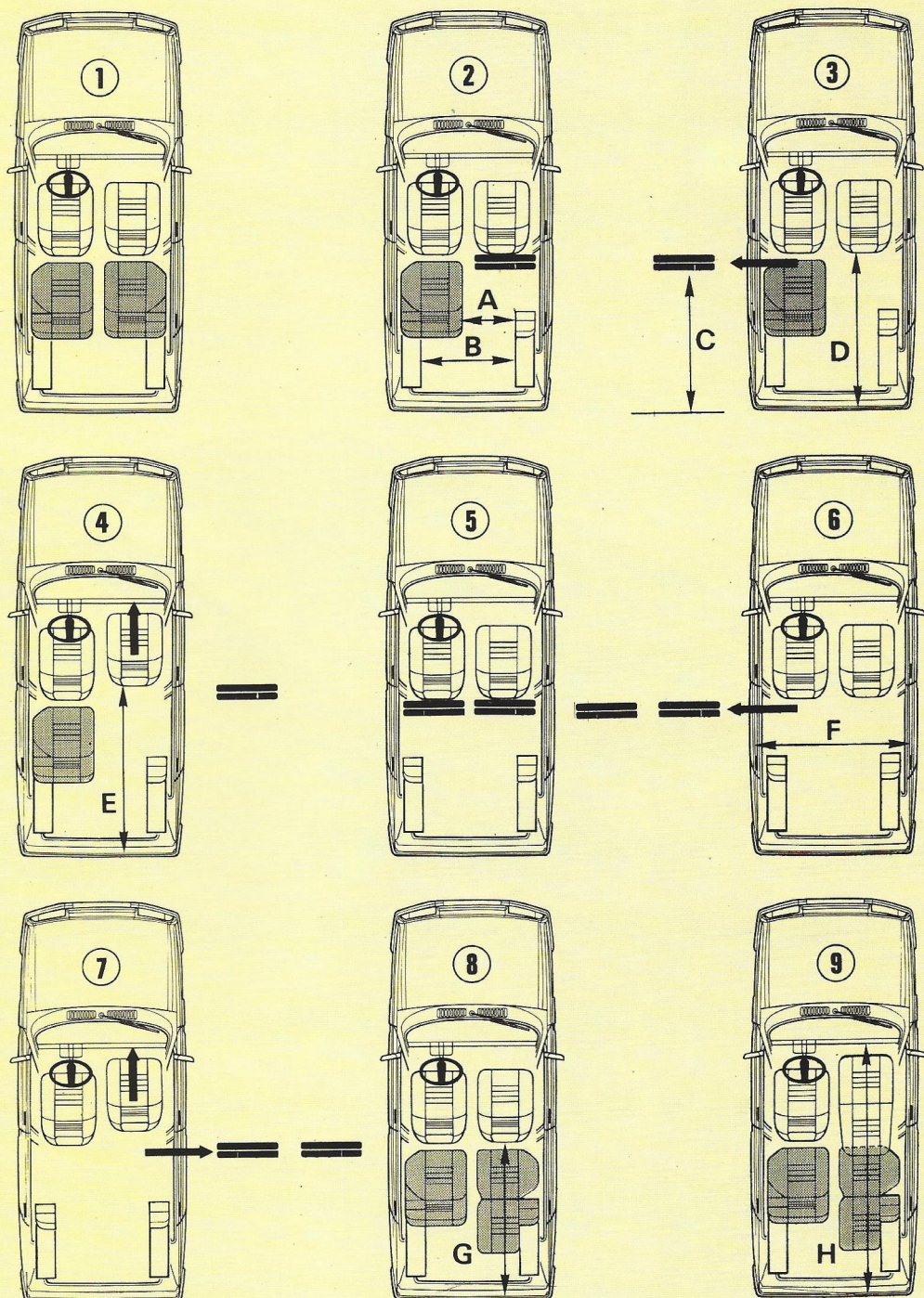
Longueurs et largeurs utiles (mm)		
Repères	Valeurs	Observations
A	420	1 siège arrière rabattu
B	850	Entre passages de roues
C	1120	Siège arrière rabattu
D	1420	Siège arrière enlevé Siège AVD reculé au maximum
E	1650	Siège AVD avancé au maximum
F	1250	Largeur aux bandeaux
G	1400	Disposition pour nacelle de landau
H	2600	Couchette ou grande longueur (skis)

Arrangements - Capacities (dm ³)		
Marks	Measurements	Water capacity under waist line
1	4 places	300
2	3 places	514
3	3 places	562
4	2 places	649
5	2 places	707
6	2 places	803
7	1 place	1,044
8	1/2 half sleeping arrangement for pram nacelle	
9	1 sleeping or long load arrangement	
10	2 sleeping arrangement (without illustration)	

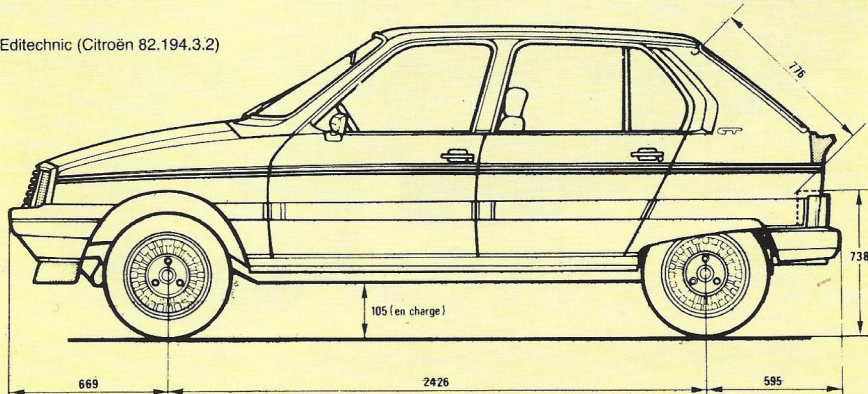
Usefull length and width (mm)		
Marks	Measur.	Remarks
A	420	1 rear seat folded
B	850	Between wheel housings
C	1120	Rear seat folded
D	1420	Rear seat removed Right front seat - max. backward
E	1650	Right front seat - max. forward
F	1250	Width between central pillars
G	1400	Arrangement for pram nacelle
H	2 600	Sleeping or long loads

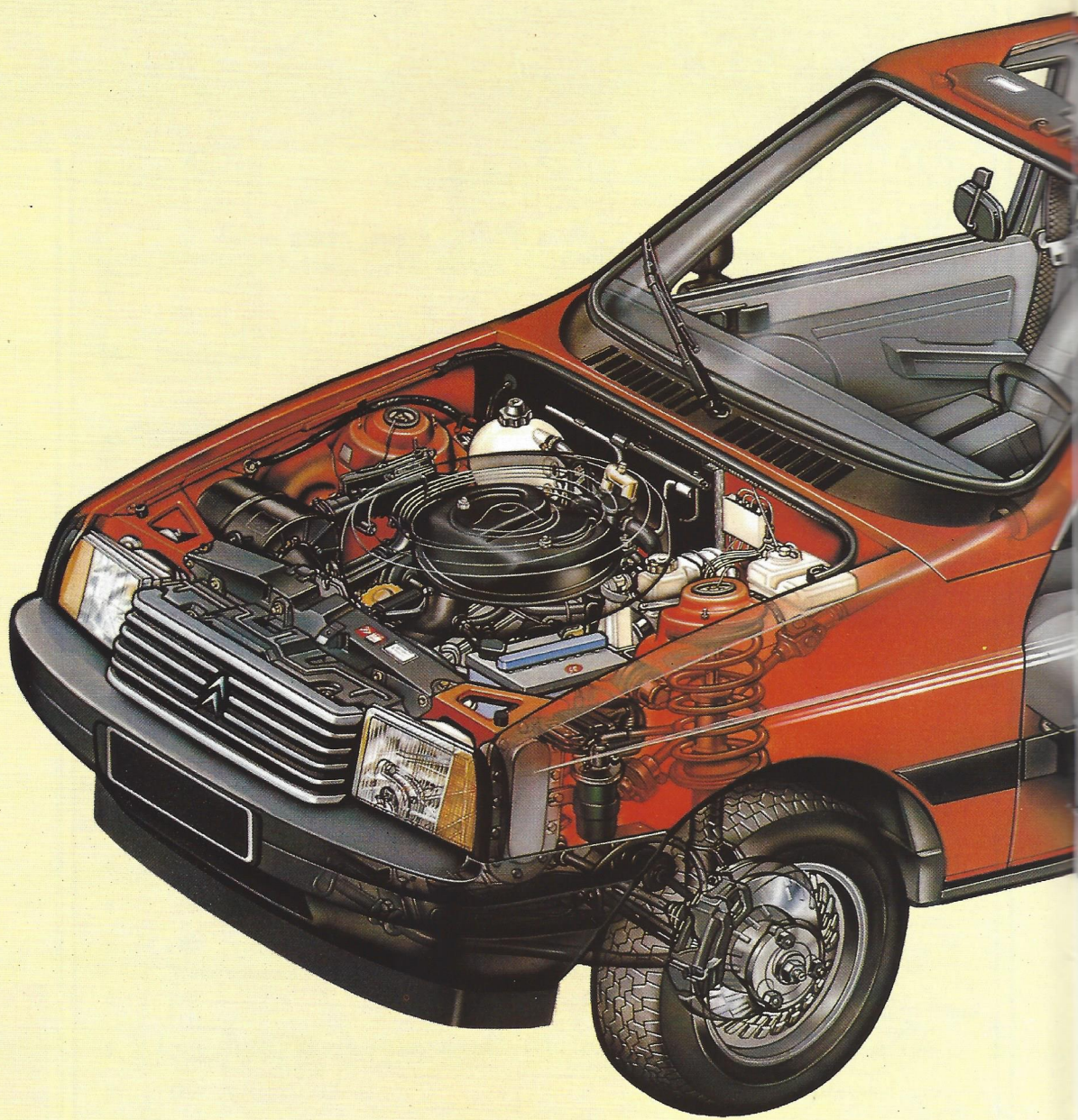
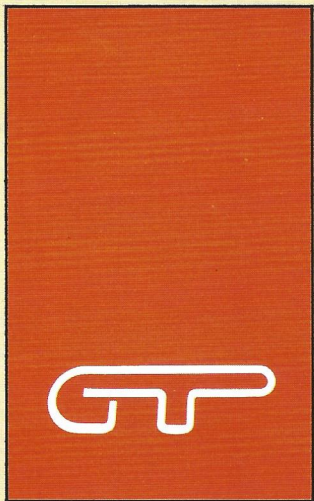


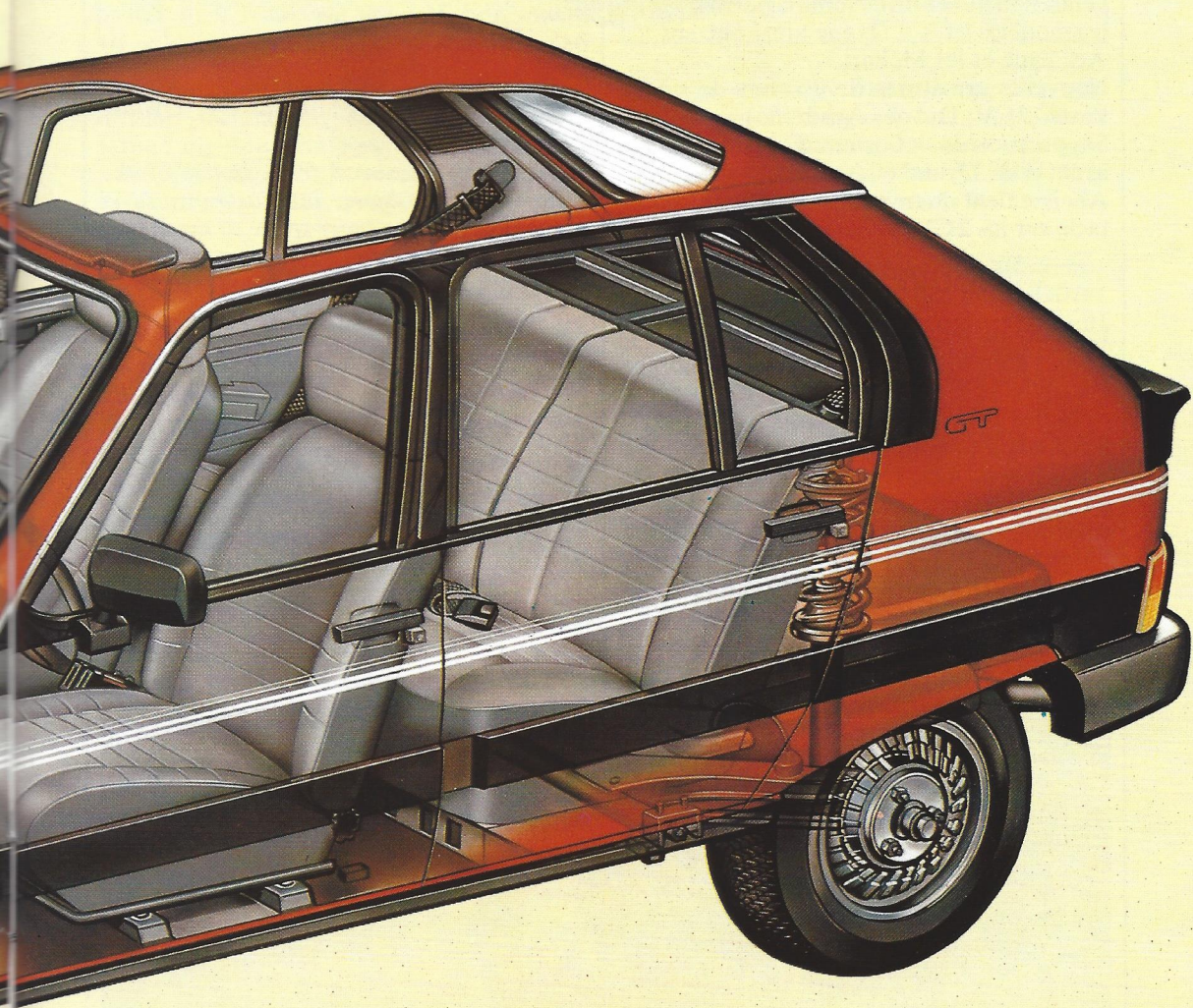
CITROËN VISA GT : COTES D'HABITABILITES



Dessin Editechnic (Citroën 82.194.3.2)







MODÈLES CITROËN 1983

Aux nouveaux modèles BX qui seront commercialisés au Salon Automobile de Paris (1^{er} au 10 octobre 1982) se sont ajoutés à partir du 1^{er} juillet 1982 (en France):

- les LNA 11 E et RE à moteur 4 cylindres économique,
- une Visa GT qui remplace la Visa II Super X (voir pages 10 et suivantes),
- une GSA X1 qui remplace la GSA Club,
- les CX 20 et CX 20 TRE qui remplacent CX Reflex et CX Athena.

2 CV - DYANE

Montage des ceintures de sécurité à nouvelles boucles et brins semi-rigides sur tous les modèles 2 CV - Dyane ainsi que sur les Acadiane et les Méhari.

Nouvelles armatures de dossiers de sièges avant (2 CV, Dyane, Acadiane).

Suppression du déflecteur d'air sur le capot avant pour Dyane et Acadiane.

Abaissement du niveau sonore dans l'habitacle sur les 2 CV, Dyane et l'Acadiane.

NOUVELLES LNA

Lancement de deux versions LNA 4 cylindres qui s'ajoutent à la LNA 2 cylindres: les LNA 11 E et LNA 11 RE à moteur 4 cylindres 1 124 cm³ développant 50 ch DIN à 5 500 tr/mn, couple maximal: 8,6 m.kg à 2 500 tr/mn. Ces modèles se distinguent particulièrement par leurs faibles consommations d'essence: 4,7 l aux 100 km à 90 km/h, 6,3 l à 120 km/h, consommation urbaine 5,8 l. Leur vitesse maximum est de 140 km/h. Puissance fiscale française 4 CV.

La LNA 11 RE diffère de la LNA 11 E par un équipement plus complet: freinage as-

In addition to the new BX models which will be introduced at the Paris Motor Show (October 1-10, 1982), the following models will be available in France July 1st, 1982:

- LNA 11 E and RE with fuel-efficient 4-cylinder engine,
- Visa GT replaces the Visa II Super X (see page 10 et seq.),
- GSA X1 replaces the GSA Club,
- CXs 20 and CXs TRE replace the CX Reflex and CX Athena.

2 CV - DYANE

All 2 CV - Dyane models, and the Acadianes and Meharis are fitted with safety belts with new buckles and semi-rigid webbing.

New front seat back frames (2 CV, Dyane, Acadiane).

Air-deflector removed from bonnet of the Dyane and Acadiane. Interior noise level reduced in the passenger space of the 2 CV, Dyane and Acadiane.

NEW LNAs

Launching of two 4-cylinder LNA versions in addition to the 2-cylinder LNA — LNA 11 E and LNA 11 RE with 4-cylinder, 1,124 cc engine, 50 HP at 5,500 rpm, max. torque 62 lb-ft at 2,500 rpm. Fuel-efficiency is their main feature: 60.1 mpg at 56 mph, 44.8 mpg at 75 mph; urban consumption: 48.7 mpg. Max. speed 87 mph. French fiscal rating: 4 CV. The LNA 11 RE differs from the LNA 11 E in that it has more comprehensive equipment: power-assisted brakes,



2CV Charleston: un couple mûr.
(Photo Rolandey - Citroën 82.270.14)



LNA : 2 cylindres en plus.

Photo R.S.C. (Citroën 82.241.1)

sisté, roues de type Visa, sièges avant à dossiers inclinables, sièges arrière rabattables en deux parties, allume-cigare, montre cendrier éclairé, commandes de climatisation éclairées, poignée de maintien avant, etc...

La LNA 11 E est aussi disponible en version «Entreprise» (TVA récupérable).

Grâce à un nouvel arbre à cames et des réglages de carburateur améliorés ainsi qu'à une modification du rapport de pont de la boîte de vitesses (couple conique 9/35), la consommation d'essence de la LNA à moteur 2 cylindres 652 cm³ diminue de 10 % environ : 5,1 litres aux 100 km à 90 km/h contre 5,71 sur le modèle précédent, 6,51 en consommation urbaine contre 7,11. Sa puissance fiscale en France est réduite de 4 à 3 CV.

VISA : BOITE 5 COURTE

Le chiffre romain II disparaît des sigles Visa. Création d'une nouvelle version : la «Visa GT» (description pages 6 et suivantes).

La consommation d'essence des Visa à moteur 2 cylindres 652 cm³ (Visa, Visa Club) diminue : 5,21 aux 100 km à 90 km/h contre 5,81 ; 6,51 en consommation urbaine contre 7,81. Leur rapport volumétrique et leur régime de puissance maximale sont modifiés ainsi que leur couple conique. Leur puissance fiscale passe en France de 4 à 3 CV.

Création d'une option boîte courte à 5 vitesses sur la Visa Super E.

Sur Visa Club et Super E : éclairage et garnissage au centre du coffre. Les Visa (moteur 2 cyl.) et Visa L (moteur 4 cyl.) existent en version «Entreprise» depuis janvier 1982.

Sur Visa Club, L et Super E : option sièges GT en deux parties, repliables et démontables.

Visa-type wheels, reclining front seats, split folding rear seats, cigar lighter, illuminated clock-ashtray, illuminated heater controls, front grab handle, etc. The LNA 11 E is also available in an "Entreprise" version (VAT deductible).

A new camshaft and improved carburettor settings, together with a different final drive (3.89 to 1) reduce the fuel consumption of the LNA with 2-cylinder, 652 cc engine by approx. 10% - 55.4 mpg at 56 mph against 49.6 mpg for the previous model, and 43.5 in town against 39.8. French fiscal rating reduced from 4 to 3 CV.

VISA : SHORT 5-SPEED GEARBOX

Roman figure II removed from the Visa name.

A new version, the "VISA GT" (see description page 6 and seq). Fuel consumption of the Visas with 2-cylinder, 652 cc engine (Visa, Visa Club) is reduced—54.3 mpg at 56 mph against 48.7; 43.5 in town against 46.2. Their compression ratio, max. HP speed, and final drive ratio have been modified. French fiscal rating reduced from 4 to 3 CV. Optional 5-speed gearbox on the Visa Super E.

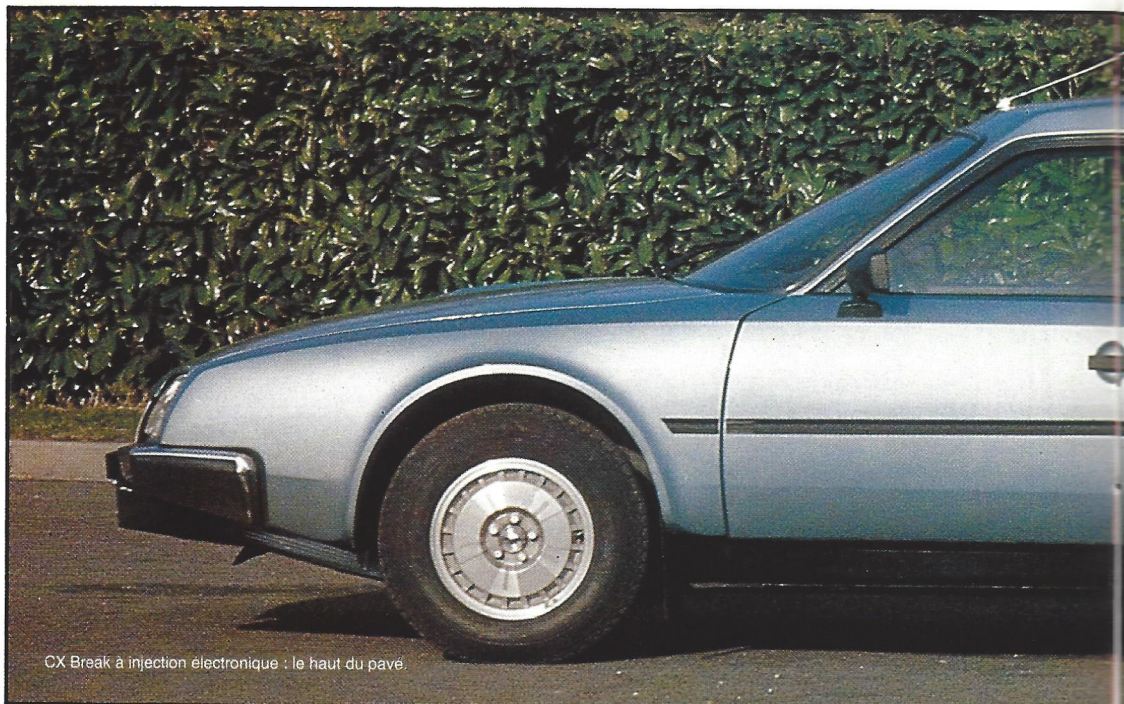
On Visa Club and Super E: light and carpet in the boot.

The Visas (2-cylinder engine) and Visas L (4-cylinder engine) are available in the "Entreprise" version from January 1982.

For Visa Club, L and Super E: split folding and removable GT seats.

NEW: THE GSA X1

The GSA Club is replaced by the GSA X1. It retains the GSA Club power



CX Break à injection électronique : le haut du pavé.

NOUVELLE : LA GSA X1

La GSA Club est remplacée par la GSA X1. Elle conserve la motorisation de la GSA Club, mais sa carrosserie s'apparente à celle de la GSA X3, (jets d'eau, antenne radio, deux bandes latérales et baguettes noires; becquet arrière, phare antibrouillard). Cette nouvelle version peut recevoir en option la boîte de vitesses à 5 rapports courts de la GSA X3 et atteindre les mêmes performances que cette dernière (0 à 400 m 18"9, 0 à 1 000 m 35"4, 0 à 100 km/h 13"8, vitesse maximum: 164 km/h) et les mêmes consommations (à 90 km/h 61, à 120 km/h 7,91, urbaine 8,51).

CX : 25 D, 20, 20 TRE

La restructuration partielle de la gamme est à l'origine du changement d'appellation de certains modèles: la CX Reflex D devient CX 25 D, la CX Reflex CX 20, la CX Athena CX 20 TRE.

Les CX 20 et CX 20 TRE se caractérisent par leur finition très soignée et leur niveau d'équipement à un prix compétitif. Elles sont équipées en série de: direction assistée, lève-vitres électriques, verrouillage simultané (des quatre portes, du coffre et de la trappe carburant), réglage en hauteur du siège conducteur, rétroviseur extérieur à commande intérieure, appuie-tête à l'avant, pré-équipement radio. Boîte 5 vitesses sur la CX 20 TRE.

Les breaks CX 25 D, CX 20, CX IE présentent des améliorations dans leur finition interne: garnissage moquette ou feutre de plancher et divers panneaux.

Rappelons que le break CX IE (Injection électronique) bénéficie de l'option boîte automatique depuis la fin du mois de février 1982. Les caractéristiques de ce modèle le placent en sommet de la gamme des

unit but its body is similar to that of the GSA X3 (washers, radio aerial, two side strips and black coachlines; rear spoiler, fog lamps). This new version can be optionally fitted with the short 5-speed gearbox of the GSA X3 and achieve the same performance as the GSA X3 (0 to 400 m in 18.9 sec., 0 to 1,000 m in 35.4 sec., 0 to 62 mph in 13.8 sec.; max. speed 101 mph) as well as same fuel consumption (47.1 mpg at 56 mph, 35.3 et 75 mph, and 33.2 in town).

CX: 25 D, 20, 20 TRE

The new name of some models results from the partly reorganized range structure—the CX Reflex D becomes CX 25 D, the CX Reflex becomes CX 20, and the CX Athena becomes CX 20 TRE.

The CX 20 and CX 20 TRE are characterized by their first-class finish and level of equipment at a competitive price. Standard equipment: power steering, electric window, central locking for doors, fuel cap cover, and boot, height-adjustable driver's seat, exterior rear view mirror controlled from inside, front seat headrests, radio-equipment. Five-speed gearbox on the CX 20 TRE.

The CX 25 D, CX 20, CX IE estate cars' interior finish improved: carpet and cloth trim on various panels.

Let's recall that the CX IE estate car (electronic fuel injection) has the automatic transmission option since the end of February 1982. The features of this model make it rank at the top of the range of estate cars



Photo Guyot (Citroën 25.95)

breaks actuellement offerts sur le marché. Performances: 0-400m 18"6, 0-1 000m 34"4, 0-100km/h 12"4, vitesse maximale 180km/h. Consommations à 90km/h 9,3 litres, à 120km/h 11,5 litres, en cycle urbain 13,4 litres (contre 15,3 litres pour le break CX à boîte 5 vitesses mécanique).

Toutes les CX disposent en série de:

- verrouillage simultané (sur berline) des quatre portes avec verrouillage de la trappe de remplissage du réservoir de carburant et de la porte du coffre (qui peut aussi être condamnée séparément).
- deux clés au lieu de trois (une pour les portes et le contact, une pour la boîte à gants et le coffre).
- compteur de vitesses, compte-tours, jauges et montre sur fond noir.
- éclairage permanent des instruments de lecture, double rhéostat et meilleure répartition de la lumière.

currently available on the market. Performance: 0-400 m in 18.6 sec., 0-1,000 m in 34.4 sec., 0-62 mph in 12.4 sec., max. speed 112 mph. Fuel consumption at 56 mph, 30.4 mpg, at 75 mph, 24.6 mpg in town 21.1 mpg, against 18.5 for the CX estate 5 speed manual gearbox.

All CXs are now equipped as standard with:

- on saloons central locking for doors, fuel cap cover, and boot (which can also be locked separately);
- two keys instead of three (one for the doors and ignition switch, the other for the glove compartment and boot);
- speedometer, rev-counter, gauges and clock on a black background with new orange letters and figures;
- permanent lighting of the instruments, dual rheostat, and improved light distribution.

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN

6 MOIS	1982	1981	Var. 82/81	1980
	- petites collections + petites collections	- petites collections + petites collections	- petites collections + petites collections	- petites collections + petites collections
Production VP	274 888 277 699	284 904 288 738	- 3,5 - 3,8	313 577 325 052
Production VU	15 657 44 682	26 527 41 098	- 40,9 + 8,7	25 624 50 685
PRODUCTION TOTALE	290 545 322 381	311 431 329 836	- 6,7 - 2,2	339 201 375 737
Exportation VP	151 706 154 517	141 718 145 552	+ 7 + 6,1	161 108 172 583
Exportation VU	5 634 12 789	6 546 11 125	- 13,9 + 14,9	8 758 18 267
EXPORTATION TOTALE	157 340 167 306	148 264 156 677	+ 6,1 + 6,8	169 866 190 850

caractéristiques techniques berlines citroën année-modèle 1983

	Spécial E	2 CV 6 Spécial Club Charleston	DYANE	MEHARI 4 x 2 (2 places)	MEHARI 4 x 4 (4 places)	LNA	LNA 11 E LNA 11 RE	VISA VISA Club	
MOTEUR									
Type	A06/635		AM2	A06/635		V06/644	109/5E	V06/644	
Nombre de cylindres	2 à plat		2 à plat	4 à plat		2 à plat	4 en ligne	2 à plat	
Puissance fiscale (CV)	3		3	3		3	4	3	
Alésage course (mm)	74 - 70		74 - 70	74 - 70		77 - 70	72 - 69	77 - 70	
Cylindrée (cm3)	602		602	602		652	1124	652	
Rapport volumétrique	8,5 / 1		9 / 1	8,5 / 1		9,5 / 1	9,7 / 1	9,5 / 1	
Puissance ISO (kW-tr/mn)	21 - 5750		21,5 - 5750	21 - 5750		25,2 - 5500	36 - 5500	25,2 - 5500	
Puissance DIN (ch-tr/mn)	29 - 5750		30 - 5750	29 - 5750		34,5 - 5500	50 - 5500	34,5 - 5500	
Couple ISO (m.daN-tr/mn)	3,8 - 3500		4,0 - 3750	3,8 - 3500		4,8 - 3500	8,3 - 2500	4,8 - 3500	
Couple DIN (m.kg-tr/mn)	4,0 - 3500		4,2 - 3750	4,0 - 3500		5,0 - 3500	8,6 - 2500	5,0 - 3500	
Vilebrequin Nbre de paliers	2		2	2		3	5	3	
Ordre d'allumage ou d'injection							1 - 3 - 4 - 2		
Bougies	AC	42 F	42 F	42 F		42 LTS	42 LTS	42 LTS	
	Bosch	W 225 T1	W 225 T1	W 225 T1		WA 200 T30		WA 200 T30	
	Champion	L 85		L 85		BN 6Y	BN 9Y	BN 6Y	
	Eyquem	755	755	755		800 LJS		800 LJS	
	Magneti-Marelli	CW 7N	8 N 07T	CW 7N					
	Marchal	34 S	34 S	35		SCGT 34.5 H	SCGT 34.5 H	SCGT 34.5 H	
Carburateur	Solex	26/35 CSIC	26/35 CSIC	26/35 CSIC		26/35 CSIC/244	32 PBISA 12/A 230	26/35 CSIC 244	
	Weber							32/34 DMTc 2/100 - W 120-50	
TRANSMISSION									
	1ère	5,2029	5,7471	6,0606	6,0606	16,0256	4,5454	3,0833	4,5454
Rapports de B.V.	2ème	2,6567	2,9351	3,0892	3,0892	8,1699	2,5000	1,6470	2,5000
	3ème	1,7857	1,9230	1,9230	1,9230	5,0866	1,6428	1,0937	1,6428
	4ème	1,3158	1,3500	1,4210	1,4210		1,1467	0,7500	1,1467
	5ème								
	M.A.R.	5,2029	5,7471	6,0606	6,0606	16,0256	4,1841	2,8333	4,1841
Couple réducteur	8 x 33			8 x 31		9 x 35	17 x 54	9 x 35	
Vitesse km/h	1ère	5,13	4,94	4,77	4,70	1,77	5,66	8,12	5,66
	2ème	10,06	9,70	9,36	9,21	3,47	10,30	15,20	10,30
	3ème	14,98	14,80	15,04	14,80	5,59	15,67	22,90	15,67
	4ème	20,33	21,09	20,37	20,04		22,45	33,40	22,45
	5ème								
1000 tr/mn moteur	M.A.R.	5,13	4,94	4,77	4,70	1,77	6,15	8,84	6,15
ROUES (pouces)									
			4 J - 15			400 B 13			
PNEUMATIQUES									
AV	125 - 15 X		135 - 15 X		135 R 15 XM - S8		135 SR - 13 XZX		
AR	125 - 15 X		135 - 15 X		135 R 15 XM - S8		135 SR - 13 XZX		
Pression (bars) AV-AR	1,4 - 1,8		1,4 - 1,8		1,7 - 1,7		1,6 - 1,9	1,9 - 1,9	1,7 - 2,0
Circonférence de roulement (m)	1,84		1,87		1,84		1,67		
DIRECTION									
Rapport de démultiplication			1/17				1/18,4	1/21,45	1/19,3
Tours volant de butée à butée			3,25				3,33	3,92	3,33
Diamètre du volant (mm)			390				380	380	380
Diamètre braquage trottoirs-murs (m)	10,80 - 11,20		10,60 - 11,20	10,60 - 11,00	11,45 - 11,95		8,90 - 9,40	8,90 - 9,40	9,30 - 9,85
Angle de braquage roue intérieure			34° à 35°				44°	44°	44°
FREINAGE									
Disque (D) Tambour (T) AV-AR	D - T		D - D		Assisté sur RE				
Diamètre (mm) AV-AR	244 - 180		244 - 234		244,5 - 180				
Surface des garnitures (cm2) AV-AR	84 - 224		84 - 70		154 - 158				
ELECTRICITE									
Batterie (Volt-Ampère/heure)			12 - 125/25				12 - 180/36		12 - 175/35
Alternateur (Watts - Ampères)			390 - 28				462 - 33		
DIMENSIONS									
Longueur - Largeur (m)	3,83 - 1,48		3,87 - 1,50	3,52 - 1,53	3,72 - 1,53	3,43 - 1,54		3,69 - 1,535	
Hauteur - Empattement (m)	1,60 - 2,40		1,54 - 2,40	1,63 - 2,37	1,63 - 2,36	1,38 - 2,23		1,41 - 2,43	
Voie AV-AR (m)	1,26 - 1,26		1,26 - 1,26	1,26 - 1,26	1,26 - 1,26	1,29 - 1,27		1,29 - 1,24	
Largeur aux épaules (AV-AR m)	1,06 - 1,07		1,07 - 1,08	1,31 - 1,40	1,31 - 1,40	1,27 - 1,17		1,21 - 1,26	
Entrée de porte AR : haut. larg. utiles (m)									
Surface vitrée (dm²)	146		152	155 (6)		201		226	
Volume du coffre (dm³)	220		343	2010 (maxi)		170 - 532 (7)		300 - 690 (7)	
POIDS (kg)									
Ordre de marche - Total en marche	585 - 930		610 - 950	570 - 955	735 - 1145	710 - 1035	749 - 1090	745 - 1075	
Répartition AV-AR (à vide)	343 - 242		365 - 245	355 - 215	427 - 308	426 - 284		440 - 305	
Remorquage sans frein-avec frein			270 - 400			350 - 500	405 - 750	370 - 500	
Maxi. sur flèche-sur galerie	35 - 30			35		40 - 50	40 - 50	40 - 50	
CAPACITES (litres)									
Réservoir carburant	25				25	40	40	40	
Huile moteur	2,3				2,3	3,0		3,0	
Huile boîte de vitesses-pont	0,9		0,9		1,5-Pont AR 0,5	1,4	4,5	1,4	
Huile système hydraulique	0,25		0,25		0,3	0,36	0,4	0,22	
Refroidissement moteur			Air			Air	6,5	Air	
PERFORMANCES (en secondes)									
0 - 400 m	22"7		22"0	23"6	24"9	22"0	19"6	22"4	
0 - 1000 m	44"5		42"7	46"4	48"6	42"1	37"4	42"8	
0 - 100 km/h						24"8	15"6	26"2	
Vitesse maximale (km/h)	115		121	100	99	125	140	125	
CONSUMMATIONS (litres aux 100 km)									
à 90 km/h	5,4		5,4	7,5		5,1	4,7	5,2	
à 120 km/h							6,3		
urbaine	5,8 (10)		6,8	6,8	6,9	6,5	5,8	6,5	

(1) ou Spécial C Matco ou Pallas C Matco

(2) en option sur Super E uniquement

(3) BV 5 en option

(4) en option

(5) avec option TRX

(6) avec capote complète

(7) jusqu'au bandeau, sièges ou banquette arrière rabattus

(8) volume total sièges ou banquette arrière rabattus

(9) ou 1 500 kg dans la limite du PTR

(10) l'obtention de cette valeur implique des démarrages sur le 2ème rapport de vitesse (modèle équipé d'un embrayage centrifuge)

(11) Sièges arrière retirés

specifications citroën sedans 1983 models

VISA L SUPER E		VISA GT	GSA	GSA Spécial ① Pallas		GSA X1	GSA X3		
109/5 E		X Y 8	G 11/631	G 13/646					
4 en ligne		4 en ligne	4 à plat	4 à plat					
4		7	6	8		7			
72 - 69		75 - 77	74 - 65,6	79,4 - 65,6					
1124		1360	1129	1299					
9,7/1		9,3/1	9/1	8,7/1					
36 - 5500		57,1 - 5800	41 - 5750	47 - 5500					
50 - 5500		80 - 5800	56,5 - 5750	65 - 5500					
8,3 - 2500		10,9 - 2800	7,9 - 3500	9,4 - 3500					
8,6 - 2500		11,0 - 2800	8,2 - 3500	9,8 - 3500					
5		5	3	3					
1 - 3 - 4 - 2		1 - 3 - 4 - 2	1 - 4 - 3 - 2	1 - 4 - 3 - 2					
42 LTS		42 LTS	42 XLS	41,4 XLS					
			W 200 T30	W 200 T30					
BN 9Y		BN 9Y	N 7Y	N 7Y					
			755 LS	800 LS					
			CW 78 LP	CW 8 LP					
SCGT 34.5 H		SCGT 34.5 H	GT 34.2 H	GT 43.2 H					
32 PBISA 12/341			28 CIC/229	28 CIC/247	30 DGS 26/250	30 DGS 25/250			
		2 carburateurs 35BISA8	30 DGS 17/250	30 DGS 25/250	30 DGS 26/250	30 DGS 25/250			
② Option			BV4	BV4	BV5 longue	C matic	BV4	BV5 courte	BV5 courte
3,0833	3,0833	3,0833	3,8181	3,8181	3,8181	2,7333	3,8181	3,8181	3,8181
1,6470	1,8235	1,8235	2,2941	2,2941	2,2941	1,7083	2,2941	2,2941	2,2941
1,0937	1,1923	1,1923	1,5000	1,5000	1,5000	1,0312	1,5000	1,5000	1,5000
0,7500	0,8928	0,8928	1,0312	1,0312	1,1333		1,0312	1,1333	1,1333
	0,7179	0,7179			0,9117			0,9117	0,9117
2,8333	2,8333	2,8333	4,1818	4,1818	4,1818	2,5000	4,1818	4,1818	4,1818
16 x 57	15 x 58	15 x 58	8 x 33					8 x 35	8 x 35
7,45	6,87	6,67	7,20	7,20	7,20	10,05	7,20	6,78	6,78
13,96	11,62	11,28	11,98	11,98	11,98	16,09	11,98	11,29	11,29
21,02	17,78	17,26	18,32	18,32	18,32	26,65	18,32	17,28	17,28
30,67	23,74	23,05	26,65	26,65	24,25		26,65	22,87	22,87
	29,52	28,66			30,15			28,42	28,42
8,11	7,48	7,26	6,57	6,57	6,57	10,99	6,57	6,19	6,19
4 1/2 B 13		120 TR 340 FH 3.30	4 1/2 J - 15						
145 SR - 13 XZX		160/65 R 340 TRX	145 SR - 15 XZX						
145 SR - 13 XZX		160/65 R 340 TRX	145 SR - 15 XZX						
1,8 - 2,0		1,8 - 1,9	1,8 - 1,9						
1,72		1,67	1,69						
1/18,4		1/21,21	1/19						
3,33		3,75	3,80						
380			380						
9,46 - 9,89			9,66 - 10,40						
42°			40° à 45° 30						
Assisté (super E)		Assisté	Assisté						
D - T		D - T	D - D						
244,5 - 180		241 - 180	270 - 178						
154 - 158		128 - 158	142,5 - 71						
12-175/35			12 - 200/40					12 - 225/45	
462 - 33			540 - 40						
1,510 (L)			4,18 - 1,63						
3,69 - 1,535 (E)		3,690 - 1,53	1,35 - 2,55						
		1,41 - 2,42	1,38 - 1,33						
		1,30 - 1,25	1,28 - 1,24						
		1,12 - 1,26	0,91 - 0,86						
		226	260						
300 - 690 (7)		300 - 890 (11)	435 - 766 (7) - 1400 (8)						
810 - 1235		830 - 1170	920 - 1355	920 - 1365	940 - 1365	920 - 1365			
495 - 315		510 - 320	575 - 345			575 - 345			
405 - 750		415 - 750	460 - 800			460 - 1000			
45 - 60		45 - 60	50 - 60						
40			43						
4,5		5,0	4,0						
		5,0	1,4	1,6	4,0	1,4	1,6		
0,29			4,2						
6,5			Air						
19"8	19"8	17"5	BV4	BV4	BV5 longue	C Matic	BV4	BV5 courte ④	BV5 courte
37"9	37"9	33"1	20"2	19"1	19,1	20"2	19"1	18"9	18"9
16"6	16"6	10"9	37"6	35"8	35"7	37"4	35"8	35"4	35"4
140	143	168	16"2	14"2	14"2	15"6	14"2	13"8	13"8
			150	158	160	156	158	164	164
4,8	4,8	5,6	6,3	6,3	6,0	7,1	6,3	6,0	6,0
6,3	6,3	7,4	8,1	8,2	7,9	9,1	8,2	7,9	7,9
6,3	6,8	9,6	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5

caractéristiques techniques berlines citroën année-modèle 1983 (suite)

	BX	BX 14 E BX 14 RE	BX 16 RS BX 16 TRS	25 D	CX Pallas D	CX Limousine
	Seront complétées ultérieurement					
MOTEUR						
Type *	150 A	150 C	171	M 25/629		
Nombre de cylindres	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne		
Puissance fiscale (CV)				10		
Alésage course (mm)	75 - 77	75 - 77	83 - 73	93 - 92		
Cylindrée (cm3)	1360	1360	1580	2500		
Rapport volumétrique				22,25/1		
Puissance ISO (kW-tr/mn)	44,6 - 5500	51,8 - 5750	64,7 - 6000	54 - 4250		
Puissance DIN (ch-tr/mn)	62 - 5500	72 - 5750	90 - 6000	75 - 4250		
Couple ISO (m.daN-tr/mn)				14,7 - 2000		
Couple DIN (m.kg-tr/mn)				15,3 - 2000		
Vilebrequin Nbre de paliers	5	5	5	5		
Ordre d'allumage ou d'injection	1 - 3 - 4 - 2	1 - 3 - 4 - 2	1 - 3 - 4 - 2	1 - 3 - 4 - 2		
Bougies	AC			Injecteurs Roto-Diesel		
	Bosch					
	Champion					
	Eyquem					
	Magneti-Marelli					
	Marchal			Pompe Roto-Diesel		
Carburateur	Solex					
	Weber					
TRANSMISSION	BV4	BV5	BV5	BV4 (3)	BV5 courte	BV5 courte
1ère				3,1666	3,1666	3,1666
2ème				1,8333	1,8333	1,8333
Rapports de B.V.				1,1333	1,2500	1,2500
3ème				0,8000	1,9393	0,9393
4ème					0,7333	0,7333
5ème					3,1538	3,1538
M. AR.						
Couple réducteur					13 x 59	
1ère				8,21	8,21	8,21
2ème				14,19	14,19	14,19
Vitesse km/h				22,97	20,82	20,82
1000 tr/mn				32,55	27,71	27,71
5ème moteur					35,50	35,50
M. AR.				8,25	8,25	8,25
ROUES (pouces)				5 1/2 J 14		5 1/2 J 14
PNEUMATIQUES						
AV				185 SR - 14 XZX		185 SR - 14 XZX
AR				175 SR - 14 XZX		185 SR - 14 XZX
Pression (bars) AV-AR				2,2 - 2,1		2,2 - 2,1
Circonférence de roulement (m)				1,97		
DIRECTION					DIRAVI	
Rapport de démultiplication					1/13,5	
Tours volant de butée à butée					2,5	
Diamètre du volant (mm)					380	
Diamètre braquage trottoirs-murs (m)				11,70 - 12,50		12,50 - 13,40
Angle de braquage roue intérieure				43° 30' à 45° 30'		
FREINAGE					Assisté	
Disque (D) Tambour (T) AV-AR					D - D	
Diamètre (mm) AV-AR					260 - 224	
Surface des garnitures (cm2) AV-AR					220 - 74	
ELECTRICITE						
Batterie (Volt-Ampère/heure)				12 - 440/88		
Alternateur (Watts - Ampères)				1008 - 72	1120 - 80	1120 - 80
DIMENSIONS						
Longueur - Largeur (m)		4,23 - 1,66		4,66 - 1,77		4,91 - 1,77
Hauteur - Empattement (m)				1,36 - 2,85		1,375 - 3,095
Voie AV-AR (m)				1,514 - 1,36 (1,522 - 1,368 avec TRX)		1,514 - 1,36
Largeur aux épaules (AV-AR m)				1,36 - 1,37		1,36 - 1,35
Entrée de porte AR : Haut. larg. utiles (m)						
Surface vitrée (dm2)				293		308
Volume du coffre (dm3)				507		
POIDS (kg)						
Ordre de marche - Total en marche				1370 - 1890		1440 - 1910
Répartition AV-AR (à vide)				950 - 420		980 - 460
Remorquage sans frein-avec frein				685 - 1300 (9)		720 - 1300 (9)
Maxi. sur flèche-sur galerie						
CAPACITES (litres)						
Réservoir carburant					68	
Huile moteur					4,6	
Huile boîte de vitesses-pont				1,6	1,75	1,75
Huile système hydraulique					4,25	
Refroidissement moteur					12,3	
PERFORMANCES (en secondes)				BV4	BV5 courte	BV5 courte
0 - 400 m				20"7	20"4	20"6
0 - 1000 m				38"5	37"7	38"0
0 - 100 km/h				17"8	17"1	17"3
Vitesse maximale (km/h)				147	156	154
CONSUMMATIONS (litres aux 100 km)						
à 90 km/h	5,6	5,5	5,6	6,5	6,1	6,1
à 120 km/h	7,5	7,1	7,4	8,7	8,1	8,4
urbaine	7,7	8,5	8,9	8,2	8,9	8,9

(1) ou Spécial C Matic ou Pallas C Matic

(2) en option sur Super E uniquement

(3) BV 5 en option

(4) en option

(5) avec option TRX

(6) avec capote complète

(7) jusqu'au bandeau, sièges ou banquette arrière rabattus

(8) volume total sièges ou banquette arrière rabattus

(9) ou 1 500 kg dans la limite du PTR

(10) l'obtention de cette valeur implique des démarrages sur le 2ème rapport de vitesse (modèle équipé d'un embrayage centrifuge)

specifications citroën sedans 1983 models

20		CX		20 TRE		CX Pallas IE		CX GTI		CX Prestige							
												ENGINE					
829 - A5						M 23/622						Type					
4 en ligne						4 en ligne						Number of cylinders					
10						12		13		13		12					
88 - 82						93,5 - 85,5						French treasury rating (CV)					
1995						2347						Bore - Stroke (mm)					
9,2/1						8,75/1						Cubic capacity (cc)					
76,5 - 5500						92 - 4800						Compression ratio					
106 - 5500						128 - 4800						Horsepower ISO (kW-rpm)					
16,3 - 3250						19,3 - 3600						Horsepower DIN (bhp-rpm)					
16,9 - 3250						20,1 - 3600						Torque ISO (m.daN-rpm)					
5						5						Torque DIN (m.kg-rpm)					
1 - 3 - 4 - 2						1 - 3 - 4 - 2						Number of crankshaft bearings					
42 LJS						42 FS						Firing order					
BN 9Y						W 225 T35						Sparking plugs AC					
755 LTS						L 87 Y						Bosch					
						705 S						Champion					
						CW 7N						Eyquem					
SCGT 34,5 H						35/1B						Magneti-Marelli					
34 C1CF / 214						Injection Electronique						Marchal					
34 DMTR 46/250						« L Jetronic »						Carburettor					
												Solex					
												Weber					
BV4 ③		BV5 courte		BV5 longue		Automatic ④		BV5 courte		BV5 courte		Automatic ④		TRANSMISSION			
3,1666		3,1666		3,1666		1,8142		3,1666		3,166		2,478		1st			
1,8333		1,8333		1,8333		1,0826		1,8333		1,833		1,478		2nd			
1,1333		1,2500		1,2500		0,7317		1,2500		1,250		1,000		3rd			
0,8000		0,9393		0,9393				0,9393		0,939				4th			
		0,7333		0,7333				0,7333		0,733				5th			
3,1538		3,1538		3,1538		1,5262		3,1538		3,153		2,081		R.			
13 x 39				14 x 61		13 x 62		13 x 59		13 x 59		13 x 62		Reduction gear			
8,21		8,21		8,56		8,29 ⑤		13,66		13,23 ⑤		7,96		8,21		1st	
14,19		14,19		14,78		14,33		22,88		22,18		13,76		14,19		2nd	
22,97		20,82		21,70		21,04		33,86		32,82		20,19		20,82		3rd	
32,55		27,71		28,87		27,99						26,87		27,71		4th	
		35,50		36,98		35,85						34,42		35,50		5th	
8,25		8,25		8,59		8,33		16,23		15,73		7,99		8,25		R.	
5 1/2 J 14				5 1/2 J 14 ou 150 TR 390 ④				150 TR 390		5 1/2 J 14 ou 150 TR 390 ④				WHEELS (inches)			
185 HR - 14 XVS				185 HR - 14 XVS		Option		190/65 HR 390 TRX		185 HR - 14 XVS		Option		TYRES			
175 HR - 14 XVS				185 HR - 14 XVS		190/65 HR 390 TRX		190/65 HR 390 TRX		185 HR - 14 XVS		190/65 HR 390 TRX		Front			
2,0 - 2,1				2 - 2,2		2,2 - 1,4		2,2 - 1,4		2,2 - 2,2		2,2 - 1,4		Rear			
1,97						1,91		1,91		1,97		1,91		Pressure (bars) Front-Rear			
														Rolling circumference			
DIRAVI														STEERING			
1/13,5														Reduction ratio			
2,5														Turns of steering wheel lock to lock			
380														Steering wheel diameter (mm)			
11,70 - 12,50														Turning circle : kerbs-walls (m)			
43° 30' à 45° 30'														Turning angle : int. wheel			
Assisté														BRAKES			
D - D														Disc (D) Drum (T) Front-Rear			
260 - 224														Diameter (mm) Front-Rear			
220 - 74														Lining surface area (cm2) Front-Rear			
12 - 225/45				12 - 300/60				1120 - 80		12 - 350/70				ELECTRICS			
1008 - 72														Battery (Volt - Ampere/hour)			
														Alternator (Watt)			
4,66 - 1,77										4,91 - 1,77		MEASUREMENTS					
1,36 - 2,85										1,375 - 3,085		Length - Width					
1 514 - 1,36 (1,522 - 1,368 avec TRX)										1,514 - 1,36		Height - Wheel - Base					
1,36 - 1,37										1,36 - 1,35		Track : Front-Rear					
293										308		Width at shoulder level : Front-Rear					
507												Rear door entry : useful height, width					
												Glass area (dm2)					
												Boot capacity (dm3)					
1235 - 1780		1370 - 1885		1370 - 1870		1470 - 1890		1470 - 1910		WEIGHTS (kg)							
810 - 425		930 - 440		930 - 440		990 - 460		1010 - 460		In running order - Total laden							
615 - 1300 ⑨		685 - 1300 ⑨		685 - 1300 ⑨		725 - 1300 ⑨		735 - 1300 ⑨		Distribution : Front-Rear							
100 - 80										Towing : without brakes - with brakes							
														Max. : trailer nose - roof-rack			
68														CAPACITIES (litres)			
5,0														Petrole tank			
1,6														Engine oil			
1,75														Gearbox oil			
1,75														Hydraulic system oil			
4,25														Engine cooling			
9,6																	
BV4		BV5 courte		BV5 longue		Automatic		BV5 courte		BV5 courte		Automatic		PERFORMANCE (per second)			
17"9		17"8		17"3		18"4		16"9		17"4		18"8		0 - 400 m			
33"5		33"2		32"1		33"8		31"6		32"3		34"4		0 - 1000 m			
12"1		11"7		10"6		12"0		9"8		10"9		12"8		0 - 100 km/h			
176		176		192		185		191		191		185		Maximum speed			
7,9		7,2		7,6		9,5		8,0		8,3		9,0		CONSUMPTIONS (1 litre per 100 km)			
9,7		9,2		9,8		11,2		10,1		10,2		11,2		at 90 km/h			
12,0		12,2		14,1		13,4		15,3		15,3		13,4		at 120 km/h			
														Half load			
														Urban fuel consumption			



EMMANUEL PERRIN ET LA MEHARI

Emmanuel Perrin, né à Lyon il y a 23 ans, a commencé à s'intéresser à la photographie quand il avait 14 ans. Après son bac D, il vint à Paris suivre pendant deux ans «plus ou moins assidûment» dit-il, les cours de l'École Nationale de Photographie, plus connue sous le nom de «Vaugirard».

Divers stages d'assistant et en laboratoire complétèrent cette formation. Il prit notamment neuf mois pour «faire des enfants». Normal : entendez qu'il fut l'assistant de J. Albertini pour des photos de modes enfantines.

Il travaille ensuite comme réalisateur de programmes audio-visuel pour une agence de publicité. Il apprécie particulièrement Sarah Moon, Guy Bourdin, Jean-Loup Sieff, Ernst Haas, Bernard Plossu, Eddie Kuligowski.

Comme le montre ce choix éclectique, il se cherche encore ; mais s'il n'a pas déjà de style affirmé, au moins fait-il preuve de caractère, comme l'établit la variété de son traitement du sujet Méhari.

Recherche des angles insolites comme pour les photos ci-dessous. Impressionnisme devenu classique de la photo de dernière page de couverture, jaune et vert en premier plan, jaune et vert en zones séparées en arrière-plan. Il aime les effets de matière (page 30) mais ne néglige pas une savante et, complexe composition aux droites à peine infléchies, comme en proie aux mystères d'une géométrie non Euclidienne (pages 28/29) ; ou l'effet théâtral de ce personnage blanc (page 31) gommé par son saut comme un visage de Francis Bacon.

Pour tout cela Emmanuel Perrin utilise Kodachrome II, Ektachrome 400, Tri X (Kodak). Objectifs 20mm, 35mm, zoom 80 - 200 - 500mm à miroir. Boîtier Nikon F2.

The interest of Emmanuel Perrin, born 23 years ago in Lyons, in photography began when he was 14. After his Bac D (end-of-secondary-school exam), he came to Paris intending to follow "more or less seriously" for 2 years the teachings of the Ecole Nationale de Photographie, better known under its nickname of "Vaugirard".

Various courses as assistant, and in laboratory procedures, completed this training. Among other things, it took him months to "produce" children (that is to say, to assist J. Albertini in doing children's fashion photos). Joke, ha ha!

He then worked as a producer of audiovisual programmes for an advertising agency. He particularly admires Sarah Moon, Guy Bourdin, Jean-Loup Sieff, Ernst Haas, Bernard Plossu, and Eddie Kuligowski. As indicated by this eclectic choice, he is still feeling his way; but while his style is not yet fully developed, he does at least show character, as vouched for by his varied approaches to the subject of the Mehari. His quest for off-beat angles, as for the pictures below. Now-classic impressionism for the back-cover shot, yellow and green in the foreground, yellow and green in separate areas in the background. He loves to put across the "feel" of materials (see page 30), but does not neglect skilful and risky complex composition, with barely inflected straight lines as though a prey to the mysteries of non-Euclidian geometry. A theatrical effect white figure, page 31, blurred by its jump like a face by Bacon.

To achieve all this, Emmanuel Perrin uses Kodachrome II, Ektachrome 400, Kodak Tri-X. 20-mm, 35-mm, 80-200-mm zoom, and 500-mm reflector lenses on a Nikon F2 body.

PHOTO- THEQUE

Photo E. Perrin (Citroën 81.22.24)





Photo E. Perrin (Citroën 81.22.26)

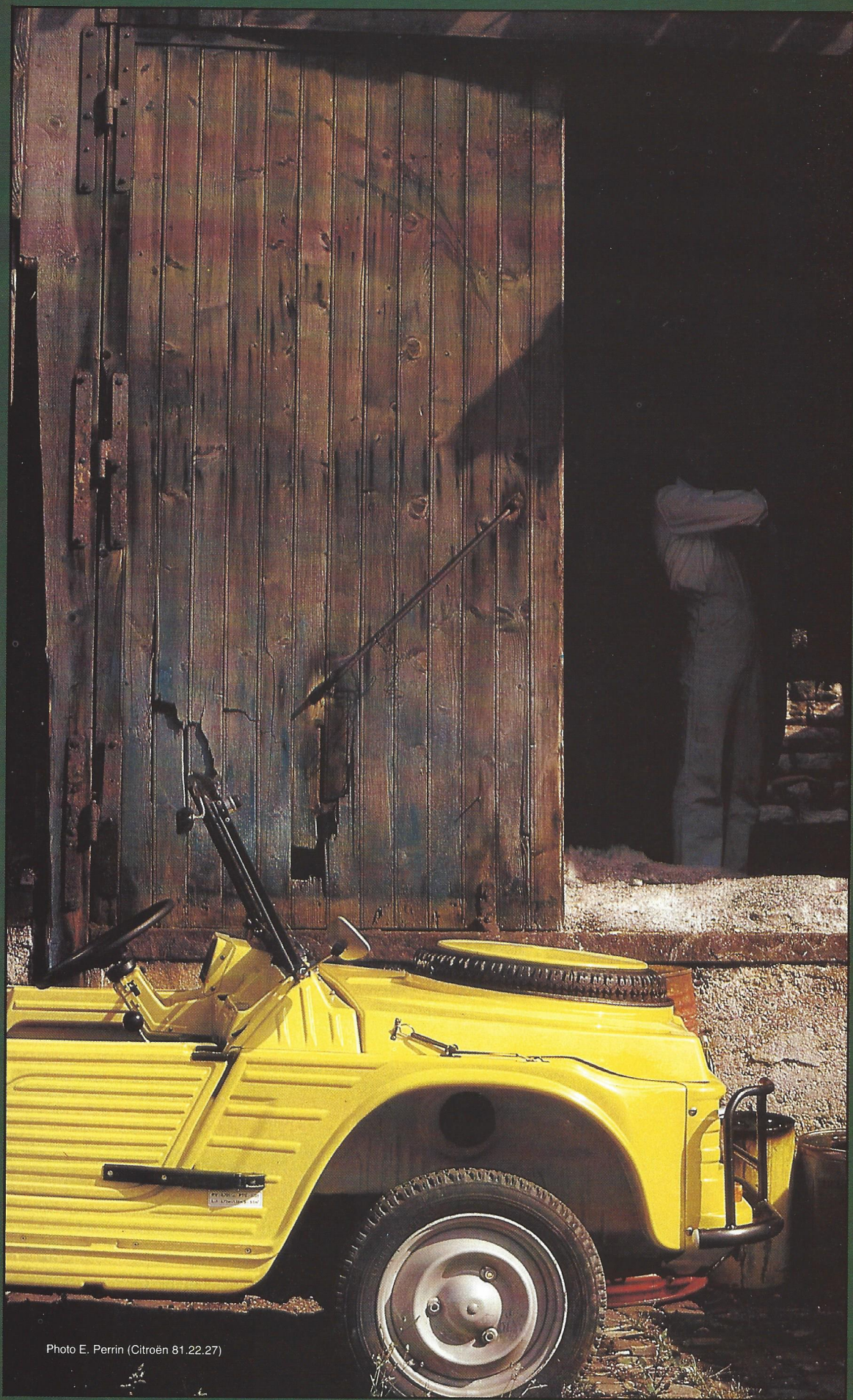


Photo E. Perrin (Citroën 81.22.27)

Photo E. Perrin (Citroën 81.22.28)





RALLYES



Un pont à ne pas manquer.
(Photo G. Petitjean.
Citroën 82.178.2)

TROPHÉE VISA INTERNATIONAL

Le jeudi 29 avril 1982, à Lyon, eut lieu la première des quatre distributions de prix du Trophée International Visa Citroën-Total, dans l'ordre du classement indiqué dans le précédent numéro du Double Chevron: 1^{er} Coppier 416 points, 2^e Dorche 320 points, 3^e Tabatoni 298 points, etc... Juste avant, Tabatoni, Marteil, Marie avaient été récolter d'ultimes points sur le circuit d'Albi; Lagorsse et cinq autres pilotes en avaient fait autant à la Ronde Luronne.

Au classement des coéquipiers, Patricia Trivero, partenaire de Dorche, l'emporta avec 160 points devant Josepha Lalo, partenaire de Coppier, 158 points.

Le prix de la meilleure assistance revint à la Direction Régionale Citroën de Lyon, 38 points, devant celle de Marseille, 23 points.

PLUS DE 100 PILOTES

Ensuite devait s'ouvrir une période super-active (ne comportant pas moins d'une trentaine d'épreuves en seulement deux mois, dont 2 à coefficient 8, 1 à 6, 7 à 5, 10 à 4, 12 à 3) marquée par l'inscription au Trophée de nombreux nouveaux pilotes de Visa, 105 au total, par l'apparition dans le peloton de tête d'Arbant, Raous, Bernez, Mucherie, Raymond, et par le duel que se livrèrent Coppier et Dorche pour la première place.

Le Tour de Corse (6-9 mai 1982) les avait renvoyés dos à dos. Dans cette épreuve du Championnat du monde qui est sans doute la moins favorable aux Visa (1 616 km dont 1 176 km en 27 spéciales entièrement sur asphalte où tous les chevaux peuvent parler), Dorche, Coppier et les deux pilotes d'usine Chomat et Rio ne mirent pas longtemps à quitter la route et l'épreuve. On vit alors se préciser une lutte acharnée entre Arbant et Raous. Arbant l'emporta en terminant 15^e au «scratch» et 4^e du groupe B, avec le coefficient 8 du rallye, c'était payant: Arbant bondit à la 5^e place du Trophée. Raous 18^e et 5^e, Rein 20^e et 6^e, ... Sur 47 voitures à passer la ligne d'arrivée (pour 183 engagées) il y avait six Visa.

ACROPOLE : DORCHE

Manche suivante, trois semaines plus tard: le Rallye de l'Acropole (29 mai au 3 juin), lui aussi épreuve du Championnat du monde et coefficient 8 du Trophée, mais disputé presque entièrement sur la terre. 2 500 km dont 1 000 en 52 épreuves spéciales. Ils étaient 152 engagés, ... 34 parvinrent à l'arrivée, c'est assez dire la difficulté de ce rallye, et que Dorche eut raison de s'y montrer prudent. En terminant 13^e au classement général et premier du groupe B, il profitait des défaillances de Coppier et de Tabatoni et passait en tête du Trophée avec 496 points, 2^e Coppier 476, 3^e Tabatoni 346, 4^e Arbant 279, 5^e Raous 250.

On Thursday 29 April 1982, the first prize-giving was held at Lyons of the four planned during the season in the Citroën-Total International Visa Trophy, the order of classification being that given in the previous number of Double Chevron: 1st Coppier, 416 points; 2nd Dorche, 320; 3rd Tabatoni, 298; etc., shortly before, Tabatoni Marteil and Marie had obtained some final extra points on the Albi circuit, while Lagorsse and five other drivers had, for the same purpose, taken part in the "Ronde Luronne".

In the co-drivers' classification Patricia Trivero, Dorche's partner, was first with 160 points, just ahead of Josepha Lalo, partnering Coppier, 158 points.

The "best assistance" prize went to the Regional Citroën office at Lyons, 38 points, ahead of Marseilles, 23 points.

OVER 100 DRIVERS

Now was to start a period of intense activity (with no fewer than thirty or so events in only two months—2 of them with a coefficient of 8, 1 with 6, 7 with 5, 10 with 4 and 12 with 3), marked by the entry for the Trophy of numerous new Visa drivers (105 all told), by the emergence in the leading group of Arbant, Raous, Bernez, Mucherie, Raymond, and by the Coppier-Dorche duel for first place.

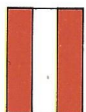
They were evenly matched after the Tour de Corse (6-9 May 1982). In this World Championship event, probably the least favourable for Visas (1,004 miles, 731 of them divided into 27 special stages entirely on tarmac, where every available ounce of power comes into its own), Dorche, Coppier and the two works drivers, Chomat and Rio, were soon off the road—and out of the race. Then began a ding-dong battle between Arbant and Raous. Arbant won it, finishing 15th overall and 4th in group B; in view of the rally's coefficient of 8, this paid off: Arbant leapt into 5th place in the Trophy position. Raous was 18th and 5th, Rein 20th and 6th... of the 47 cars crossing the finishing line (out of 183 entered), six were Visas.

ACROPOLIS: DORCHE

Next set-to, three weeks later: the Acropolis Rally (29 May to 3 June), also a World Championship event, but almost all on gravel tracks. 1,554 miles, 622 of them in the form of 52 special stages. Out of 142 entries, only 34 finished—which shows how difficult this rally is, and proves how right Dorche was to exercise caution. By finishing 13th overall and first in



RALLYES



Perrier : secouez-vous, secouez moi !
(Photo G. Petitjean. Citroën 82.178.1)

BOURGOGNE : COPPIER

Ce serait mal connaître Coppier que de penser qu'il allait en rester là : dix jours plus tard, il est au départ du Rallye Bourgogne-Franche-Comté. Des trombes d'eau (qui feront d'ailleurs annuler 6 des 29 spéciales prévues). A l'arrivée : huit Visa dans les 20 premiers, dont Voyemant 7^e au classement général et 3^e du groupe B, Bornhauser 8^e et 4^e, Bugnot 9^e et 5^e, Figuère 10^e et 6^e, Saulnier 11^e et 7^e, etc... Devant eux : Coppier, 4^e au général, 1^{er} du groupe B. Sans forcer, il reprenait la tête du Trophée avec 506 points. 2^e Dorche 496.

CHOMAT - RIO - WAMBERGUE

Entre temps, les 22/23 mai, les trois équipages d'usine s'étaient mis en vedettes parmi les neuf Visa qui figurèrent dans les 40 voitures à l'arrivée (sur 160 au départ) du rallye Terre de Provence : 616km dans la région de Digne, dont 290km en 14 spéciales à mixité totale, chacune 3/4 terre, 1/4 asphalte. Temps mixte lui aussi : beau le samedi, pluvieux le dimanche. Chomat 3^e au classement général et 1^{er} du groupe B, Rio 4^e et 2^e, Wambergue 6^e et 3^e. Une fois de plus ce remarquable tir groupé démontre que les Visa font sans complexe jeu égal avec des concurrents disposant d'une puissance plus que doublée. Mais cette belle démonstration des Visa d'usine coûta quelques points aux concurrents du Trophée qu'elles précédaient dans le groupe B. Le malheur des uns... Lagorsse 12^e au général et 4^e du groupe, Bugnot 20^e et 5^e, etc...

group B, he benefited from the failure of Coppier and Tabatoni, and took the lead in the Trophy with 496 points, ahead of Coppier with 476, Tabatoni lying 3rd with 346, Arbant 4th with 279, and Raous 5th with 250.

BOURGOGNE: COPPIER

You would not know Coppier if you thought he would let matters rest: ten days later, he was at the start of the Burgundy-Franche Comté Rally, in huge cloudbursts (which incidentally caused 6 of the planned 29 stages to be dropped). At the finish: eight Visas among the first twenty, of whom Voyemant was 7th overall and 3rd in group B, Bornhauser 8th and 4th, Bugnot 9th and 5th, Figuère 10th and 6th, Saulnier 11th and 7th, etc. Ahead of them was Coppier, 4th overall and 1st in group B. He now resumed the lead in the Trophy, with 506 points. Dorche lay 2nd with 496.

CHOMAT - RIO - WAMBERGUE

Meanwhile, on May 22/23, the three "works" teams had stolen the limelight from the nine Visas present among the 40 cars that made it to the finish (out of 160 at the start) in the Terre de Provence rally; 383 miles in the Digne area, 180 of them in 14 mixed stages, each 3/4 gravel, 1/4 tarmac. Mixed weather too: fine on Saturday, wet on Sunday. Chomat 3rd overall and 1st in group B, Rio 4th and 2nd, Wambergue 6th and 3rd. Once again this remarkable team result shows that Visas can, without any problems and on even terms, tackle competitors more than



PLUS ET MOINS LOIN

A la même date, bien loin de là, une autre Visa terminait elle aussi 3^e au classement général : aux Mille kilomètres de la Réunion, l'équipage Philippe Maillot-Frédéric Foucque accomplissait un parcours sans faute en 280km d'épreuves spéciales sur asphalte avec la seule Visa engagée dans l'épreuve.

Succès aussi, les 15 et 16 mai, pour l'équipage italien Caneva-Roggia, 11^e au classement général et 2^e du groupe B du rallye des «quattro regioni» (Italie).

Les 24 et 25 avril, en Italie encore, Mlles Riva et Pupin avaient remporté avec leur Visa la coupe des dames du Rallye de l'île d'Elbe, compétition ne figurant pas au calendrier du Trophée, de même que le rallye «della lana», en Italie toujours, les 12 et 13 juin, où l'équipage Caneva-Roggia fut à nouveau 11^e au classement général et 2^e en groupe B.

En Grande-Bretagne, John Weatherley s'est mis en évidence parmi les pilotes de Visa : il gagne le groupe B au Rodgers Carpet national Forest rallye (27 mars). Il récidive (1^{er} groupe B, 19^e au scratch) devant John Waghorn 2^e, David Palmy, Tom Coffield (4 Visa terminent, sur 48 arrivants) au Granite Rallye, le 24 avril en Ecosse, de même qu'au Rothmans Manx Stages, le 22 mai dans l'île de Man.

Mais le plus beau succès de Weatherley, ce fut au Scottish rallye (championnat d'Europe, coeff. 3 au Trophée) qu'il le remporta : 11^e au classement général, 1^{er} en groupe B devant Peter Dalkin 2^e.

twice as powerful. This fine demonstration on the part of the "works" team, who were ahead of them in group B, however cost Trophy competitors a few points. One man's meat ... Lagorsse was 12th overall and 4th in the group. Bugnot 20th and 5th, etc.

FARTHER AND NEARER

On the same dates, thousands of miles away, another Visa also finished 3rd overall, at the Réunion 1,000-kilometers race, where the Philippe Maillot-Frédéric Foucque team had a faultless run, over a 174-mile course of special tarmac stretches, in the sole Visa entered.

Success also on 15 and 16 May for the Italian team of Caneva and Roggia, 11th overall on the "Quattro Regioni" rally in Italy, coming in 2nd in group B.

On 24 and 25 April, also in Italy, the Misses Riva and Pupin in their Visa won the Island of Elba Rally, an event.

Trophy calendar, just like the rally "della lana", also in Italy on 12 and 13 June, in which the Caneva-Roggia team was again 11th overall and first in group B.

In the U.K., John Weatherly stood out among the Visa drivers: He won group B in the Rodgers Carpet National Forest Rally (27 March). He did a repeat (1st in group B, 19th overall) in front of



Aronople, un rallye très gue.
Photo 2 (Citroën 82.258.1)





RALLYES



Si le rallye Haspengouw en Belgique, (22-23 mai) ne figure pas au Trophée, le hollandais Maaskant n'y termina pas moins 20^e et 1^{er} du groupe B, tout comme Vital Budo 7^e au général dans le rallye d'Hasselt, les 12 et 13 juin, et 4^e en groupe B devant Mucherie aux 24 heures d'Ypres (25-26 juin), en Belgique encore.

En Espagne, on relève une belle place de 5^e au classement scratch enlevée par Ricardo Munoz, 1^{er} en groupe B, les 12-13 juin au rallye Llanes, qui hélas ne compte pas non plus pour le Trophée.

ROMAOZINHO CHEZ LUI

Au Portugal, les 8 et 9 mai, dans l'avant dernière épreuve du Challenge national de Visa groupe N, le rallye Rota do Sol, 476 km dont 19 spéciales (11 sur terre), Inverno Amaral devait une fois encore l'emporter: 14^e au scratch, 2^e du groupe, devant Luis Gomez 15^e, Die Canario, 18^e, etc... dix Visa à l'arrivée.

Du 27 au 30 mai, le Tour du Portugal, voyait Visa groupe B et Visa groupe N concourir côte à côte. Des 20 voitures qui parvinrent à l'arrivée, après 1 600 km dont 450 en 16 spéciales de terre, la moitié (sur 54 au départ) étaient des Visa! Romaozinho fournit une éclatante démonstration de son talent: 4^e du classement général, 1^{er} du groupe B. Derrière lui, Bernez 10^e au scratch, 2^e du groupe, et Segolen, 12^e et 3^e, récoltaient de précieux points.

Entre eux s'étaient intercalés des Portugais en groupe N: Armalar 6^e au classement général, 1^{er} du groupe N; Gomez 7^e au général, 2^e du groupe N.

Avec cette dernière épreuve, le Challenge portugais était remporté par Inverno Amaral devant Luis Gomez 2^e, Die Canario 3^e, Manuel Russo 4^e, Joaquim Goedes 5^e, etc.

D'AUTRES RALLYES...

D'autres rallyes, de coefficients moindres virent concourir de nombreuses Visa et leurs pilotes engranger des points: Bernard Dubois au Rallye de Lorraine, François Lestringant au «Pétrole-Provence» (15/16 mai), Jean Pierre Huesca au Rallye du Rouergue (29/30 mai), l'Italien Casimiro Barbieri avec Thomassin et Michel Bour au Rallye Mont Blanc (5/6 juin), Bruel (8^e au général, 1^{er} groupe B) à «Terre de merveilles» (mêmes dates); Borgogni et Armbruster au Rallye des Vosges (12/13 juin). Lestringant 1^{er} du groupe B au rallye (hors Trophée) de la bauxite (19/20 juin).

SUR LES CIRCUITS

La plus importante course en circuit fut celle du 30 mai au Grand Prix de Pau réservée aux Visa et comme telle dotée du plus fort coefficient: 6, ce qui permit à Coppier (3^e) d'accroître son avance en tête du Trophée, à Arbant (4^e) d'y gagner une place, mais surtout au vainqueur Roger Raous, qui avait mené de bout en bout, de sauter 13 places (la veille 18^e, le lendemain 5^e!) et à Serge Raymond (2^e à Pau) 16 places! 5^e Chantreaux, 6^e Lagorsse.

Un mois plus tôt à Magny Cours, Michel Marie l'avait emporté devant Grillerer, Lagorsse et Bernez.

John Waghorn 2nd, David Palmby, and Tom Coffield (4 Visas in at the finish out of a total of 48) in the Granite City Rally, on 24 April in Scotland, as in the Rothmans' Manx Stages, I.O.M., on 27 May.

But Weatherley's finest success was earned in the Scottish Rally (European Championship, coeff. 3 in the Trophy), in which he came 11th overall and first in Group B, 2nd Peter Dalkin.

While the Haspengouw Rally in Belgium (22-23 May) does not feature among Trophy events, Dutchman Maaskant was nevertheless 20th and 1st in group B, just like Vital Budo, 7th overall in the Hasselt Rally, 12-13 June, and 14th in Group B in front of Mucherie in the Ypres 24 hours (25-26 June), also in Belgium.

In Spain, a fine 5th overall was put up by Ricardo Munoz, 1st in group B, on 12-13 June in the Llanes rally, which unfortunately does not count for the Trophy.

ROMAOZINHO ON HIS HOME PATCH

In Portugal, on 8-9 May, in the penultimate event of the National Group N Visa Trophy, the Rota do Sol Rally (296 miles including 19 stages, 11 of them gravel), Inverno Amaral was once again to triumph: 14th overall and 2nd in the group, in front of Luis Gomez 15th, Die Canario 18th, etc., 10 Visas finished.

From 27 to 30 May, in the Tour of Portugal, Group B and Group N Visas competed side by side. Of the 20 cars which covered the entire 1,000 miles of the course, 280 of them on special gravel stages, half (out of 54 at the start) were Visas! Romaozinho brilliantly demonstrated his talents: 4th overall, 1st in group B; behind him Bernez made 10th overall and was second in the group and Segolen 12th and 3rd; all collected precious points.

Between them, the group N Portuguese: Amaral 6th overall, 1st in group N; Gomez 7th and 2nd in group N... With this last event, the Portuguese Trophy was won by Inverno Amaral, followed by Luis Gomez 2nd, Die Canario 3rd, Manuel Russo 4th, Joaquim Goedes 5th, etc.

OTHER RALLIES...

Other rallies carrying lower coefficients saw numerous Visas entered and their drivers raking in the points: Bernard Dubois, in the Lorraine Rally, François Lestringant in the «Pétrole-Provence» (15/16 May), Jean-Pierre Huesca in the Rouergue Rally (29/30 May), Italian driver Casimiro Barbieri, with Thomassin and Michel Bour, in the Mont Blanc Rally (5/6 June), Bruel (8th overall, 1st group B) in the «Terre des Merveilles» (same dates); Borgogni and Armbruster in the Vosges Rally (12/13 June). Lestringant 1st group B in the Bauxite Rallye (19/20 June).

... THE RACING CIRCUITS

The most important circuit race was that of 30 May in the Pau Grand Prix reserved for Visas, and for this reason carrying the highest coefficient: 6; this allowed Coppier (3rd) to in-

Huit jours plus tard, sur le circuit de Croix-en-Ternois, Yves Sarrazin (pilote du Trophée Visa 1981 nouveau venu au Trophée 1982) prenait le meilleur sur Ragues, Mme Perrier, Mucherie, Voyemant, Bugnot, Meurisse...

COURSES DE CÔTE

De coefficients variant de 3 à 5, les courses de côte, françaises et étrangères, permettent aux concurrents du Trophée de marquer, dans l'idéal, un maximum de 170 points en deux résultats retenus.

Ceux qui surent le mieux en profiter furent Mucherie (125 points en deux résultats), Chantriaux, Coppier, Bernez, Raymond, Tabatoni. Mais la meilleure affaire fut réalisée le 13 juin en Autriche par le Norvégien Terje Sveinsvoll lorsqu'il termina 2^e du groupe B dans la course de côte de Rechberg (à haut coefficient: 5), 70 points qui lui faisaient trouver une meilleure place au Trophée.

A signaler les résultats de Marteil dans la course de Bourbach-le-Haut (2 mai); Tabatoni dans la côte de Saint-Antonin (8 Visa classées) — ce qui lui permit de ravir quelque temps à Dorche la seconde place du Trophée — et Mucherie (1^{er} en groupe B) devant Bernez dans la course d'Estrella au Portugal (coefficient maximal: 5), ainsi que Jacques Rein dans la course d'Abreschviller (4 Visa), toutes le 23 mai; Anotin et Vautrin dans la course des Hautes Vosges (30 mai); Francis Ulmann dans la course de Vuillafans et Serge Raymond suivi de Mme Perrier dans celle de l'Echelette (13 juin); Yves Sarrazin, Raymond, Coppier, Dorche, Lagorsse, Bugnot, Marteil dans celle de Fouchy (27 juin).

DORCHE EN TÊTE

Fin juin, Dorche n'avait pas hésité à faire le voyage jusqu'en Roumanie pour le rallye du Danube, le 18 au 20 juin, 968 km, 34 spéciales, non pas de terre comme on le croit souvent, mais sur asphalte et très rapides pour beaucoup d'entre elles; championnat d'Europe. Terminant 1^{er} du groupe B et 12^e au classement général, Dorche marquait 66 points qui certes consolidaient sa 2^e place au Trophée mais ne lui permettait pas de doubler Coppier. La course de Fouchy devait lui ménager l'occasion de déloger son rival: bien que placé derrière Coppier dans cette épreuve, Dorche totalisait 578 points alors que Coppier, dont c'était la 3^e course de côte, ne pouvait additionner ses points puisque seuls deux résultats de côte sont retenus par le règlement.

Le classement ne devait plus changer jusqu'au Rallye des Mille Pistes où eut lieu la deuxième distribution des prix du Trophée International Visa Citroën-Total. 62 pilotes étaient classés, onze avaient marqué plus de 200 points: 1^{er} Christian Dorche 578 points en 5 résultats, 2^e Alain Coppier 566 points en 7 résultats, 3^e Olivier Tabatoni 346 points en 5 résultats, 4^e Alain Arbant 279 (4), 5^e Terje Sveinsvoll 268 (4), 6^e Dominique Mucherie 259 (7), 7^e Roger Raous 250 (3), 8^e Michel Bernez 249 (6), 9^e Jean-Luc Marteil 249 (7), 10^e Mme Dominique Perrier 233 (6), 11^e Serge Raymond 212 (4).

crease his lead in the Trophy, Arbant (4th) to gain one place, but more particularly the winner, Roger Raous, who led from start to finish, to leap 13 places (18th the previous day, next day 5th!), and Raymond (2nd), 16 places 5th Chantriaux, 6th Lagorsse.

A month earlier, at Magny Cours, Michel Marie had won in front of Grillerer, Lagorsse and Bernez.

A week later, on the Croix-en-Ternois circuit, Yves Sarrazin (who drove in the 1981 Trophy, but whose first 1982 appearance this was) beat Ragues, Mme Perrier, Mucherie, Voyemant, Bugnot, Meurisse...

HILL CLIMBS

With coefficients varying between 3 and 5, the French and foreign hill-climbs can, ideally, allow Trophy competitors to chalk up a maximum of 170 points in the two results they are permitted.

Those who managed to derive most benefit were Mucherie (125 points from two results), Chantriaux, Coppier, Bernez, Raymond, Tabatoni... But the most successful deal was clinched on 13 June in Austria by Norwegian Terje Sveinsvoll when he finished 2nd in group B in the Rechberg hill climb (with a top coefficient of 5), 70 points putting him back into his earlier 5th place in the Trophy.

Worthy of notice are the results of Marteil in the Bourbach-le-Haut race (2 May); Tabatoni in the Saint Antonin hill climb (8 Visas at the finish) and Mucherie (1st in group B) in front of Bernez in the Estrella (Portugal) race (top coefficient of 5), not to mention Jacques Rein in the Abreschviller race (4 Visas), all run on 23 May; Anotin and Vautrin in the Hautes-Vosges race (30 May); Francis Ulmann in the Vuillafans race, and Serge Raymond followed by Mme Perrier at l'Echelette (13 June) and Sarrazin, Raymond, Coppier, Dorche, Lagorsse, Bugnot, Marteil in the Fouchy race (27 June).

DORCHE IN THE LEAD

Late in June, Dorche had had no hesitation in journeying to Rumania for the Danube rally, 18 to 20 June, 602 miles, 34 stages, European Championship. Finishing 1st in group B and 12th overall, Dorche scored 66 points which did, of course, consolidate his 2nd place in the Trophy, without however allowing him to overtake Coppier. The Fouchy race was to bring him the opportunity of dislodging his rival: although lying behind Coppier in this race, Dorche totalled 578 points whereas Coppier, whose third hill-climb this was, could not add his points since, according to regulations, only two hill-climb results can be scored.

The classification was not to change again until the Mille Pistes rally, at which the second prize-giving session of the International Citroën-Total Trophy was held. 62 drivers had points, eleven scoring over 200 points: 1st Christian Dorche 578 points from 5 results, 2nd Alain Coppier 566 points from 7 results, 3rd Olivier Tabatoni 346 points from 5 results, 4th Alain Arbant 279 (4), 5th Terje Sveinsvoll 268 (4), 6th Dominique Mucherie 259 (7), 7th Roger Raous 250 (3), 8th Michel Bernez 249 (6), 9th Jean-Luc Marteil 249 (7), 10th Mme Dominique Perrier 233 (6), 11th Serge Raymond 212 (4).

VISA AU FEMININ

Mille femmes sur la route

La finale des rallyes des femmes Citroën-Total a vu la victoire de la Visa II Super E de l'équipe nancéenne Denise Jacques-Martine Doucher, à l'issue de 2248 km parcourus en 5 étapes de Paris à Monte-Carlo dans la semaine du 7 au 12 juin 1982.

2643 demandes d'engagement avaient afflué aux Directions régionales Citroën lorsque fut lancée à Toulouse, fin 1981, l'idée de cette opération de mille femmes qui se disputèrent, au cours de neuf rallyes régionaux, les cent places de la finale nationale.

La sélection était faite par des épreuves de maniabilité, régularité et consommation.

Au programme de la finale: 2248 km de routes départementales à travers quelques-uns des plus beaux sites touristiques français, découpés en cinq étapes.

La première, de nuit, (départ à partir de 23 heures place de la Concorde à Paris) menait les concurrentes à Limoges, puis les faisait rejoindre Bordeaux en disputant une épreuve de consommation.

La seconde empruntait la route de Toulouse par Nogaro où, équipée d'un bidon de 2 litres d'essence, les voitures devaient parcourir la plus grande distance possible en 50 minutes (47 km pour la Visa la plus sobre).

La troisième comportait un gymkhana à la Grande Motte et une épreuve de consommation à travers l'Ardèche jusqu'à Nîmes.

Les concurrentes durent ensuite faire preuve de leur habileté en maniabilité sur le circuit Paul Ricard.

The final of the Citroën-Total ladies' rallies culminated in the victory of the Nancy team of Denise Jacques—Martine Doucher, after 1,397 miles from Paris to Monte-Carlo, during the week 7 to 12 June 1982.

2,643 entry applications had poured into the Regional Offices of Citroën after—this idea was put forward in Toulouse at the end of 1981 for this operation, to put 1,000 women on the road so that they should, running in nine regional rallies, compete for the hundred places available in the national final.

The programme for the final: 1,397 miles of secondary roads, running through some of the loveliest landscapes of tourist France and divided into five stages.

The first, a night run (start from 11 pm in place de la Concorde, Paris), took the competitors to Limoges, and to Bordeaux with a fuel consumption test on the way.

The second took the road to Toulouse via Nogaro, where each car, having received a 2-litre can of petrol and no more, had to cover the greatest possible distance within 50 minutes (29.2 miles for the most economical Visa).

The third included a gymkhana at La Grande-Motte, and a fuel consumption test through the Ardèche to Nîmes.

The competitors then had to demonstrate their skill in a manoeuvrability test on the Paul Ricard Circuit.

After a night's rest at Nice, the 93 surviving teams finally reached Monaco, via the



Parc fermé à Nice, promenade des Anglais. (Photo Schwab. Citroën 82.271.2)

Après une escale à Nice, les 93 équipages rescapés ralliaient enfin Monaco par l'arrière-pays et les épreuves spéciales traditionnelles du Rallye Monte-Carlo.

Trois équipages se disputèrent âprement la tête de la course. Denise Jacques et Martine Doucher (Nancy) l'emportèrent finalement devant Sylvie Seignobeaux et Sylviane Sitarz (Romans), suivies de Christine Martin et Marie Pascale Guérie (Paris). 4^e Danièle Charrière et Madeleine Dubesset (Clermont-Ferrand), 5^e Martine de Cortanze et Sylvie Telliez (Pantin).

Parallèlement était organisée une épreuve réservée aux journalistes. L'équipage de «l'Ardenais», Françoise Arnaud-Marie France Richard, la remporta.

hinterland and the classic "special stages" of the Monte-Carlo Rally.

Three teams kept up a ding-dong battle for the lead. Denise Jacques and Martine Douchy, of Nancy, finally won, in front of Sylvie Seignobeaux and Sylviane Sitarz from Romans, followed by Christine Martin and Marie Pascale Guérie, of Paris, a highly experienced team with several Paris-Dakar Rallies in its log-book. 4th were Danièle Charrière and Madeleine Dubesset (Clermont-Ferrand), 5th Martine de Cortanze and Sylvie Telliez (Pantin).

In parallel, a race reserved for press women was run. The team of "l'Ardenais", Françoise Arnaud and Marie-France Richard, won.



Départ en grille sur le circuit de Nogaro.
(Photo Manserou, Citroën 82,256.2.6A)



Les gagnantes.
(Photo Guillet, Citroën 82,256.1.4A)



Où sont les neiges d'antan ?
(Photo Guillet, Citroën 82,252.1.4B)



Rentrée scolaire:

A l'occasion du lancement en France, pour la prochaine rentrée des classes, d'une nouvelle ligne de matériel scolaire proposée par les Établissements Nicollet sous la marque Etnic Europ (classeurs, chemises, cahiers, carnets, etc.) inspirée par les succès de la Visa en rallyes et par les raids lointains, Citroën lance un grand concours auprès des jeunes de 9 à 18 ans.

Chaque cahier, chaque classeur contient un

With the introduction in France of a new line of stationery for the next school year by the firm of Nicollet, under the brand name of Etnic Europe (filing systems, folders, exercise books, notebooks, etc.) which takes its inspiration from the rally successes of the Visa and of trips to far distant lands, Citroën is organizing a big contest intended for youngsters aged 9 to 18.

Every single exercise book or notebook is to



Adventure et Sport.

questionnaire qu'il suffit de remplir et d'envoyer aux Relations Publiques Citroën avant le 15 novembre 1982 pour concourir, à raison de 10 points par réponse exacte pour 22 questions. Vous-même, sauriez-vous répondre à ces questions? Vous pourrez le vérifier dans les deux pages suivantes.

contain a questionnaire which you only need to fill in and send to Citroën Public Relations before 15 November 1982, in order to compete—each of the 22 questions asked being worth 10 points.

Now, reader, are you able to answer these questions? Have a quick check on the next two pages.

cahiers, classeurs et concours Visa

Indiquez quel numéro correspond à la bonne réponse

Quelle est la cylindrée exacte de la Visa du Trophée International 1982 ?

1 = 1 124 cm³, 2 = 1 219 cm³, 3 = 1 284 cm³, 4 = 1 290 cm³.....

☐

Sur Visa II Super E, quelle est la couleur des fils électriques correspondant au fusible qui protège la montre ?

1 = rouge, 2 = jaune, 3 = vert, 4 = bleu

☐

Sur Visa II, quel procédé est utilisé pour appliquer la première couche de peinture anticorrosion ?

1 = anaphorèse, 2 = pistolet manuel, 3 = robot, 4 = cataphorèse

☐

Quel type d'embrayage équipe les Visa II ?

1 = centrifuge, 2 = à linguets, 3 = convertisseur de couple, 4 = à diaphragme

☐

Quel fut le vainqueur du Trophée Visa 1981 ?

1 = Alain Arbant, 2 = Maurice Chomat, 3 = Christian Rio, 4 = Bernard Vernhes.....

☐

Sur Visa II Club, quel est le poids du siège avant ?

1 = 5,600 kg, 2 = 7,450 kg, 3 = 9,300 kg, 4 = 10,400 kg.....

☐

Quel rallye Maurice Chomat a-t-il gagné en 1981 ?

1 = Biarritz, 2 = Terre du Mans, 3 = Rallye des Causses, 4 = Terre de Provence

☐

Sur Visa II Club, de quel type sont les freins avant ?

1 = à disques, 2 = à tambours, 3 = assistés, 4 = à disques ventilés

☐

Sur Visa II Super X, pour une vitesse de 120 km/h, quelle économie d'essence procure le remplacement d'une boîte de vitesses à 4 rapports par une boîte de vitesses à 5 rapports ?

1 = 0,3 litre, 2 = 0,5 litre, 3 = 0,7 litre, 4 = 1,2 litre

☐

Quelle est la longueur totale de fils électriques de la Visa II Super X (sans option) ?

1 = 120,50 m, 2 = 150,80 m, 3 = 164,20 m, 4 = 182 m

☐

Parmi les voitures les plus vendues en France, quel est le classement de la Visa II pour l'année 1981 ?

1 = 5^e, 2 = 7^e, 3 = 8^e, 4 = 9^e.....

☐

Quel a été le 1^{er} rallye auquel a participé une Visa II en 1982 ?

1 = Serre-Chevalier, 2 = Paris-Dakar, 3 = Monte-Carlo, 4 = Rallye des Garrigues

☐

Quelle est la consommation moyenne officielle de la Visa II Super E en circulation urbaine ?

1 = 6,5 litres, 2 = 7 litres, 3 = 7,3 litres, 4 = 7,8 litres

☐

Dans quel groupe les Visa du Trophée International 1982 sont-elles homologuées ?

1 = A, 2 = B, 3 = C, 4 = N

☐

Combien de fois Citroën a-t-il gagné la coupe des constructeurs au rallye du Maroc ?

1 = 1 fois, 2 = 2 fois, 3 = 3 fois, 4 = 4 fois

☐

Quel est le type des pneumatiques Michelin utilisés pour le Trophée Visa 1981 ?

1 = 165 13RC12, 2 = 14 62 13RC12, 3 = 175 65 13RC14, 4 = 16 53 13PB20

☐

Combien de fois Citroën a-t-il gagné le rallye Monte-Carlo ?

1 = 1 fois, 2 = 2 fois, 3 = 3 fois, 4 = 4 fois

☐

Dans le concours «Visa pour l'Aventure», quelle est la partie du monde choisie le plus souvent comme destination ?

1 = Amérique du Nord, 2 = Asie, 3 = Amérique du Sud, 4 = Afrique

☐

Quelle est l'huile moteur TOTAL utilisée pour lubrifier les moteurs des Visa ?

1 = TOTAL Super HD, 2 = TOTAL Rubis, 3 = TOTAL Super GTI, 4 = TOTAL Dexron

☐

Quel est le pilote (prénom et nom) du Trophée Visa qui a dû être remplacé en cours de saison 1981, à la suite d'une fracture du bras en moto

Prénom

Nom

Quel fut le 1^{er} lauréat (prénom et nom) du concours Citroën «Tour du Monde en 2 CV» ?

Prénom

Nom

Dans combien de pays la Visa est-elle commercialisée ?

Questions subsidiaires :

Nombre de candidats au concours «Visa pour l'Aventure» en 1982 ?

Nombre de Visa immatriculées en France au 31 octobre 1982 ?

Nombre de personnes qui ont participé à ce concours

«Visa pour les Jeunes» ?

Please write the number corresponding to the right answer in each box

What is the exact capacity of the 1982 International Trophy Visa?

1 = 1,124 cc, 2 = 1,219 cc, 3 = 1,284 cc, 4 = 1,290 cc

On the Visa II Super E, what is the colour of the electric leads corresponding to the protective fuse for the clock?

1 = red, 2 = yellow, 3 = green, 4 = blue

On the Visa II, what is the process used for applying the first coat of anti-corrosion paint?

1 = anaphoresis, 2 = hand-held spray gun, 3 = robot, 4 = cataphoresis

What type of clutch are Visa IIs fitted with?

1 = centrifugal, 2 = pawl, 3 = torque-converter, 4 = diaphragm

Who was the winner of the 1981 Visa Trophy?

1 = Alain Arbant, 2 = Maurice Chomat, 3 = Christian Rio, 4 = Bernard Vernhes

What is the weight of the front seat of the Visa II Club?

1 = 5.600 kg (12.35 lbs), 2 = 7.450 kg (16.42 lbs),
3 = 9.300 kg (20.50 lbs), 4 = 10.400 kg (22.93 lbs)

What rally did Maurice Chomat win in 1981?

1 = Biarritz, 2 = Terre du Mans, 3 = Rallye des Causses, 4 = Terre de Provence

What type of front-wheel brakes are fitted in the Visa II Club?

1 = disc, 2 = drum, 3 = assisted, 4 = ventilated discs

On the Visa II Super X, at a speed of 75 mph, what petrol economy will be achieved by replacing a four-speed gearbox with a 5-speed one?

1 = 0.3 l/100 km, 2 = 0.5 l/100 km, 3 = 0.7 l/100 km, 4 = 1.2 l/100 km

What is the total length of electric leads in the Visa II Super X (no optional extras)?

1 = 395 ft, 2 = 494.6 ft, 3 = 538.4 ft, 4 = 596.7 ft

Among the cars most sold in France, what is the Visa II's position for the year 1981?

1 = 5th, 2 = 7th, 3 = 8th, 4 = 9th

What was the first rally the Visa II took part in 1981?

1 = Serre-Chevalier, 2 = Paris-Dakar, 3 = Monte-Carlo, 4 = Garrigues Rally

What is the Visa II Super E's official consumption figure, in town?

1 = 6.5 l/100 km (43.5 mpg), 2 = 7 l/100 km (40.4 mpg)
3 = 7.3 l/100 km (38.7 mpg), 4 = 7.8 l/100 km (36.2 mpg)

In which group are the 1982 International Trophy Visas homologated?

1 = A, 2 = B, 3 = C, 4 = N

How many times has Citroën won the manufacturers' cup in the Morocco Rally?

1 = once, 2 = twice, 3 = 3 times, 4 = 4 times

What is the type of Michelin tyres used on the 1981 Trophy Visa?

1 = 165 13RC12, 2 = 1462 13RC12, 3 = 175 65 13RC14, 4 = 1653 13PB20

How many times has Citroën won the Monte-Carlo Rally?

1 = once, 2 = twice, 3 = 3 times, 4 = 4 times

In the "Visa for adventure" competition, 1982, which part of the world is that most often chosen as a destination?

1 = North America, 2 = Asia, 3 = South America, 4 = Africa

What is the TOTAL motor oil used to lubricate the Visa engines?

1 = TOTAL Super HD, 2 = TOTAL Rubis, 3 = TOTAL GTI, 4 = TOTAL Dexron

Who was the driver (first name and surname) who had to be replaced during the 1981 season because of an arm broken motor-cycling?

Christian name

Surname

Who was the first winner (first name and surname) of the Citroën competition "Round the World in a 2 CV"?

Christian name

Surname

In how many countries is the Visa marketed?

Subsidiary questions

How many candidates will compete in the 1982 "Visa for adventure" competition?

What will the number of Visas registered in France be, by 31 October 1982?

How many competitors will have taken part in this "Visa for young people" contest?



Une vieille complicité lie l'école Camondo et Citroën : en 1976 déjà, puis en 1977, les élèves de cette école de design et d'architecture intérieure s'étaient vus proposer l'étude de décor pour la 2 CV et les CX de compétitions. En 1982 la Visa fut l'objet de leur rencontre : les responsables des Relations Publiques Citroën proposèrent aux élèves d'étudier ce que pourrait être un modèle de série spéciale Visa dans son aspect extérieur. La règle du jeu était de ne pas changer les volumes autrement que par l'effet optique des graphismes et des couleurs posés sur la carrosserie.

Un jury composé de Joëlle Le Tessier, directrice de la revue «Archi-crée», de l'affichiste Raymond Savignac, des designers Georges Patrix et Edouard Maurel, ainsi que du directeur des Relations Publiques Citroën, J. Wolgensinger, examina les 68 projets pour, en procédant par éliminations successives, en sélectionner trois. Mais ces trois-là, d'une inspiration chacune très différente, franchirent de front la ligne d'arrivée. Impossible de les départager. Il y aura donc trois lauréates ex aequo : Nathalie Fontaine, Zabeth Rapp, Sophie Bonnet (photo ci-dessus) qui partiront aux frais de Citroën en stage à l'Art Center de Pasadena (Californie). Bravo Camondo!

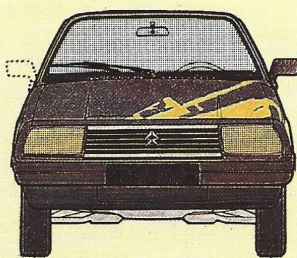
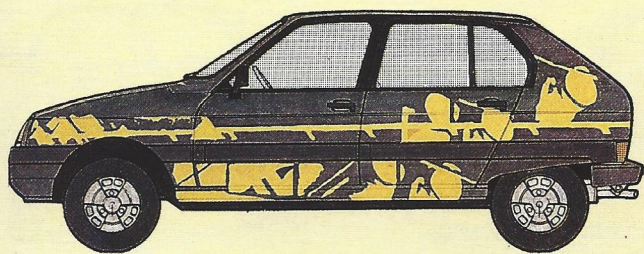
Pages suivantes : quelques projets parmi bien d'autres.

The Camondo School and Citroën are accomplices of long standing.

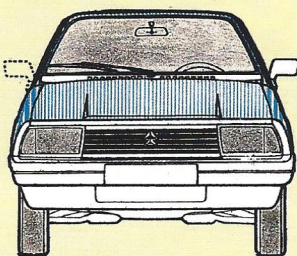
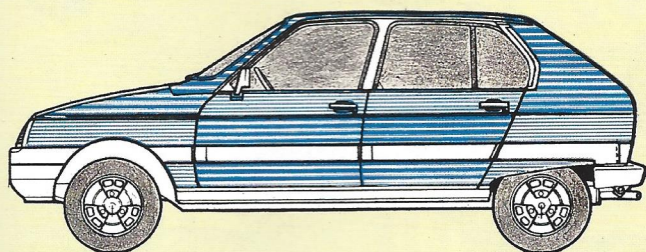
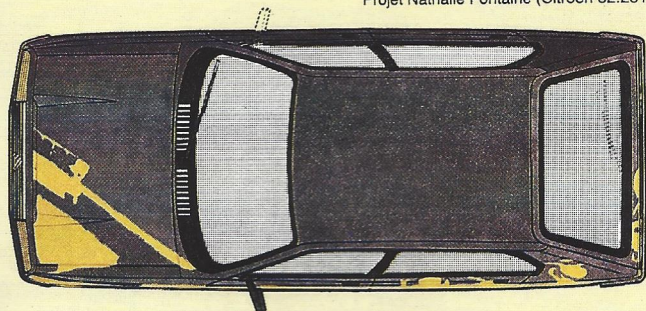
Already in 1976, and again in 1977, the students at this School of Design and Architecture were given as projects the decoration of the 2 CV and the "war-paint" of competition CXs.

In 1982 they met over the Visa: the management of Citroën Public Relations proposed that the students should look into how the exterior of a special series Visa might look. The rule of the game was that volumes were not to be changed except by means of the optical effect of the graphics placed on the body.

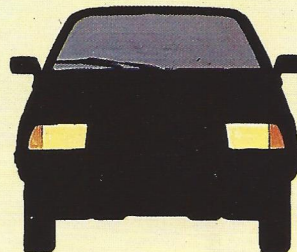
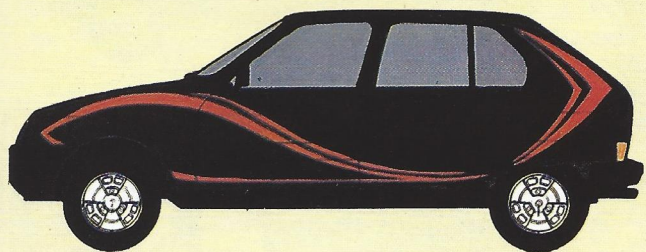
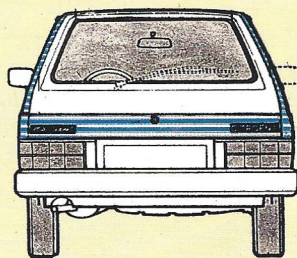
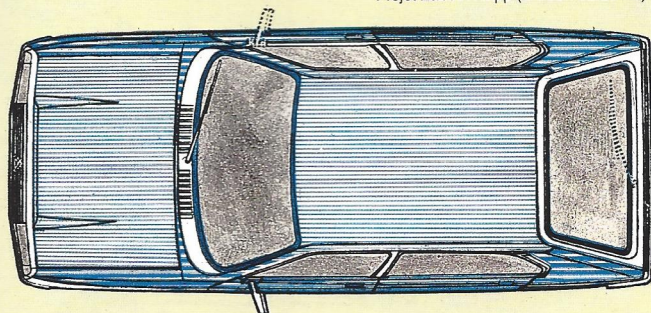
A jury made up of Joëlle Le Tessier, who heads the magazine "Archi-crée", poster artist Raymond Savignac, designers Georges Patrix and Edouard Maurel, as well as the head of Citroën Public Relations, J. Wolgensinger, examined the 68 projects, successively eliminating them until only 3 remained. But those three, all stemming from very different types of inspiration, dead-heated at the finish. No way could they be preferred one over the other, so there are 3 equal winners: Nathalie Fontaine, Zabeth Rapp, Sophie Bonnet (photograph on page 46) who will, at Citroën's expense, go on a course at the Pasadena Art Center (California). Bravo, Camondo!



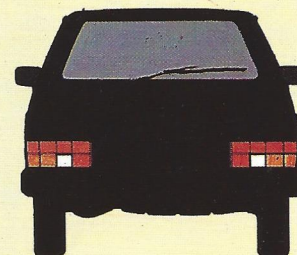
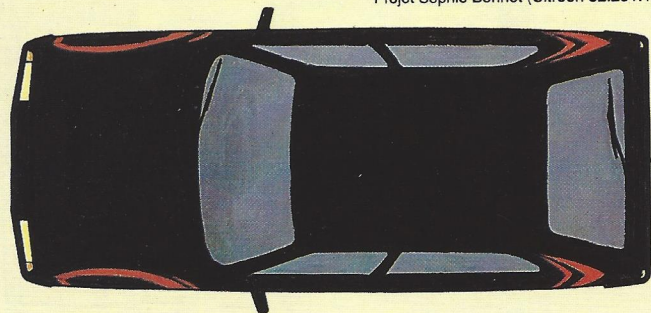
Projet Nathalie Fontaine (Citroën 82.251.3)

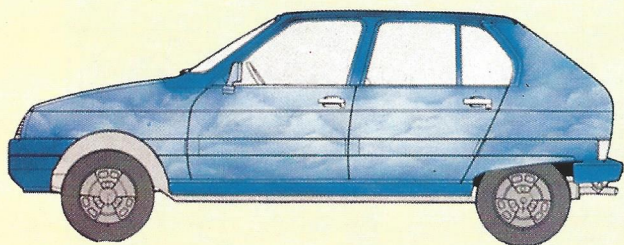


Projet Zabeth Rapp (Citroën 82.251.5)

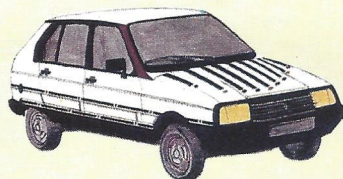
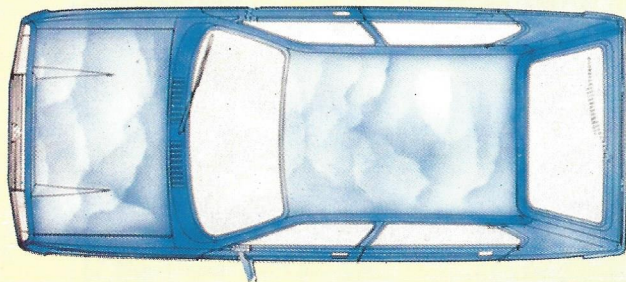
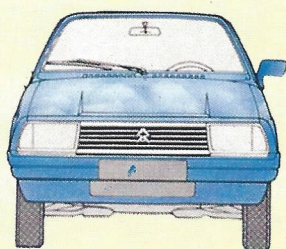


Projet Sophie Bonnet (Citroën 82.251.1)

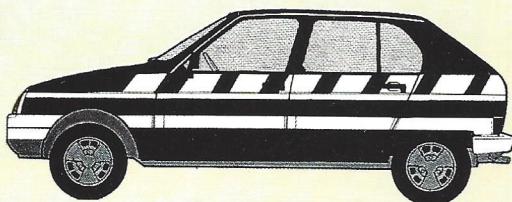




Stéphanie Jouët



Nadine Cellier



Bernard Dragon



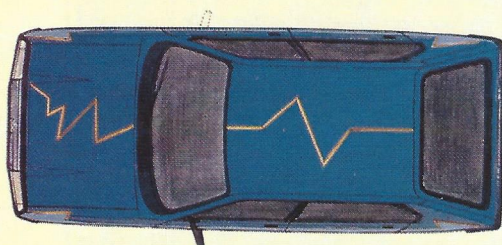
Sophie Suchodolski



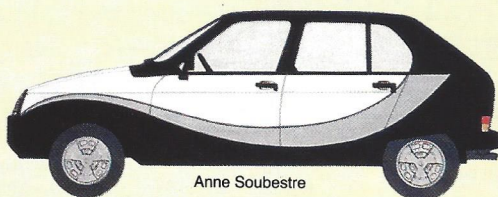
Li-Yang



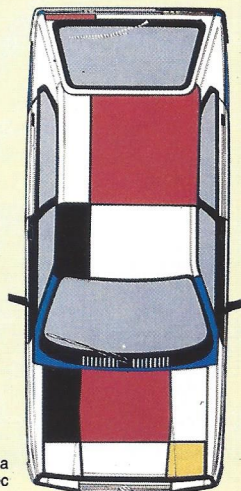
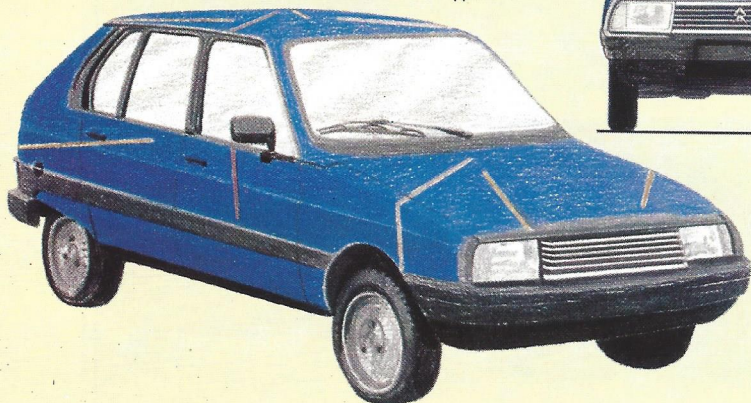
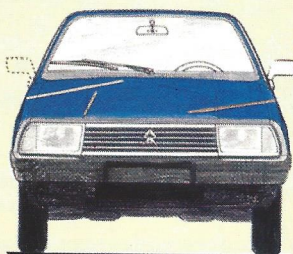
Pascal Henry



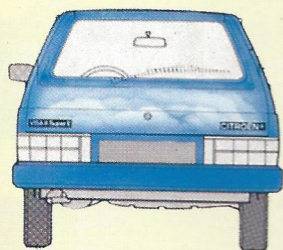
Philippe Brun



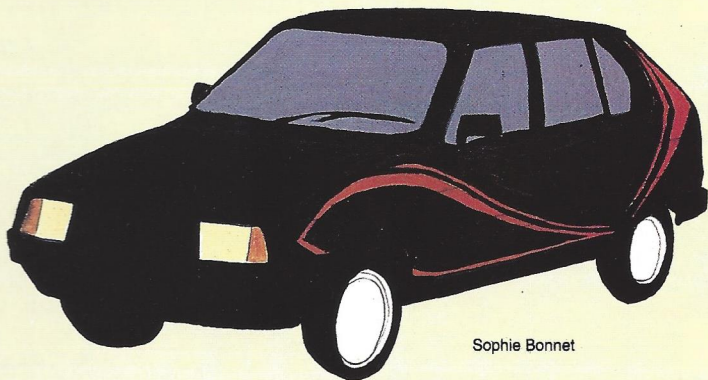
Anne Souestre



Eva Wybraniec



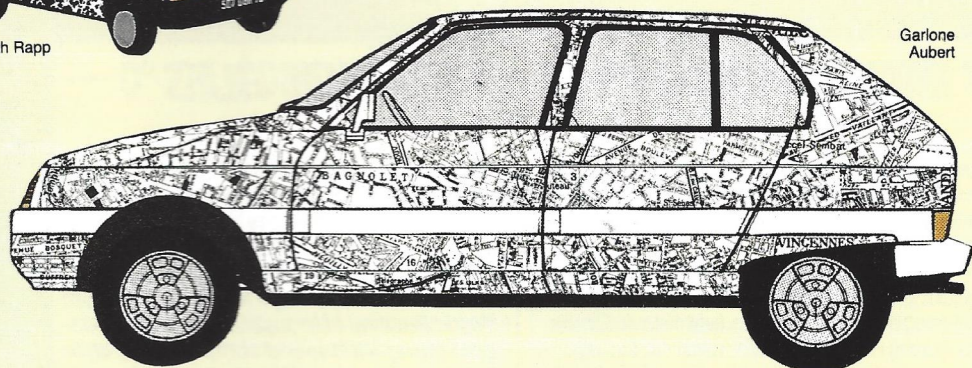
Stéphanie Jouët



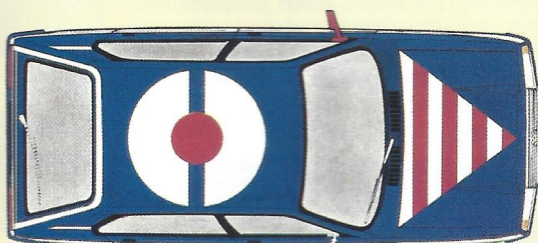
Sophie Bonnet



Zabeth Rapp



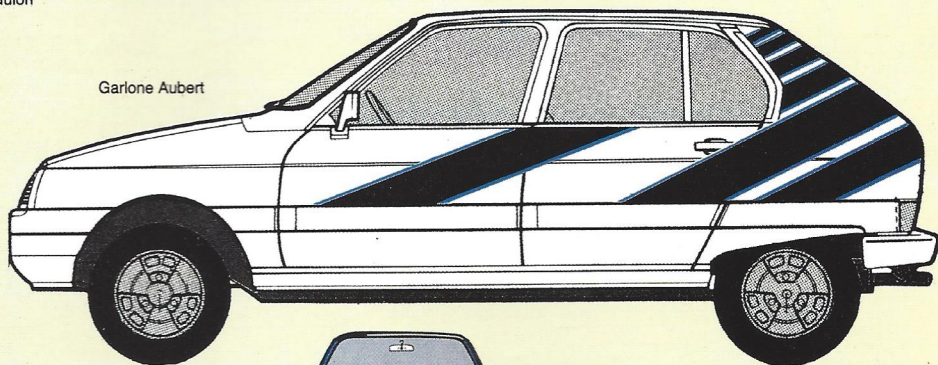
Garlone Aubert



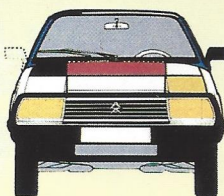
Florence Guion



Eva Wybraniec

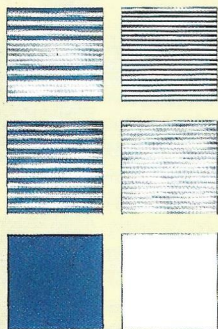


Garlone Aubert

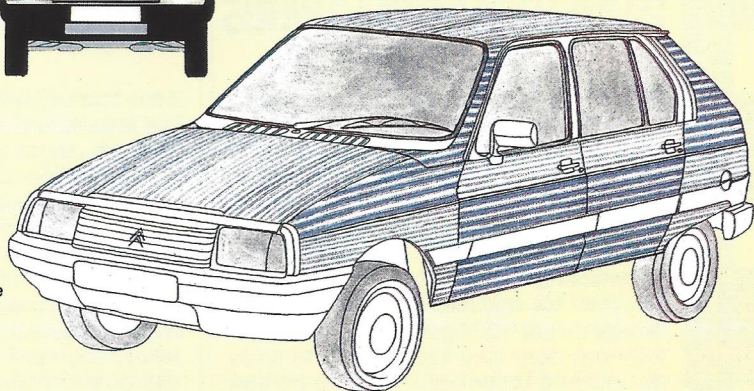


Eva Wybraniec

intérieur palette couleurs



Nathalie Fontaine



CITROËN

Relations Publiques

PRÉSENTE

7 FILMS NON COMMUNS

Le précédent numéro du Double Chevron vous avait présenté les sept films les plus primés des Relations Publiques Citroën (encore y manquait-il l'Oscar des Oscars : le prix «Certificate of creative excellence» qui fut attribué le 20 mai 1982 au 15^e Festival mondial des films industriels à Chicago, parmi mille films concurrents, au reportage sur l'unité de production Citroën de Charleville «La nouvelle fonderie»). Dans ce numéro vous sont présentés sept films «pas comme les autres» : pour une raison ou une autre ils tranchent sur l'habituelle production de documentaires.

7 UNUSUAL FILMS

The last issue of Double Chevron presented the seven Citroën Public Relations films having earned the most awards (at that, the Oscar of Oscars was missing : the "Certificate of Creative Excellence" awarded, on 20 May 1982, at the 15th World Festival of Industrial Films in Chicago, among a thousand competing films, to the film of the new Citroën production unit at Charleville, "The new foundry"). In this issue we present seven unusual films: for one or another reason, they are in sharp contrast to the usual run of documentaries.



Photo Citroën 70.11

PARIS - KABOUL - PARIS

Plus qu'un reportage, c'est une véritable aventure que ce film en couleurs de 20 minutes, fait de séquences d'amateurs et de reporters de télévision, parmi lesquels Alain Beauvais, Derick Lacroix, Philippe Vieillescazes, montées par Guy Thouvenin, sonorisées par Jacques Beke, commentées par Jean-Pierre Ferey. Un film plein de fantaisie et de jeunesse, à l'image de ces 1300 garçons et filles de 18 à 30 ans dont il conte l'histoire, lorsque, répondant à l'appel de l'aventure en août 1970, ils relièrent avec leurs cinq cents 2CV Paris à Kaboul et retour, 16 500 km.

PARIS-KABUL-PARIS

More than a mere report, this 20-min colour film depicts a real Odyssey, made up of both professional—and amateur—filmed scenes, with Alain Beauvais, Derick Lacroix, Philippe Vieillescazes, edited by Guy Thouvenin, with sound by Jacques Beke and commentary by Jean-Pierre Ferey. A film of fantasy and youth, reflecting the mentality of the 1,300 young men and girls aged between 18 and 30 whose story it tells, when, answering the call of adventure, in August 1970, they covered in their 2 CVs the 10,000-odd miles of the Paris-Kabul return journey.



Photo Peyrinet (Citroën 72.2.2)

— 0° DE CONDUITE

Dans ce petit film de 8 minutes réalisé en 1972 par Claude Caillet, on voit Guy Verrier, l'actuel chef du service compétitions Citroën, expliquer comment il faut (bien) conduire sur la glace. A l'époque Verrier n'était que pilote de course et de rallye, mais ses explications n'en sont pas moins claires, convaincantes, et bien utiles en hiver, sur une musique de J.S. Bach (le Concerto pour quatre clavecins en la mineur, s'il vous plaît) et de très belles images de paysages de neige de Claude Caillet. Montage de Jean Kargayan. Son par Jean Baptiste Palasi.

AN ICE WAY TO DRIVE

This is beyond doubt a very fine film—winning first prize at the Sporting Film Festival at Rheims in 1972. It was produced by Jean Rey, with photography by Jean-Claude Hugon, Jean Rey and Philippe Dumez; editor Jacques Witta. But it is above all the voice of a great racing driver, François Cevert—alas too soon taken from us—who had kindly agreed to talk about his job as commentary to this film dedicated to "learner" racing drivers, and to show the "Blue Formula" and the Meps (small single-seater racers powered by a GS engine).

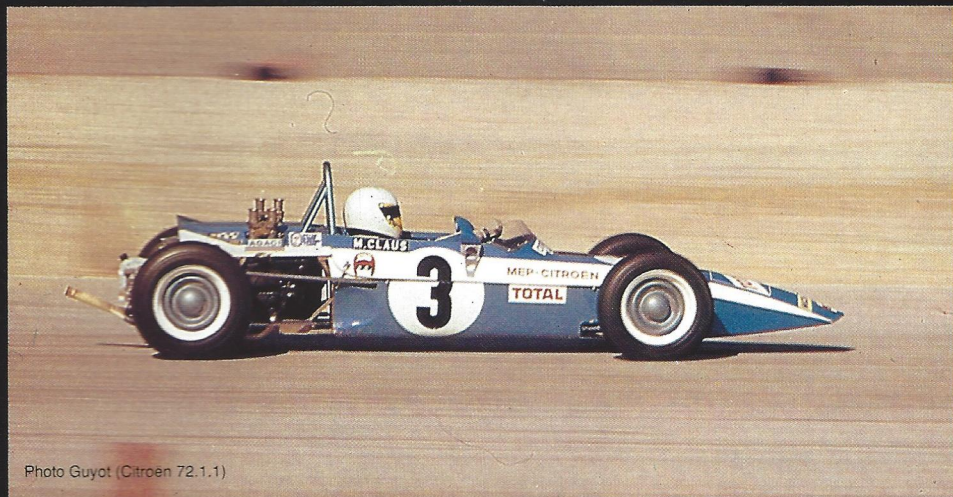


Photo Guyot (Citroën 72.1.1)

LA BONNE FORMULE

Un très beau film (qui fut d'ailleurs primé au Festival du film sportif à Reims en 1972) réalisé par Jean Rey; images de Jean-Claude Hugon, Jean Rey, Philippe Dumez; montage Jacques Witta. Mais surtout la voix d'un grand et sympathique pilote, trop tôt disparu, François Cevert, qui avait accepté de parler de son métier pour commenter ce film dédié aux apprentis pilotes de course et montrant comment la «Formule bleue» et les Meps (petites monoplaces de compétition à moteur de GS) leur permettaient de faire leurs premières armes en circuit de vitesse.

THE RIGHT FORMULA

In this very short (8-minute) film shot in 1972 by Claude Caillet, Guy Verrier—now head of the Citroën Competitions Department—is to be seen explaining how to drive (and drive well) on ice. At the time, Verrier was just a racing and rally driver, but his explanations are none the less clear and convincing, and most useful in winter, to background music by J.S. Bach (the A minor 4-harpichord concerto, if you please) with really beautiful snow pictures by Claude Caillet. Edited by Jean Kargayan. Sound recording by Jean-Baptiste Palasi.

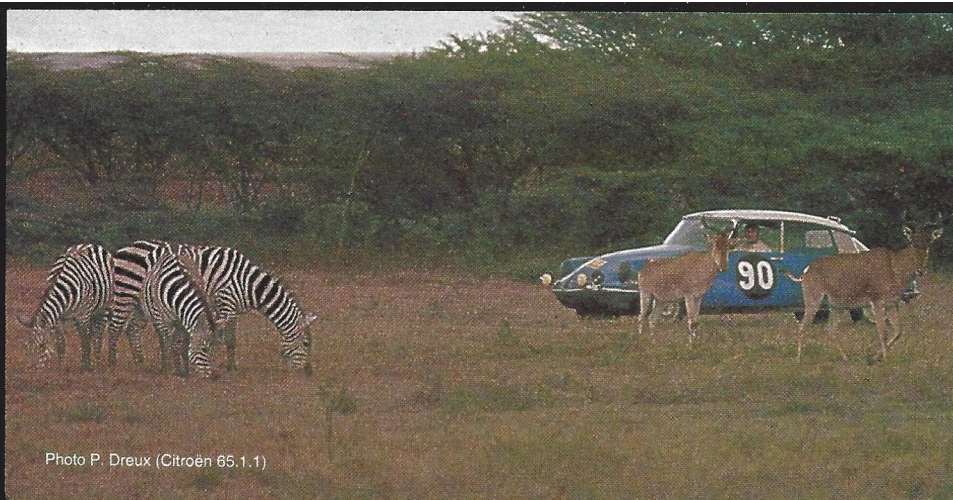


Photo P. Dreux (Citroën 65.1.1)

EAST AFRICAN SAFARI

Réunis en 1965 pour un reportage sur la plus prestigieuse course du championnat du monde des rallyes, l'un des meilleurs cinéastes contemporains, François Reichenbach, et l'un des plus grands pilotes automobiles, Olivier Gendebien. A travers savanes et forêts de l'Afrique orientale, les voitures s'affrontent. Les animaux, Kenya oblige, ne sont jamais loin. 28 minutes de dépaysement et d'émotions. Images de François Reichenbach, Michel Davaud, Roger Piron. Son Roger Pirnay. Montage Annie Tresgot. Commentaires Jacques Wolgensinger dits par Jean Negroni.

EAST AFRICAN SAFARI

Collaborating in 1965 to shoot a reportage on the most famous rally of the world championship, here are one of the finest cinema men of the period, François Reichenbach, and one of the greatest car racing drivers, Olivier Gendebien. Through the bush and equatorial forest of East Africa, the cars compete with one another. 28 minutes of complete change of atmosphere. Pictures by François Reichenbach, Michel Davaud, Roger Piron. Recording by Roger Pirnay. Edited by Annie Tresgot. Commentary from J. Wolgensinger spoken by Jean Negroni.



Photo Malard (Citroën 78.5.1)

OPERATION DIESEL

Trois CX Diesel confiées à des équipages féminins pour le rallye Monte Carlo 1978. Un début de film d'action puis tout à coup une symphonie d'images, de couleurs, de sons avec un parti-pris esthétique évident de la part des responsables du film (Claude Caillet, Jacques Wolgensinger, Jean Kargayan) pour le plus grand plaisir du spectateur. Musique : Vivaldi et de Boïssvallée. Commentaire : des citations des plus grands auteurs, Bernanos, Apollinaire, Rutebeuf, Supervielle, Eluard, Prévert, Verhaeren, Musset, Hugo, Rimbaud, d'autres et... Saint François de Paul.

OPERATION DIESEL

Three Diesel-powered CXs in the hands of female teams for the 1978 Monte-Carlo Rally. All action film at the start, then suddenly a symphony of pictures, colours and sounds with an indoubted aesthetic approach by those responsible for the film (Claude Caillet, Jacques Wolgensinger, Jean Kargayan). Music by Vivaldi and Boïssvallée. Commentary or rather quotations taken from the greatest French authors: Bernanos, Apollinaire, Rutebeuf, Supervielle, Eluard, Prévert, Verhaeren, Musset, Victor Hugo, Rimbaud, others and... Saint-Francois-de-Paul.

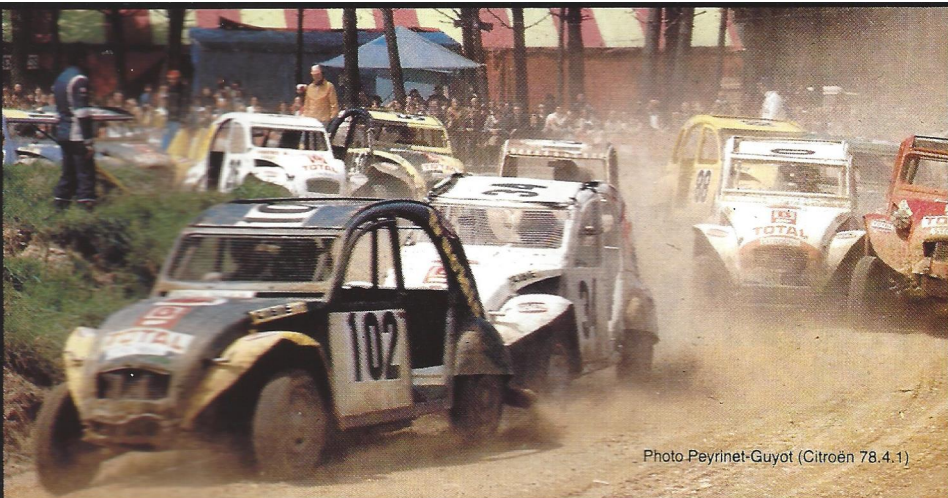


Photo Peyrinet-Guyot (Citroën 78.4.1)

2 CV CROSS

Parce que les plans de Michel Bruneau et Pierre Guerce comme les enregistrements de Claude Guellerin, montés par Claude Hauré Placé, étaient bien assez « parlants », le réalisateur J. Wolgensinger n'a pas voulu de commentaires : place entière pendant dix courtes minutes à cet événement sympathique et haut en couleurs qu'était en 1977 un 2CV Cross : les voitures arrivent dans la pâle lumière du petit matin, on procède à leur contrôle technique pendant que la vie s'organise. Départ, péripéties spectaculaires des courses successives...

2 CV CROSS

For the good reason that the shots taken by Michel Bruneau and Pierre Guerce, just like the recording by Claude Guellerin, the whole edited by Claude Hauré Placé, spoke volumes, producer J. Wolgensinger would have none of commentary: full limelight is left for ten short minutes to the charismatic, colourful event that a 2 CV-Cross could be and was in 1977: cars arriving in the pale glimmer of dawn, then submitted to scrutineering while life becomes organized in a highly temporary tent village. Start, spectacular parts of successive races, final, victory.



Photo Taillade (Citroën 81.53)

VISA POUR LA COURSE

Prix catégorie « grand public » au Festival du film d'entreprise à Biarritz en juin 1982. Sélectionné au festival international 1982. De très belles séquences de course dues à Claude Caillet, mais ce n'est pas l'essentiel dans ce reportage en 12 minutes de toute une saison (1981) pendant laquelle s'affrontèrent dix pilotes de Visa. L'essentiel se passe dans la tête et dans le cœur de ces garçons. Le mérite du film est d'avoir su montrer à travers leurs espoirs et leurs déceptions la dimension humaine de la compétition. Son et montage Kargayan. Commentaires Jacques Wolgensinger.

VISA FOR RACING

Very fine racing sequences by Claude Caillet, but such is not the essential thing in this 12-minute summary of a season (1981) during which the fight was on between 10 Visa drivers. The essence of the film goes on in the heads and hearts of these young men; the film's real merit is to show the human dimension of competitive driving. Sound and editing by Kargayan. Commentary by J. Wolgensinger. Awarded at the 25th Biarritz Industrial Film Festival in June 1982 and selected for the 1982 International Industrial Film Festival.



CHEZ L'ANTIQUAIRE

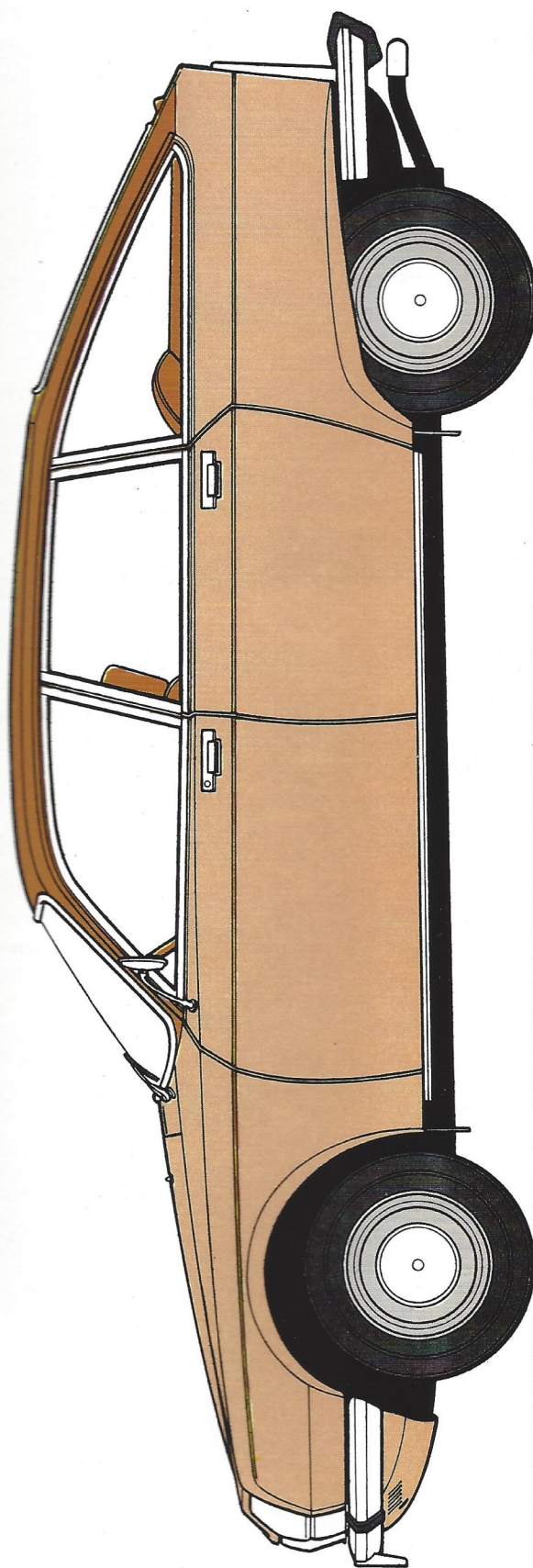
Citroën GS birotor

Les enseignements tirés de l'opération-test M 35 permirent la mise au point d'un nouveau moteur à pistons rotatifs, cette fois à double rotor. Commercialisée au début de l'année 1974, cette voiture passionnante fut victime de la crise de l'énergie, son point faible était une consommation relativement élevée. Le modèle disparut alors que 847 voitures avaient été construites.

MOTEUR : à 2 pistons rotatifs. Cylindrée 1 990 cm³. Rapport volumétrique 9. Couple DIN 14 mkg à 3 000 tr/mn. Puissance 107 ch DIN à 6 500 tr/mn. Arbre moteur en 2 excentriques décalés de 180°. Graissage des segments de flanc et d'arête par un pourcentage d'huile dans l'essence assuré par une pompe doseuse. Pas de vidange, mise à niveau. Refroidissement par eau. 2 ventilateurs à commande électrique. Allumage électronique Bosch. Alimentation par 1 carburateur double corps Solex 32 DDITS Starter automatique bi-lame. Bruiteur signalant les dépassements de régime. Réservoir d'essence 56 litres. **TRANSMISSION** : à convertisseur de couple. Boîte de vitesses à 3 rapports avant, 1 marche arrière et 1 position parking. Levier au plancher sur console centrale. **DIRECTION** : à crémaillère. Rapport de démultiplication 1/24. **FREINS** : assistés à disques. Circuits avant et arrière séparés, commandés par doseur. **SUSPENSION** : hydropneumatique à hauteur constante à 4 roues indépendantes. **PNEUS** : Michelin 165 HR 14 XAS sans chambre à air. **DIMENSIONS** : longueur hors tout 4,12 m. Largeur hors tout 1,644 m. Empattement 2,552 m. Voie avant 1,427 m. Voie arrière 1,348 m. **PERFORMANCES** : vitesse maximale 175 km/h. Consommation 12,8 litres aux 100 km.

The data gathered from the M 35 test operation made it possible to perfect a new rotary-piston engine with rotors. The vehicle was put on the market in early 1974. It was a GS whose interior comfort and refinement, and whose entirely novel driving "feel". This thrilling new car, fell a victim of circumstances: while its only weakness was relatively high consumption, it came out just after the energy crisis. This killed it stone dead: the model disappeared after only 847 vehicles had been built.

ENGINE: 2 rotary pistons. Rotor width: 2.638". Swept volume 121.44 cu. ins. Compression ratio: 9:1. DIN torque: 101.3 lb. ft at 3,000 rpm. Horsepower 107 HP DIN at 6,500 rpm. Engine shaft with 2 eccentrics 180° out. Lubrication of side and apex rotor seals by oil injected into the petrol by a dosage pump with an output varying according to accelerator pedal action and engine speed. No lubricant draining required, only topping up. Water cooled. 2 electrically controlled fans. Bosch electronic ignition. Fuel feed by a Solex 32 DDITS duplex carburetter. Thermostatically automatic controlled choke, 12 1/4 gal. petrol tank. **TRANSMISSION**: torque converter type. Gearbox with 3 forward speeds, reverse and parking. Floor mounted gear lever. **STEERING**: rack and pinion. Reduction ratio: 1:24. **BRAKING**: assisted disc brakes. Separate front and rear circuits controlled by a balancing device. **SUSPENSION** constant-level hydropneumatic type with 4 independant wheels. **TYRES**: Michelin 165 HR 14 XAS tubeless. **DIMENSIONS**: overall length 13' 6 1/4", overall width 5' 4 3/4", wheelbase 8' 4 1/2", tracks: front 4' 8 1/4", rear 4' 5". **PERFORMANCE FIGURES**: max. speed 109 mph. Consumption: 22.1 mpg.



Dessin Dumont E.T.A.I.

Citroën. GS pivot, 1974

PHOTOTHEQUE

VOIR PAGE 26

SEE PAGE 26

SIEHE SEITE 26



Photo E. Perrin (Citroën 81.22.29)