



LE DOUBLE CHEVRON

Dépôt légal n° 42778

Magazine trimestriel édité par la Direction de l'Information et des Relations Publiques Citroën.
Quarterly information bulletin published by the Automobiles Citroën Public Relations Department.

Citroën, premier exportateur de voitures françaises au Japon, avait un stand important au Salon Automobile de Tokyo (du 30 octobre au 11 novembre), illustration des échanges parfois difficiles qui marquent les relations Japon-Europe. En art, un homme en est le parfait exemple: Katsushira Hokusai. Il eut la révélation de la peinture européenne, notamment de la perspective, puis son expression originale influenza à son tour l'occident: les impressionnistes furent très impressionnés. Né en 1760 à Tokyo, Hokusai commence à dessiner à six ans. Il produit plus de 30 000 peintures. A 57 ans, il peint Daruma, le fondateur du bouddhisme zen, sur une toile de 200 m², avec des pinceaux gros comme des bottes de paille et des tonneaux d'encre qu'il manœuvre avec des treuils. Il fut le peintre du Mont Fuji qu'il dessina des milliers de fois sous tous les angles mais jamais en forme de double chevron, omission à laquelle il fallait remédier. Grâce à Jean Evain, c'est chose faite.



83

Citroën, the top exporter of French cars to Japan, had an impressive stand at the Tokyo Show (from 30 October to 11 November) — an illustration of the sometimes difficult exchanges which mark relations between Japan and Europe. In art, one man is a perfect example of this: Hokusai. He experienced the revelation of European painting, notably with regard to perspective, and in turn, his original expression influenced the West: the impressionists were very impressed! Born in Tokyo in 1760, Hokusai began drawing at the age of six. He produced more than 30 000 paintings. At the age of 57, he painted Daruma, the founder of Zen Buddhism, on a canvas of 200 m², using brushes as large as bushels of straw and barrels of ink moved by winches. Above all, he's remembered as the painter of Mount Fuji, which he drew thousands of times from all angles but never in the form of a double chevron, an omission which had to be remedied. Thanks to Jean Evain, this has been done.

SOMMAIRE

Modèle : BX 4TC	4
Courir quatre à quatre .....	..... Four by four
Technique : les normes allemandes	10
Partition pour pot pourri .....	..... Exhaust Fumes
Usine : Asnières	14
En grand décolleté .....	..... Factory: Asnières
Production : 10 mois	17
De mieux en mieux .....	..... Cutting
Photothèque : Peter Vann	18
Reflex dans un miroir .....	..... Better and better
Echos : faits d'hiver	24
Camping, break, caravane .....	..... Phototheque: Peter Vann
Trophée 1985 : Rio grande del Beauce	30
...ou Ardéchauche cœur fidèle? .....	..... Reflex in a mirror
Trophée 1986 : féminin-masculin	33
Les pieds sur la terre .....	..... Echos: Miscellaneous
Rallyes : la dame du Tour	34
Seignobelle .....	..... Dormobile, estates, caravans
Dossier : George Popovitch	36
In memoriam .....	..... 1985 Trophy: Rio Grande del Beause
L'antiquaire : Mep X 27	42
Mep plus ultra .....	..... or Ardéchauche, faithful heart?

CONTENTS

Model: BX 4TC	..... Four by four
Technique: German standards	..... Exhaust Fumes
Factory: Asnières	..... Cutting
Production: 10 months	..... Better and better
Phototheque: Peter Vann	..... Phototheque: Peter Vann
Reflex in a mirror	..... Reflex in a mirror
Echos: Miscellaneous	..... Echos: Miscellaneous
Dormobile, estates, caravans	..... Dormobile, estates, caravans
1985 Trophy: Rio Grande del Beause	..... 1985 Trophy: Rio Grande del Beause
or Ardéchauche, faithful heart?	..... or Ardéchauche, faithful heart?
1986 Trophy: Ladies'-men's	..... 1986 Trophy: Ladies'-men's
Feet on the ground	..... Feet on the ground
Rallies: The Lady of Tour	..... Rallies: The Lady of Tour
Seignobelle	..... Seignobelle
Dossier: George Popovitch	..... Dossier: George Popovitch
In memoriam	..... In memoriam
At the antique-dealer's: Mep X 27	..... At the antique-dealer's: Mep X 27
Mep plus ultra	..... Mep plus ultra

Les lecteurs du *Nouvel Economiste* ont désigné en octobre dernier le « manager de l'année 1985 » : Jacques Calvet, président du directoire de PSA et président directeur général de Citroën. Depuis dix ans, ce titre est attribué selon un mode d'élection à deux temps : les responsables des 1 500 premières sociétés françaises sélectionnent six personnalités parmi lesquelles les lecteurs du magazine choisissent à leur tour le « manager de l'année ». Chaque fois, beaucoup de commentateurs s'interrogent sur les qualités qui font un bon « manager ». Au premier rang de celles-ci vient le « parler vrai ». « M. Calvet, écrit Alain Jemain, parle le langage de la vérité ». Et Michel Tardieu, directeur de la rédaction : « Les bons managers sont ceux qui commencent par dire la vérité ». Quelques semaines plus tard, cette opinion se trouvait confortée par l'attribution à Citroën de l'un des Trophées de *L'Automobile Magazine* au titre de la meilleure communication extérieure. Le jury motivait son choix en expliquant que depuis quelque vingt ans Citroën a développé son propre style – fond et forme – de relations et d'informations avec le public, auquel concourt l'entreprise tout entière : publicité, service de presse, relations publiques – parmi lesquels, bien sûr, il faudrait se garder d'omettre le *Double Chevron* – un style de liberté pour un message de vérité. Continuons !

EDITORIAL

*I*n October, this year, readers of the *Nouvel Economiste* made their award for 1985 “Manager of the Year”. The distinction was bestowed upon Jacques Calvet, President of the PSA management and General Manager of Citroën. For ten years, this title has been conferred according to an election system which is organised in two phases : the representatives of the 1,500 top French companies proceed to choose six persons from whom the readers of the magazine, in turn, choose the “Manager of the Year”. Every year, many of the commentators question themselves on the qualities which combine to make a good manager. “Truthful talking” came out as one of the top criteria. “Mr. Calvet, writes Alain Jemain, speaks the language of truth”, and Michel Tardieu, editing director said : “Good managers are those who begin by speaking the truth”. Several weeks later, this opinion was reinforced when Citroën was awarded one of the Automobile Magazine trophies for best exterior communication. The jury explained its choice, noting that over some twenty years, a certain style - base and form - has developed in public relations and information, and in which the entire Citroën company participates : publicity, press services, public relations - not forgetting Double Chevron of course - a style of freedom for a message of truth. Keep up the good work !

L'ARME BLA



Photo B. Assel (Citroën C 35 130.1)

en rallyes du cham

Une série très spéciale a pris place, en novembre 1985, tout en haut de la gamme des BX : la BX 4 TC à quatre roues motrices et moteur à turbocompresseur développant 200 ch, commercialisée à 200 exemplaires et homologuée pour les rallyes en groupe B (en haut à droite). De ce modèle, le service Compétition, pour servir aux participations de la Marque au championnat du monde des rallyes, a tiré vingt BX 4 TC type "évolution" développant 380 ch (ci-dessus).

ANCHE

competitions

OB

TOTAL



TOTAL

MICHELIN

TELIN

TC

championnat du monde



Photo L. Lacoste / Citroën 86/106/5

A very special series was brought out in November 1985, at the top of the BX range: the BX 4 TC, four-wheel drive with turbo-compressor engine giving 200 bhp. Only 200 cars have been marketed and ratified for group Brallies (top right). The Competition Department has made twenty BX 4 TCs based on this model, "with evolution" giving 380 bhp to be used for participating in world championship rallies (above).

Lorsqu'il s'est agi pour Citroën de construire une voiture capable de figurer honorablement dans les rallyes du championnat du monde, Guy Verrier, directeur du service Compétition, a fixé deux principes à sa conception : que les 200 exemplaires nécessaires à l'homologation en groupe B répondent effectivement aux caractéristiques des voitures de rallyes, mais en même temps qu'ils soient des "grandes routières" commercialisables, dont l'usage ne soit pas limité aux circuits et aux rallyes, avec un réel confort et une bonne habitabilité passagers-bagages ; qu'ils soient construits avec des pièces et des organes existants et longuement éprouvés dans le groupe PSA. Le but étant de commercialiser effectivement à prix coûtant une grande partie des 200 véhicules.

Quant aux spécifications techniques, il fut décidé, conformément à la tradition Citroën, que le moteur serait placé à l'avant et qu'il serait fait appel à la suspension hydropneumatique, solution ayant fait ses preuves en série comme en rallyes depuis la DS et la SM jusqu'à la CX. La suspension, qui combine des doubles triangles superposés au système circuit hydraulique-sphères d'azote, est à débattement réglable. La transmission est intégrale sur les quatre roues avec deux différentiels (avant et arrière). Répartition du couple 50/50 entre l'avant et l'arrière avec déverrouillage du pont arrière par simple commande manuelle. Boîte à cinq vitesses de type SM.

Direction assistée à rappel asservi. Freins à disque ventilé à étriers à quatre pistons, assistés par haute pression.

Le moteur est un quatre cylindres en ligne à injection électronique, à suralimentation par turbo et compresseur électrique avec refroidissement par échangeur air-air.

Par modification de l'alésage, la cylindrée du moteur N9 TE a été ramenée à 2 141,5 cm³, ce qui correspond en équivalence de cylindrée théorique pour moteur suralimenté, à une valeur inférieure à trois litres (2 998 cm³), ce qui autorise un poids minimum de 960 kg.

BX 4 TC "200 EXEMPLAIRES"

MOTEUR: type N9 TE. 4 cylindres en ligne. Carter moteur en fonte, culasse en alliage léger, placé à l'avant longitudinalement. Arbre à came en tête commandé par chaîne. Alimentation : injection K-Jetronic Bosch. Suralimentation : turbocompresseur Garrett et compresseur électrique. Echangeur air/air. Lubrifiant : Total. Cylindrée : 2 141,5 cm³. Alésage/course : 91,4 × 81,6 mm. Rapport volumétrique : 7/1. Régime maximal : 6 000 tr/mn, réglé par coupure d'injection. Puissance maximale : 200 ch DIN à 5 250 tr/mn. Couple maximal : 30 m.kg à 2 750 tr/mn.

BOÎTE DE VITESSES, TRANSMISSION: boîte de vitesses de type Citroën SM à cinq rapports avant, placée longitudinalement. Embrayage monodisque à sec. Arbre longitudinal à cardans. Autobloquants avant et arrière

à glissement limité : 30 %. Déverrouillage du pont arrière par commande manuelle.

CARROSSERIE: berline 5 portes, 5 places, de couleur blanche. Capot moteur, hayon arrière, ailes avant et arrière en fibres de résine.

Pour tout renseignement concernant l'acquisition de ces véhicules : Jean-Claude Mory, Service Commercial Automobiles Citroën, 62 boulevard Victor-Hugo, 92200 Neuilly-sur-Seine. Téléphone : (1) 47.48.30.71.

Tableau de bord spécifique comportant : compteur de vitesse, compte-tours, pression de suralimentation, température d'eau, température d'huile, pression d'huile. Volant gainé cuir. 6 projecteurs dont 4 longue portée.

SUSPENSION: hydropneumatique à roues indépendantes, à hauteur constante quelle que soit la charge. Les axes des bras de suspension avant et arrière peuvent être déplacés verticalement pour modifier la hauteur de caisse.

DIRECTION: à crémaillère, assistée à rappel asservi. Rapport de démultiplication : 1/14,48. Nombre de tours de volant de butée à butée : 2,5. Diamètre du volant : 380 mm.

FREINAGE: freins avant et arrière à disque ventilé, commandés par un doseur-compensateur alimenté par le circuit hydraulique.

ROUES ET PNEUMATIQUES: roues en alliage léger : 150 TR 380 FH. Pneus Michelin : 210/55 VR 390 TRX.

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITÉS: longueur (hors tout) 4 512 mm. Largeur (hors tout) 1 830 mm. Poids 1 280 kg. Capacité du réservoir à essence 83 litres. Volume du coffre 300 à 1 310 dm³ (siège arrière rabattu).

PERFORMANCES: vitesse maximale, environ 220 km/h. 0-400 m : 14,3 secondes, 0-1 000 m : 27,5 secondes, 0-100 km/h : 7,5 secondes. Puissance fiscale française : 10 CV.



Photo L. Lacoste (Citroën C.86.106.1)

When Citroën was confronted with the task of constructing a car capable of making honourable appearances in world championship rallies, Guy Verrier, the director of the Competition Department, set himself two principles on which his design was to be based: firstly, that the 200 cars necessary for ratification in group B effectively conform to the characteristics and specifications of rally-cars, while at the same time, being good touring cars, which can be marketed so that their use is not limited only to circuits and rallies, offering real comfort and plenty of passenger and luggage space; and secondly, that they be constructed from existing parts having already been tried and tested by the PSA group, the aim being to market a large number of the 200 cars at cost price.

As far as technical specifications are concerned it was decided that in accordance with Citroën tradition, the engine would be placed in the front and the suspension would be hydropneumatic - solutions which have been well tested both in series and rallies, from the DS and the SM, up until the CX. The suspension, combining double triangles placed on top of the circuit system of hydraulic spheres of nitrogen, is adjustable. Transmission is integrated into all four wheels, with two differentials (front and rear). There is a 50/50 distribution of torque between front and rear, with unlocking rear axle by simple manual control and a SM type five-speed gear-box.

Power-assisted steering with slaved return and a four piston-drive hydraulic braking system, which is assisted by high pressure.

The engine features four in-line cylinders, with electronic fuel injection, super-charged by turbo and electric compressor, and cooling by air-air exchanger.

By modifying the bore, the capacity of the N9

TE engine has been brought down to 2 141,5 cc which corresponds to the equivalent theoretical capacity of an engine supercharged to a level under three litres (2 998 cc), allowing for a minimum weight of 960 kilos.

BX 4 TC "200 SERIES"

ENGINE: Type N9TE with 4 in-line cylinders. There is a cast-iron crankcase engine, and the cylinder head is in light alloy, placed longitudinally in front. Chain-driven overhead cam-shaft. K-Jetronic Bosch fuel injection. Supercharging: Garrett turbo-compressor and electric compressor. Air/Air exchanger. Lubricant: Total. Engine capacity: 2141.5 cc. Bore/stroke: 91.4 x 81.6 mm. Compression ratio: 7/1. 6000 rpm, regulated by a system for cutting-out the ignition. Maximum power: 200 bhp at 5 250 rpm. Maximum torque: 30 m.kg at 2 750 rpm.

GEARBOX, TRANSMISSION: Citroën SM type gearbox, with five forward gears, longitudinally placed. Single disc dry clutch. Vertical shaft with cardan joints. Self-locking device to the front and rear which enables sliding to be limited to 30%. Unlocking of rear axle by manual control.

BODYWORK: 5-door, 5-seater saloon, white in colour. Bonnet, hatchback, front and rear wings in fibre resin.

For all information concerning the purchase of these vehicles: Jean-Claude Mory, Service Commercial Automobiles Citroën, 62, boulevard Victor-Hugo - 92200 Neuilly-sur-Seine. Telephone: (1) 47.48.30.71.

Special dashboard including: speedometer, rev-counter, super-charging pressure, water temperature, oil temperature, oil pressure. Leather covered driving wheel. 6 headlamps, four of which are long range.

SUSPENSION: Hydropneumatic, independent on all wheels at a constant height, whatever the load. The axles of the front and rear suspension arms may be vertically adjusted to modify the height of the shell.

STEERING: Power assisted rack steering with slaved return. Reduction ratio: 1/14.48. Number of revolutions of the wheel: 2.5. Diameter of the steering wheel: 380 mm.

BRAKING: Front and rear brakes with ventilated discs, controlled by a proportioning valve fed by the hydraulic circuit.

WHEELS AND TYRES: Light alloy wheels: 150 TR 380 FH. Michelin tyres: 210/55 VR 390 TRX.

DIMENSIONS, WEIGHT, ENGINE-CAPACITY: Overall length, 4 512 mm. Overall width, 1 830 mm. Weight 1 280 kg. Petrol tank capacity, 83 litres. Volume of the boot, 300 to 1 310 dm³ (with rear-seat folded).

PERFORMANCE: Top speed: around 220 kph. 0-400: 14.3 seconds, 0-1 000 m: 27.5 seconds, 0-100 kph: 7.5 seconds. French fiscal rating: 10 CV.

BX 4TC 200 Series.



LA BX 4 TC "EVOLUTION"

Construite à vingt exemplaires par Citroën Compétition, la Citroën BX 4 TC "évolution" est une version très spécialisée (en vue de la seule compétition) de la BX 4 TC à 200 exemplaires, avec des caractéristiques et des performances encore plus poussées.

MOTEUR: identique à la BX 4 TC "200 exemplaires". Suralimentation : turbocompresseur KKK (type K26) avec échangeur air/air. Pression de suralimentation réglable depuis le tableau de bord. Circuit de graissage avec un carter sec et deux radiateurs d'huile à l'arrière. Circuit de refroidissement avec un radiateur à l'arrière. Régime maximal : 8 000 tr/mn, réglé par coupure de l'allumage. Puissance maximale : 380 ch DIN à 7 000 tr/mn pour une pression de suralimentation de 1 300 millibars. Couple maximal : 46 m.kg à 5 500 tr/mn. Allumage électronique intégral (AEI).

TRANSMISSION: boîte 5 vitesses identique à la BX 4 TC "200 exemplaires". Embrayage à diaphragme, bi-disque à sec, commandé hydrauliquement. Inverseur-décraboteur de rapport 1 accolé à la boîte de vitesses. Auto-bloquants avant et arrière à glissement limité variable (défini suivant l'adhérence du terrain).

CARROSSERIE: berline 5 portes, 2 places, de couleur blanche. Capot moteur, ailes, portes, hayon, pare-chocs en kevlar-carbone. Glaces latérales et arrière en margard. Réservoir d'essence de sécurité à la norme FT3 (Superflexit), placé dans le coffre.

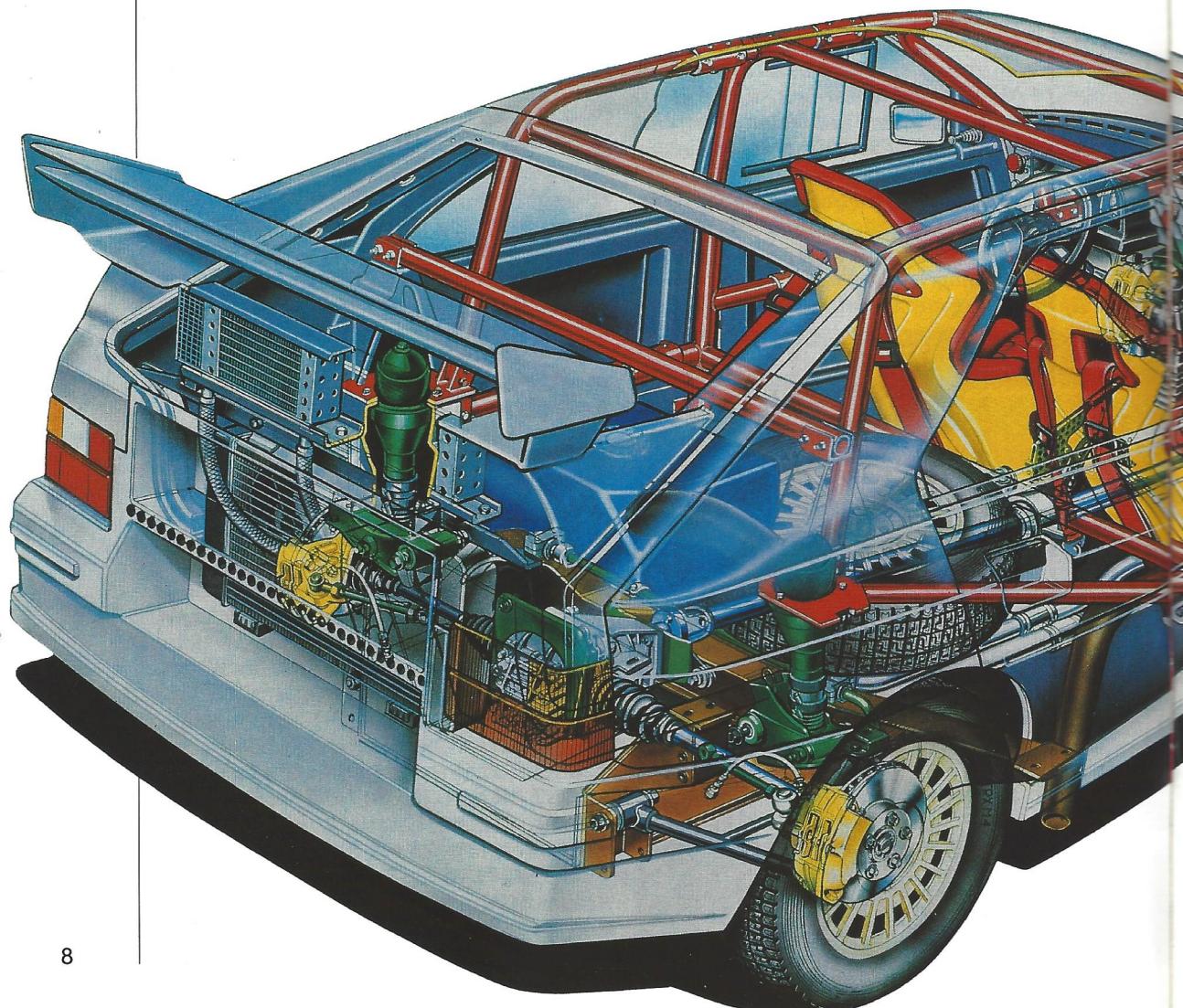
SUSPENSION: identique à la BX 4 TC "200 exemplaires" : hydropneumatique à roues indépendantes et hauteur constante. Diamètre de base des barres antiroulis : 25 mm avant, 23 mm arrière.

DIRECTION: de type identique à la BX 4 TC "200 exemplaires". Rapports de démultiplication : 1/14,48 ou 1/11,16. Nombre de tours de volant de butée à butée : 2,5 ou 2. Diamètre du volant : 340 mm.

FREINAGE: identique à la BX 4 TC "200 exemplaires". Répartiteur de freinage manuel au tableau de bord.

ROUES ET PNEUMATIQUES: roues en alliage léger (amil) : 180.390 FH.H.12. Pneus Michelin "Terre" 66/18 × 390.

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITES: empattement 2 612 mm. Voies avant et arrière 1 614 mm. Longueur (hors tout) 4 590 mm. Largeur (hors tout) 1 915 mm. Capacité du réservoir essence 120 litres. Capacité du circuit d'huile 15 litres (carter sec.) Poids 980 kg. 



THE BX 4 TC "EVOLUTION"

Only twenty of these cars have been constructed by Citroën Competition. The Citroën BX 4 TC "Evolution" is a very specialised version (aimed strictly at competition) of the BX 4 TC, "200 series" with even better features and performances.

ENGINE: Identical to the BX 4 TC (200 series). Super-charging: KKK turbo-compressor (type K26) with an air/air exchanger. Super-charging pressure can be regulated from the dashboard. Lubrication circuit includes dry casing, with two oil radiators at the rear, and there is another radiator at the rear for the cooling circuit. A maximum of 8 000 rpm can be obtained, which is regulated by ignition cut-out. Maximum power: 380 bhp DIN et 7 000 rpm for 1 300 millibars of super-charging. Maximum torque: 46 m. kg at 5 500 rpm. Integrated electronic ignition (AEI).

TRANSMISSION: 5-speed gear-box identical to that of the BX 4 TC "200 series". Diaphragm clutch, with two dry discs, hydraulically operated. A 1:1 ratio declutching reverse gear is attached to the gear-box. Front and rear self-locking devices with variable limited sliding (defined according to road grip).

BODYWORK: 5-door 2-seater, white in colour. Bonnet, wings, doors, hatchback, bumpers in kevlar-carbon. Side and rear windows in margard. Safety petrol tank conformant with FT3 standards (Superflexit) situated in the boot.

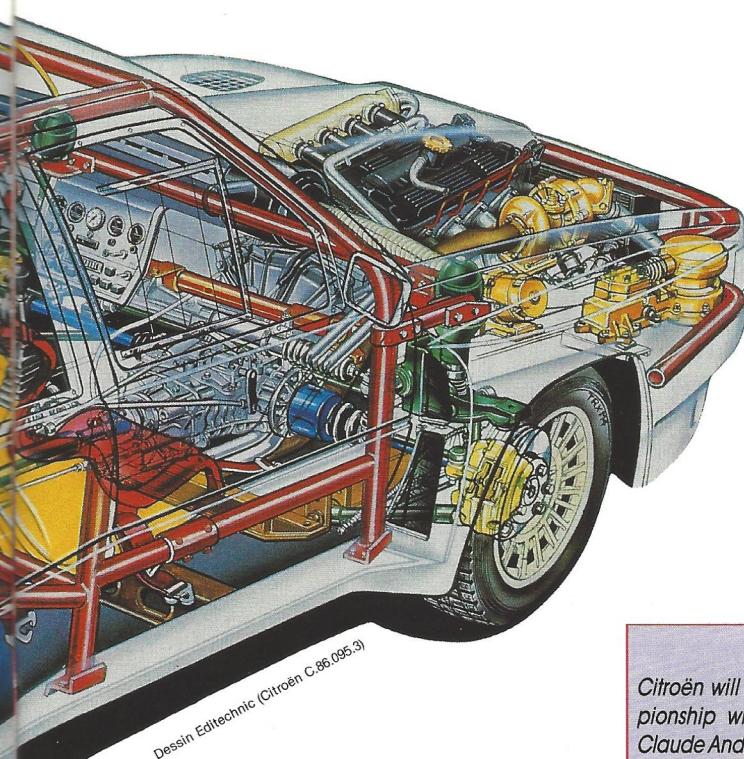
SUSPENSION: Identical to that of the BX 4 TC "200 series": hydropneumatic, fitted independently on all four wheels and at a constant height. Base diameter of anti-roll bars: 25 mm in front, 23 mm at the rear.

STEERING: Identical to that of the BX 4 TC "200 series". Reduction ratios: 1/14.48 or 1/11.16. Number of revolutions of the wheel, 2.5 or 2. Diameter of the steering wheel 340 mm.

BRAKING: Identical to that of the BX 4 "200 series". Distributor for manual braking on the dashboard.

WHEELS AND TYRES: Wheels in light alloy (amil): 180.390.FH.H.12. Michelin "Terre" tyres 66/18x390.

DIMENSIONS, WEIGHT, ENGINE-CAPACITY: Wheel-base, 2 612 mm. Front and rear track 1 614 mm. Overall length, 4 590 mm. Overall width, 1 915 mm. Petrol tank capacity 120 litres. Capacity of oil circuit 15 litres (dry casing). Weight 980 kg. 



Dessin Editechic (Citroën C.88.095.3)

LES PILOTES

Citroën participera au championnat du monde des rallyes 1986 avec deux BX 4 TC "évolution" pilotées par Jean-Claude Andruet et Philippe Wambergue. A cette occasion, Total, Michelin, Valéo, Champion, SKF et Sabelt apporteront leurs compétences techniques à Citroën Compétition.

La Direction Commerciale de la région parisienne engagera de son côté une troisième BX 4 TC "évolution" confiée à Olivier Tabatoni, pilote révélé par le Trophée Visa International Citroën-Total-Michelin qu'il remporta en 1983.

THE DRIVERS

Citroën will take part in the 1986 World Rally Championship with two BX 4 TC "Evolution" driven by Jean-Claude Andruet and Philippe Wambergue. To this end, Total, Michelin, Valéo, Champion, SKF and Sabelt will all assist Citroën Competition with their technical competence.

The Commercial Management for the Paris Region will also enlist a third BX 4 TC "Evolution", driven by Olivier Tabatoni, who was discovered by the Citroën-Total-Michelin International Visa Trophy, which he won in 1983.

GAZ D'ECH

L'Europe tourne

Les normes européennes de dépollution décidées pour l'échéance d'octobre 1988 à octobre 1993 ne sont pas simples. Les incitations fiscales allemandes qui les précèdent, encore moins. Que faut-il en retenir ?

Les normes européennes expriment en grammes par essai (simulation au banc d'essai d'un parcours de 4 km suivant un cycle conventionnellement défini) les teneurs en gaz réputés polluants : monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures et oxydes nitriques (HC + NOx) et oxydes nitriques seuls (NOx).

LES NORMES EUROPÉENNES

Les normes classent les voitures particulières en catégories prenant en compte la cylindrée : moins de 1 400 cm³, entre 1 400 et 2 000 cm³, plus de 2 000 cm³. Elles limitent les émissions de polluants à des valeurs maximales.

Pour les voitures de moins de 1 400 cm³ de cylindrée : 45 g/essai de monoxyde de carbone, 15 g/essai d'hydrocarbures et d'oxydes nitriques, 6 g/essai d'oxydes nitriques.

Pour les voitures de 1 400 à 2 000 cm³ : 30 g/essai de monoxyde de carbone, 8 g/essai d'hydrocarbures et d'oxydes nitriques.

Pour les voitures de plus de 2 000 cm³ : 25 g/essai de monoxyde de carbone, 6,5 g/essai d'hydrocarbures et d'oxydes nitriques, 3,5 g/essai d'oxydes nitriques.

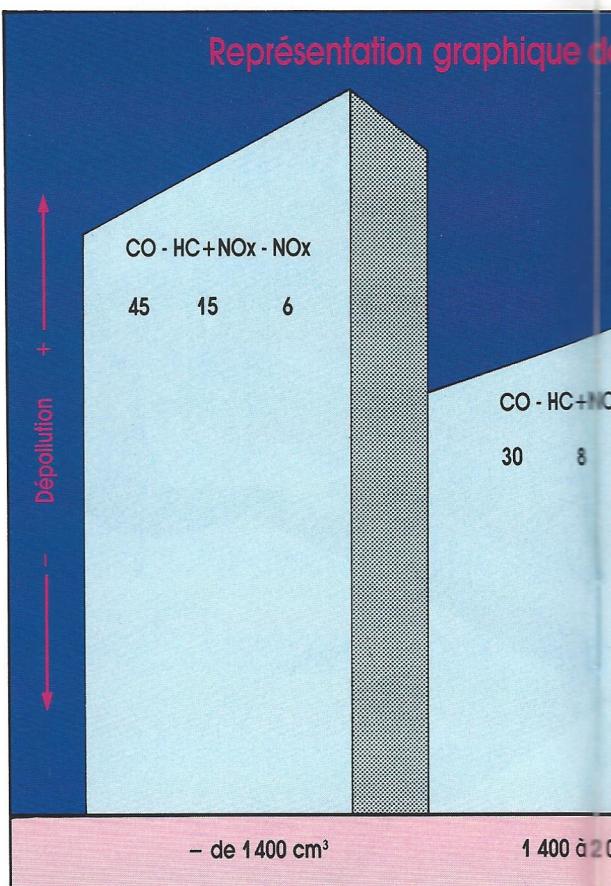
NORMES EUROPÉENNES 1988			
Catégories de cylindrées	Valeur maxi autorisée en		
	CO	HC+NOx	NOx
-1 400 cm ³	45 g/essai	15 g/essai	6 g/essai
1 400 à 2 000 cm ³	30 g/essai	8 g/essai	-
+2 000 cm ³	25 g/essai	6,5 g/essai	3,5 g/essai

LES "INCITATIONS" ALLEMANDES

Impatiente de voir la mise en application des normes anti-pollution aux dates qu'elle a acceptées, l'Allemagne, imitée aujourd'hui par les Pays-Bas, a mis en place, dès 1985, des mesures fiscales privilégiant les propriétaires de voitures satisfaisant totalement ou partiellement aux normes fixées pour l'avenir par la CEE en les exemptant totalement ou partiellement de

la taxe à la possession à laquelle les automobilistes sont soumis en Allemagne, vignette proportionnelle à la cylindrée (le montant de cette taxe annuelle est égal à un taux de base que multiplie le nombre de centaines de cm³ de cylindrée du véhicule).

Ces incitations vont en s'amenuisant par paliers au fur et à mesure que l'échéance fixée pour la mise en application des normes CEE approche. Plusieurs classes d'incitation sont définies par des lettres (A, B, C, auxquelles s'ajoute la classe "dépolluée") et organisées en un système complexe qui montre que le génie de l'Administration ne connaît pas de frontières.



HAPPEMENT e autour du pot

The European de-pollution standards, which have been voted for the October 1988- 1993 period are not simple ones. The German incitements which are introduced in the mean-time, are even less so. Which should be chosen?

European standards express in grams per test (simulation in trials of a distance of 4km according to a conventionally defined cycle) the reputedly polluted gas contents: carbon monoxide (CO), hydrocarbides and nitric oxides (HC + NOx), and nitric oxides alone (NOx).

EUROPEAN STANDARDS

Standards classify privately owned cars in categories according to engine sizes: less than 1 400 cc, 1 400 cc to 2 000 cc, above

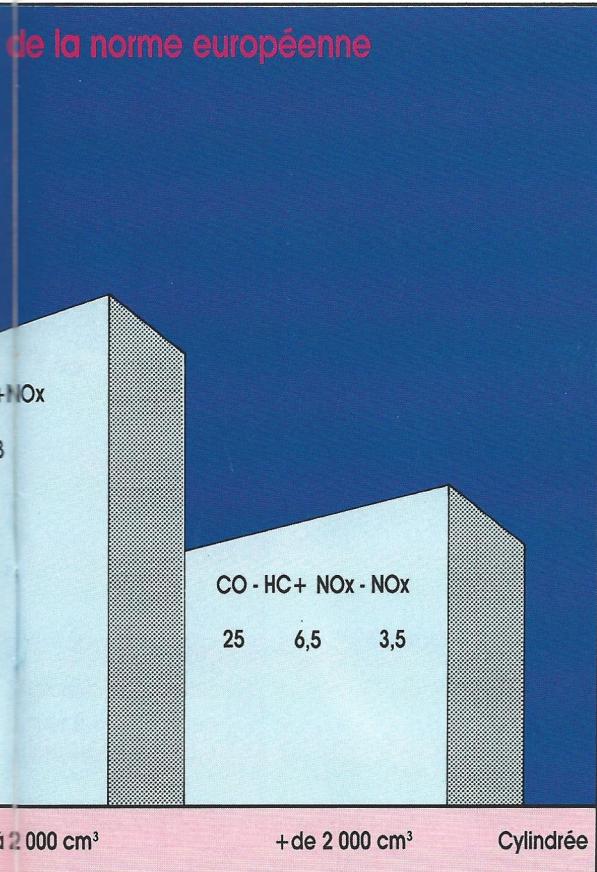
2 000 cc, limiting the emission of polluting fumes as far possible.

For cars with engines of less than 1 400 cc: 45 g per test of carbon monoxide, 15g per test of hydro-carbides and nitric oxide, and 6g per test of nitric oxides.

For cars between 1 400 and 2 000 cc: 30g per test of carbon monoxide, 8g of hydrocarbides and nitric oxides.

For cars of more than 2 000 cc: 25g per test of carbon monoxide, 6.5g per test of hydrocarbides and nitric oxides, 3.5g per test of nitric oxides.

1988 EUROPEAN STANDARDS			
Category of engine capacity	Maximum authorised content in		
	CO	HC+NOx	NOx
- 1400 cc	45g/test	15g/test	6g/test
1400/2000 cc	30g/test	8g/test	-
+ 2000 cc	25g/test	6.5g/test	3.5g/test



THE GERMAN "INCITEMENTS"

Anxious to see the application of antipollution standards for the dates which had been accepted, in 1985 Germany introduced a set of financial measures favouring owners of cars which totally or partially satisfy the future norms set by the EEC by totally or partially exempting them from the ownership tax payable on cars in Germany, which varies according to the engine capacity of the car (the amount of this annual tax is calculated by multiplying a basic rate by the number of hundreds of cc's of the vehicle's engine capacity).

These incitements decrease, in stages, as the date which has been set for the application of the new EEC standards approaches. Several categories of "incitement" are defined by letters (A, B, C), and organised in a complex system, showing that administrative genius knows no limits.

CLASSE A

Pour définir les véhicules de *classe A*, on prend en compte leur inertie (masse) en fonction de laquelle est défini un niveau de dépollution. On distingue alors deux catégories de véhicules : ceux dont la masse est égale ou inférieure à 1 250 kg et ceux de plus de 1 250 kg.

Pour les premiers, la dépollution minimale exigée est de 12,75 g/essai en HC + NOx et de 6 g/essai en NOx. Pour les véhicules de masse supérieure à 1 250 kg, la dépollution minimale exigée est de 15 g/essai en HC + NOx et de 6 g/essai en NOx. Dans les deux cas, l'oxyde de carbone n'est pas mentionné. Pour les deux catégories, le taux de base fiscal est fixé à 13,20 DM/an/100 cm³ si le véhicule est mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1986 (essence) ou le 1^{er} janvier 1985 (diesel), la mesure est appliquée pendant la durée de vie du véhicule. Pour les cylindrées inférieures à 1 400 cm³, modèles peu produits en Allemagne, et dans la limite d'une masse égale ou inférieure à 1250 kg, la dépollution exigée pour la classe A est plus sévère que celle définie par la norme européenne.

CLASSES B ET C

La *classe B* concerne les véhicules essence ou diesel post-équipés (kit). En essence et diesel toutes cylindrées, elle exige une diminution de 30 % en NOx par rapport aux normes CEE, acceptant cependant une remontée de 5 % en HC et CO. La détaxe est partielle : 8,40 DM/an/100 cm³ en taux de base pendant 3 ans, si classé avant le 1^{er} janvier 1988.

La *classe C* concerne les véhicules de cylindrée égale ou inférieure à 1 400 cm³. La dépollution minimale exigée est de 38,25 g/essai en CO, 12,75 g/essai en HC + NOx, 6 g/essai en NOx. La détaxe est totale pendant une durée variable de 1 an et 3 mois à 3 ans et 6 mois en fonction de la cylindrée et de l'année de sortie (véhicules neufs) ou de l'année de mise à la norme (véhicules post-équipés). Cette durée est divisée par deux en diesel. Au-delà de cette durée, retour à la taxe à taux réduit de 13,20 DM/an/100 cm³, pendant la vie du véhicule.

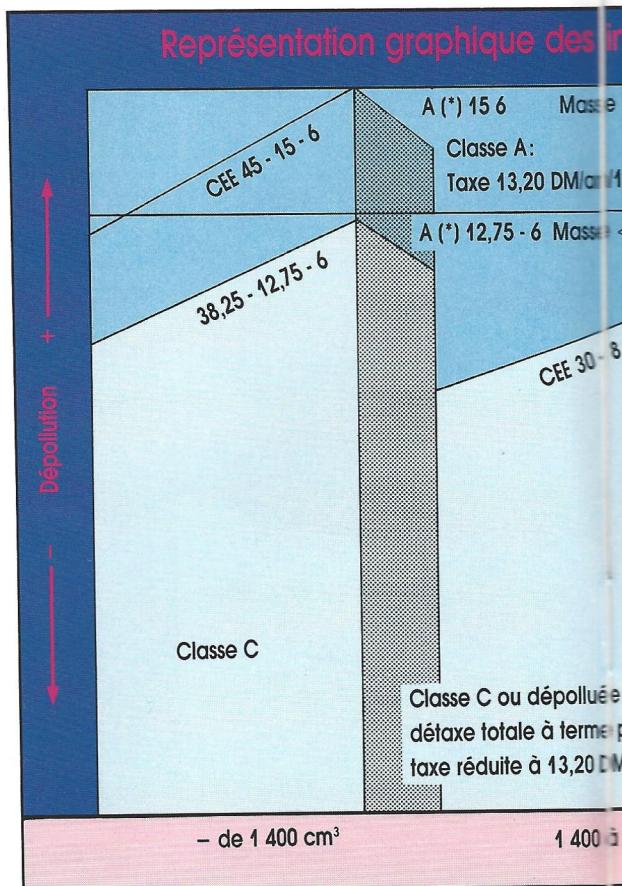
VÉHICULES "DÉPOLLUÉS"

D'autres incitations affectent les véhicules dépollués de cylindrée supérieure à 1 400 cm³ en conformité avec la norme CEE : 30 g/essai en CO et 8 g/essai en HC + NOx pour les cylindrées de 1 400 à 2 000 cm³ et 25 g/essai en CO, 6,5 g/essai en HC + NOx, 3,5 g/essai en NOx pour les plus de 2 000 cm³. Détaxe totale pendant une durée variable de 6 mois à 6 ans et 10 mois selon la cylindrée et la date de mise en conformité avec la norme CEE. Ces détaxes sont réduites de 25 % en 1987 et de 50 % après le 1^{er} janvier 1988. Durée divisée par deux en diesel. Au-delà des durées fixées, retour à la taxe réduite de 13,20 DM/an/100 cm³ à vie. Comme on le voit, ce n'est pas d'un simplicité

bible, mais surtout c'est là un facteur susceptible de fausser peut-être gravement le marché automobile. Et l'on peut aussi avoir une pensée émue pour l'automobiliste qui, ayant cédé à ces incitations et acquis une voiture équipée d'un dispositif ne fonctionnant qu'à l'essence sans plomb, voudra circuler hors des frontières d'Allemagne et ne trouvera pas partout, avant 1989, le carburant dont il a besoin. Le super a du plomb dans l'aile !

CITROËN ET LES INCITATIONS

Citroën a présenté au Salon de Francfort 1985 plusieurs véhicules donnant droit aux incitations fiscales allemandes maximum : outre la BX 19 GT à injection électronique équipée d'un pot catalytique avec sonde lambda, voir Double Chevron n° 82), on a pu y voir des 2 CV et Visa équipées d'un moteur bicylindre à taux réduit (catégorie C) ainsi que les BX et Visa diesel. La plupart des autres modèles seront progressivement introduits sur le marché dans le courant de l'année 1986 et donneront droit à des incitations fiscales : Visa 11 RE, 14 TRS, GTI équipées respectivement des moteurs 1124, 1360 et 1580 cm³; BX 14 équipée d'un moteur 1 360 cm³, berlines et breaks BX 16, BX 19 équipées respectivement du moteur 1580 et 1905 cm³, berlines et breaks CX équipés du moteur diesel atmosphérique ou turbo 2 500 cm³, berlines et breaks CX équipés du moteur essence à injection électronique atmosphérique ou turbo 2 500 cm³.



In order to define vehicles of Category A, a level of pollution reduction is defined in relation to inertia (mass). Two categories of vehicles thus emerge: those whose mass is equal to or less than 1 250 kg and those of more than 1 250 kg.

For the former, the minimal pollution reduction required is 12.75g per test in HC + NOx and 6g per test in NOx.

For vehicles with more than 1 250 kg in mass, the minimal pollution reduction required is 15g per test in HC + NOx, and 6g per test in NOx. In both cases, carbon monoxide is not mentioned.

For both categories, the financial base rate has been set at 13.20 DM p.a. per 100 cc if the vehicle is brought out before 1st October 1986 (petrol) or 1st November 1985 (diesel), and the measure is applicable for the duration of the vehicle's life. It should be noted that for cars with an engine capacity of less than 1 400 cc (few of which are produced in Germany) and with a mass equal to or less than 1 250 kg, the degree of pollution reduction required for class A is more severe than that defined by the European norm.

CATEGORIES B AND C

Category B concerns petrol vehicles or diesel vehicles equipped afterwards (kit). For petrol and diesel, of all capacities, a 30% reduction in NOx is required as compared with EEC norms, but an increase of 5% HC and NOx is accepted. Tax reduction is par-

tial: 13.20 DM p.a. per 100 cc, as base rate for 3 years, if classified before 1st January 1988.

Category C concerns those vehicles with an engine capacity equal to or less than 1 400 cc. The minimal pollution reduction required is 38.25g per test in CO, 12.75g per test in HC + NOx, 6g per test in NOx. The reduction in tax is total for between 1 year and 3 months, and 3 years and 6 months, in relation to the vehicle's engine capacity and the year in which it was manufactured (new vehicles) or the year of adaptation to standards (for vehicles which are equipped afterwards). Beyond this period of time, there is a tax reduction of 13.20 DM p.a. per 100 cc for the life of the vehicle.

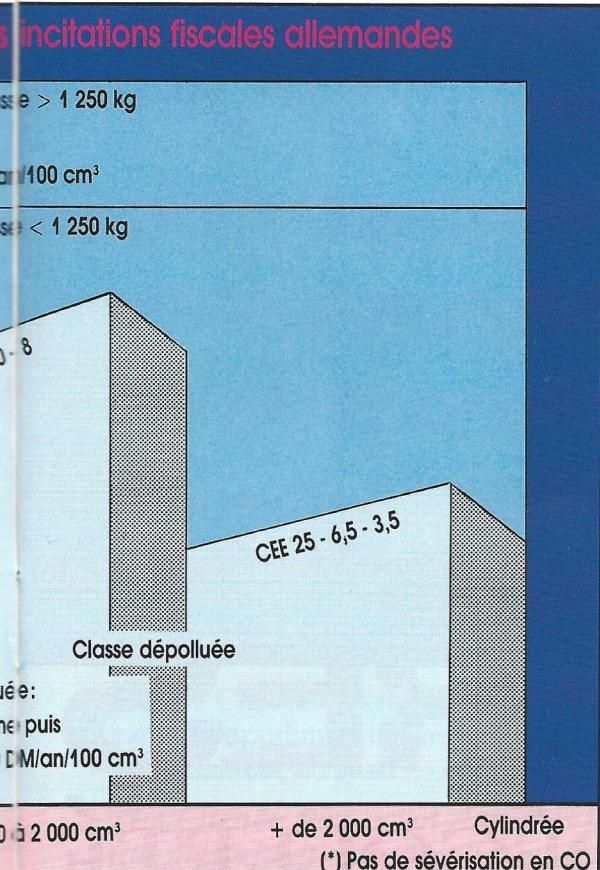
Other "incitements" effect de-polluted vehicles above 1 400 cc, conformant with the EEC norms: 38g per test in CO and 8g per test in HC + NOx for engines between 1 400 and 2 000 cc, and 25g per test in CO, 6.5g per test in HC + NOx, and 3.5g per test in NOx for those above 2000 cc. Total tax reduction for a period varying from 1 year and 6 months to 6 years and 10 months according to the engine size and the date of adaptation to EEC standards. This period is halved for diesel vehicles. Beyond the fixed time-limits, there is the tax reduction of 13.20 DM p.a. per 100 cc for life.

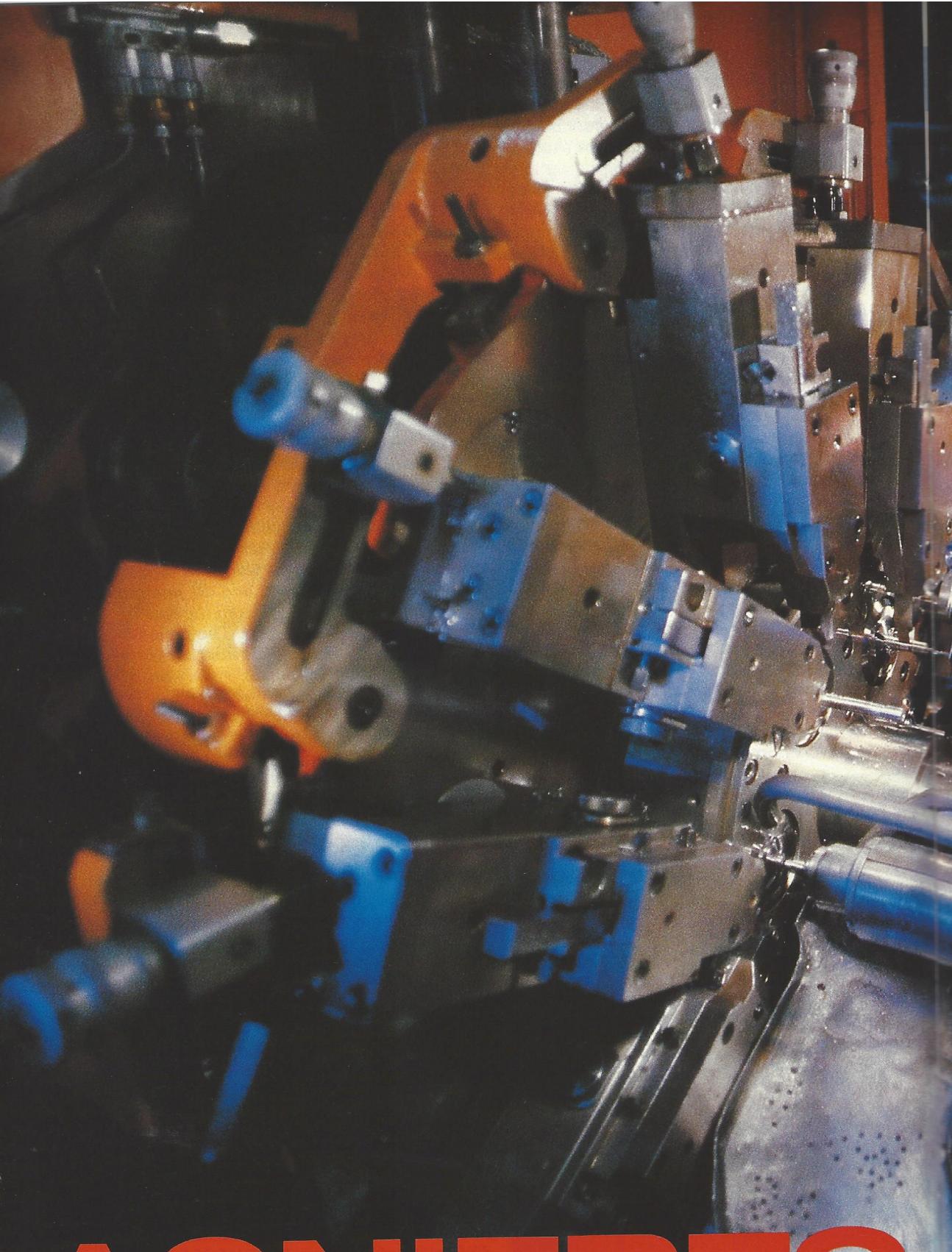
As you can see, it is hardly simple, and above all, this is a factor likely to distort (perhaps seriously), the automobile market. Without forgetting the poor driver, having succumbed to these incitements and purchased a car equipped with this system which can only function with leadless petrol. Should he wish to drive outside Germany, he will have a hard job finding the petrol he requires, at least before other countries fall in line in 1989.

CITROËN AND THE INCITEMENTS

At the 1985 Frankfurt Show, Citroën presented several vehicles which would entitle owners to the maximum German financial reductions: besides the BX 19 GT with electronic fuel injection featuring a catalytic exhaust pipe with lambda probe (described in n° 82 of Double Chevron), there was also the 2 CV and Visa equipped with a pollution reduced twin-cylinder (category C) as well as the BX and the Visa diesels.

Most of the other models will be introduced into the market during 1986 and will qualify for fiscal incitements: the Visa 11 RE, the 14 TRS and the GTI equipped with 1 124, 1 360 and 1 580 cc engines; the BX 14 with a 1 360 cc engine, the BX 16 and the BX 19 saloons and estates with 1 580 and 1 905 cc engines, the CX saloons and estates with atmospheric diesel engines or the 2 500 cc turbo, and the CX saloons and estates with atmospheric electronic fuel injection petrol engines or the 2 500 cc turbo.





ASNIERES

EN GRAND DÉCOLLETÉ

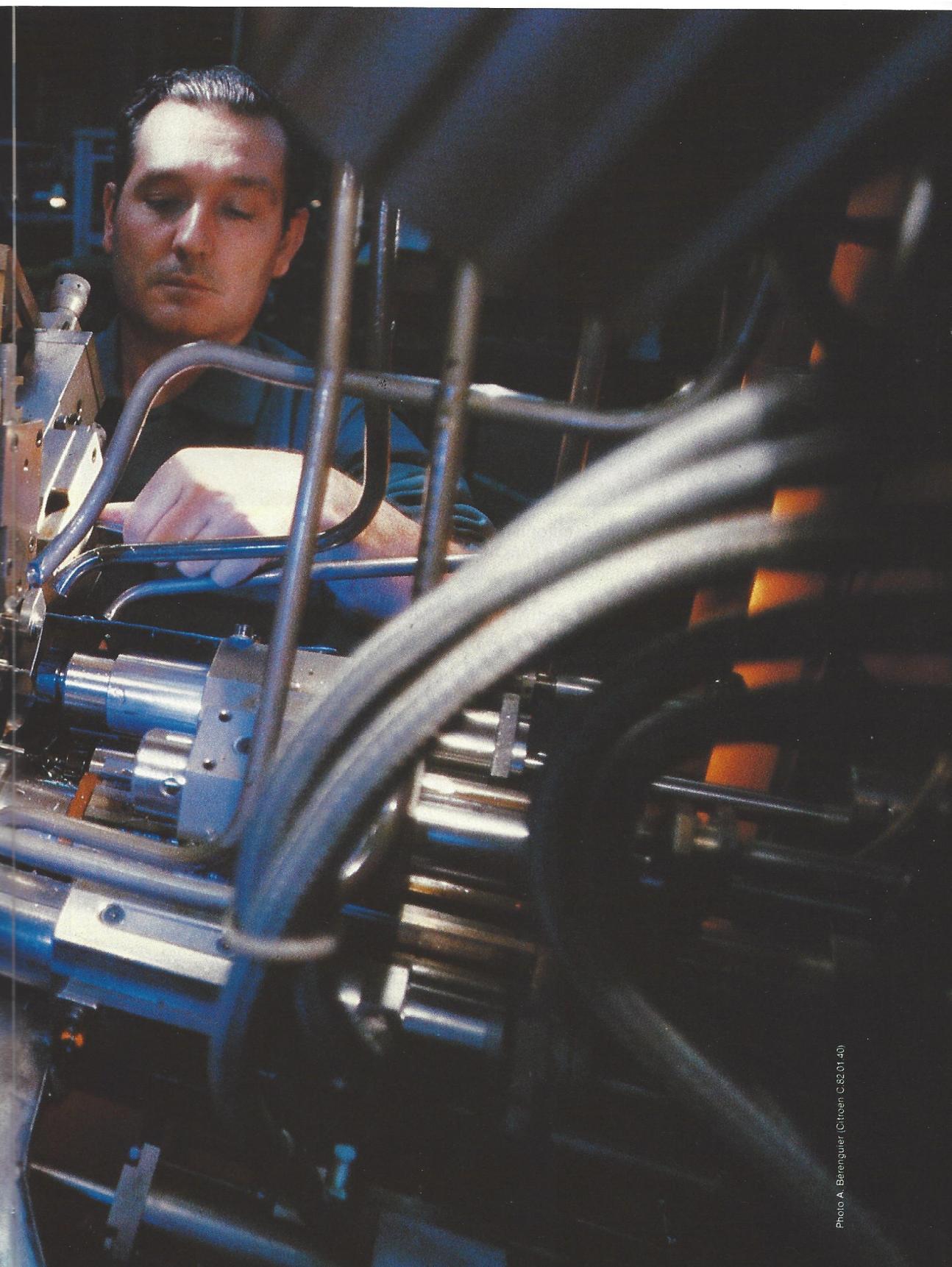


Photo A. Bérenguer (Chos C 82/01 40)

L'usine Citroën d'Asnières est surtout connue par la fabrication de tous les organes hydrauliques des modèles de la Marque à des tolérances de haute précision, mais elle est aussi — et depuis 1949 — une importante unité de décolletage.

The Citroën factory at Asnières is especially well-known not only for the manufacturing of all high-precision hydraulic parts for models in the range, but also - since 1949 - for an important cutting unit.

Réglage d'un tour automatique à décolletage.

Regulating on automatic cutting lathe.

L'opérateur assure les opérations de contrôle de la qualité de sa production.

The operator carries out quality controls on the parts he produces.

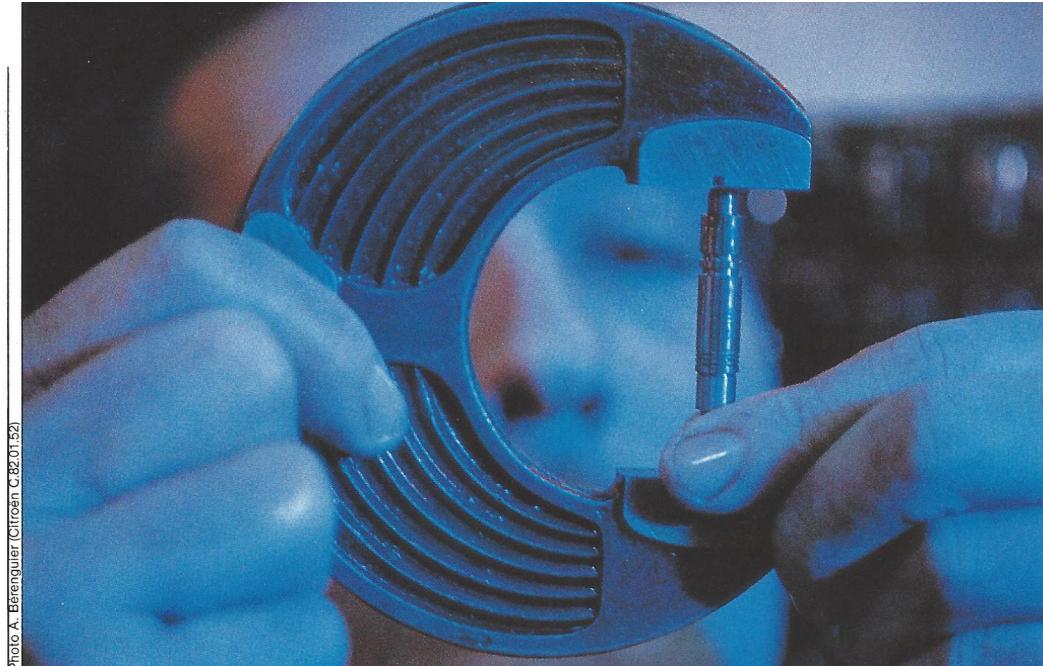


Photo A. Bérenguer (Citroën C 82/01.52)

Le décolletage est l'usinage automatique ou semi-automatique de pièces dans une barre de métal, directement les unes à la suite des autres.

Le décolletage a longtemps été une activité traditionnelle de la Savoie pendant l'hivernage. Elle était pratiquée – et continue à l'être – par des petits ateliers locaux. Mais l'on peut aussi le réaliser avec des moyens plus importants et une production en rapport.

Mis en service en 1949, les ateliers de décolletage Citroën à Asnières sont équipés de tours automatiques multibroches qui les portent aux premiers rangs de cette activité en France, avec une capacité de production élevée.

Les barres d'acier arrivent de l'extérieur et subissent à leur réception un contrôle de qualité avant d'être chargées sur les tours. Trente-cinq tonnes de barres d'acier sont quotidiennement transformées en seize tonnes de cinq cents pièces différentes usinées par campagne.

Cutting is the automatic or semi-automatic manufacturing of parts from a bar of metal, one piece directly after another.

Cutting has long been a traditional activity of the Savoy region during the winter. It was practiced, and continues to be practiced, in small local workshops. But this process can also be carried out on a far greater scale for a proportionally bigger end-product.

Established in 1949, the Citroën cutting workshops at Asnières are equipped with automatic multi-spindle lathes which carry them to the forefront of this activity in France, with high productivity figures.

The steel bars arrive from the exterior and are subjected to a quality control upon arrival, before being loaded onto the lathes. Thirty-five tons of steel bars are transformed every day into sixteen tons of five hundred different parts which are manufactured in batches.

Les barres d'acier sont chargées sur les tours.

Bars of steel loaded on the lathes.



Photo A. Bérenguer (Citroën C 82/01.55)

FICHE TECHNIQUE DE L'USINE D'ASNIÈRES-DÉCOLLETAGE

Entrée en activité : 1949.
Localisation : banlieue nord-ouest de Paris.
Superficie (y compris activité hydraulique) : 78 000 m² de terrain, surface couverte développée 64 574 m².
Type d'activité : décolletage.
Ateliers : décolletage, traitement thermique, laboratoire.
Moyens : 141 tours multibroches, 32 tours monobroches, 65 tours de reprise, 1 four de brasage.
Effectif : 1 294 personnes, dont 1 068 ouvriers, 216 Etam, 10 ingénieurs et cadres.

TECHNICAL DETAILS OF ASNIÈRES CUTTING FACTORY

First opened: 1949.
Location: north-west suburb of Paris.
Surface area: (including hydraulic activity) 78 000 m² of grounds, built-up covered surface: 64 574 m².
Type of activity: cutting
Workshops: cutting, heat-treatment, laboratory.
Machinery: 141 multi-spindle lathes, 32 single spindle lathes, 65 other lathes, 1 brazing furnace.
Workforce: 1 294 persons, including 1 068 workers, 216 supervisors, 10 engineers and executives.

RESULTATS : 10 MOIS 1985

Citroën construit son envol avec une progression de 11% de ses ventes grâce notamment au succès de la BX et du C15 qui restent les vedettes incontestées de la Marque en France comme à l'étranger.

NETTE AMELIORATION FRANCE ET EXPORT

Citroën's progress continues with an 11% increase in sales, notably thanks to the success of the BX and the C15, which remain the incontestable stars of the make both in France and abroad.

En France, Citroën atteint, sur les dix premiers mois de l'année, un taux de 14,04% du marché des voitures particulières et véhicules utilitaires, soit une augmentation des ventes de près de 11% par rapport à l'année dernière, grâce en particulier au succès de la BX qui représente à elle seule 7% du marché national et consolide ainsi sa troisième place au palmarès 1985 des modèles les plus demandés. La percée Citroën est également due aux brillants résultats des véhicules utilitaires (57 960 immatriculations, plus de 20% du marché VU), ce qui représente une augmentation des résultats de 63,5% par rapport aux dix premiers mois de 1984, grâce notamment à l'envolée spectaculaire du C15 lancé en octobre 1984. Sur l'ensemble de l'exportation, Citroën a vendu en dix mois 254 689 véhicules, soit une hausse de 14,1% par rapport à 1984. Cette augmentation est due principalement à la BX, dont les immatriculations dans les douze filiales européennes ont augmenté de 12% au cours des dix premiers mois 1985 sur un marché total toutes marques en faible hausse (environ 4%). Le chiffre d'affaires Citroën pour les six premiers mois de l'année a été de 1,03 milliard de francs, soit une hausse de 15,5% par rapport à la même période de 1984. 

In France, over the first ten months of the year, Citroën accounted for 14.04% of the market for private cars and utility vehicles, i.e. an increase of nearly 11% in comparison with last year, mainly thanks to the success of the BX, which alone accounts for 7% of the national market, and has consolidated its third position in the rankings of the most sought after models. The progress enjoyed by Citroën is also due to the brilliant results of utility vehicles (57960 registrations, and more than 20% of the market), i.e. an increase of 63.5% in comparison with the first ten month of 1984, mainly thanks to the spectacular take off of the C15, launched in October 1984.

As regards exports, Citroën sold a total of 254689 vehicles over ten months, i.e. in increase of 14.1% as compared with 1984. This increase is mainly due to the BX, registrations in the twelve European subsidiaries increasing by 12% over the first ten months of 1985 in a market in which the general overall increase of all makes was low. Citroën's turnover figures for the first six months of the year amounted to 1.03 billion francs, i.e. an increase of 15.5% as compared with the same period in 1984. 

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN

10 mois	1985		1984		Variation		1983	
	- PC	+ PC	- PC	+ PC	- PC	+ PC	- PC	+ PC
Production VP	397 655	412 229	398 663	407 539	- 0,2	+ 1,1	454 085	455 520
Production VU	60 394	81 975	26 843	50 131	+ 125	+ 63,5	23 840	51 824
Production totale	458 049	494 204	425 506	457 670	+ 7,6	+ 8	477 925	507 344
Exportation VP	228 698	228 698	210 618	211 761	+ 8,6	+ 8	232 236	233 671
Exportation VU	24 992	25 991	8 225	11 442	+ 203,8	+ 127,1	8 522	14 357
Exportation totale	253 690	254 689	218 843	223 203	+ 15,9	+ 14,1	240 758	248 028

PHOTOGRAPHIE

PETER AVAN

Michel Desert, Peter Avan à côté de CX et son reflet sur le théâtre des invasions. Réalisateur et dessinateur plus loin une idée de "réflection dans un miroir", de Louis-Philippe Deserf, Peter Avan à côté de CX et son reflet sur le théâtre des invasions.

ET LA CX

Adopting and extending an idea of "reflections in a mirror," by Louis-Michel Desert, Peter Avan has used the CX and its reflection, and the theme of the film elements: water, earth and fire. Contrasts of materials, simplicity of invasions.

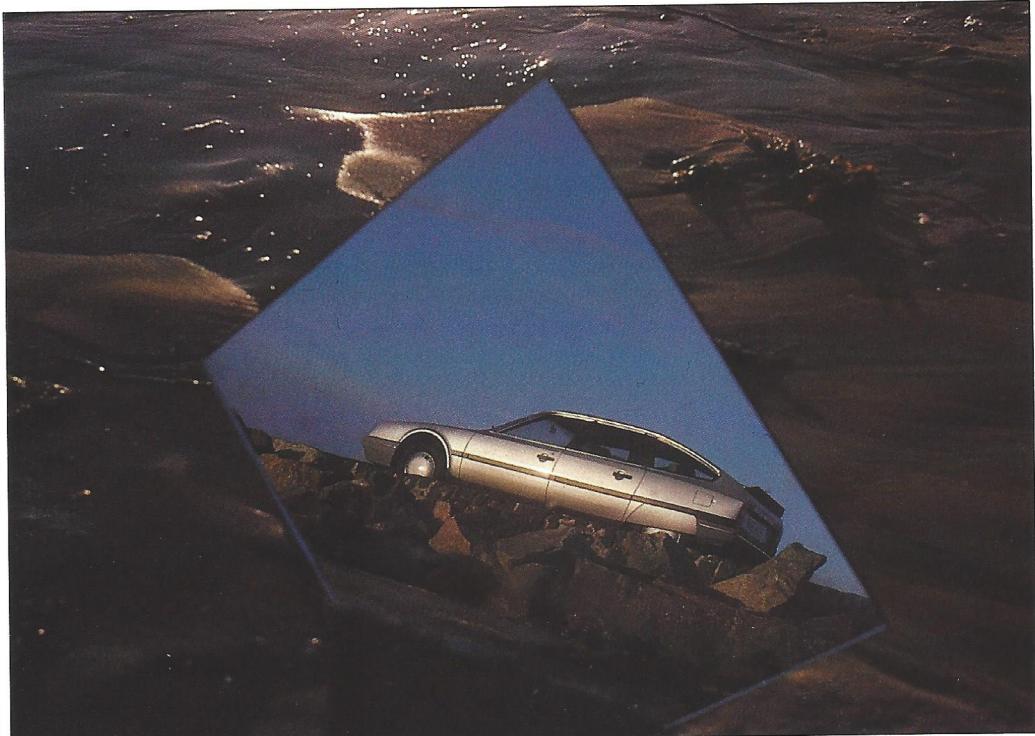


Photo P. Vann (Citroën C 86 104.12)

L'eau, le
miroir et
l'auto.

Water,
mirror and
car.

PHOTO THEQUE

PETER VANN

Reprenant et poussant plus loin une idée de "reportage dans un miroir" de Louis-Michel Désert, Peter Vann a traité la CX et son reflet sur le thème des quatre éléments : eau, terre, air, feu. Contrastes des matières, ambiguïté des inversions.

ET LA CX

Adopting and extending an idea of "report in a mirror" by Louis-Michel Désert, Peter Vann has used the CX and its reflection, and the theme of the four elements: water, earth, air and fire. Contrasts of materials, ambiguity of inversions.

Au siècle dernier, les profanes qui avaient l'occasion de plonger sous le drap noir protégeant les appareils photo sur leur trépied, en ressurgissaient impressionnés et perplexes d'avoir vu sur le verre dépoli de l'appareil une partie du monde à l'envers.

Aujourd'hui, ce jeu des inversions et des reflets fascine toujours les photographes. Notamment Peter Vann qui, pour la traction avant, avait déjà traité le problème du reflet (sur sol mouillé). Le recours au miroir permet de "geler" une partie de l'image, celle qui est reflétée, et d'obtenir ainsi un effet de contraste entre la vue directe évoquant le foisonnement parfois chaotique des éléments premiers (ci-contre l'eau, page 22 la terre), et l'image ordonnée et glacée d'une CX, elle-même lisse et métallique, reflets de reflets. Deux exceptions: sur la 2^e photo (l'air, page 20), le double n'est plus dans la netteté d'un miroir mais dans l'eau plus vivante d'un bras de mer; sur la 3^e (le feu, page 21), lorsqu'autour de la voiture un jайлissement irisé semble des gouttes de soleil.

Matériel utilisé: appareil Nikon 24×36. Pellicule Kodachrome.

In the last century, laymen who had the opportunity to dive under the black cloth used to protect tripod cameras, came out bewildered and confused at having seen part of the world upside down on the unpolished glass of the lens.

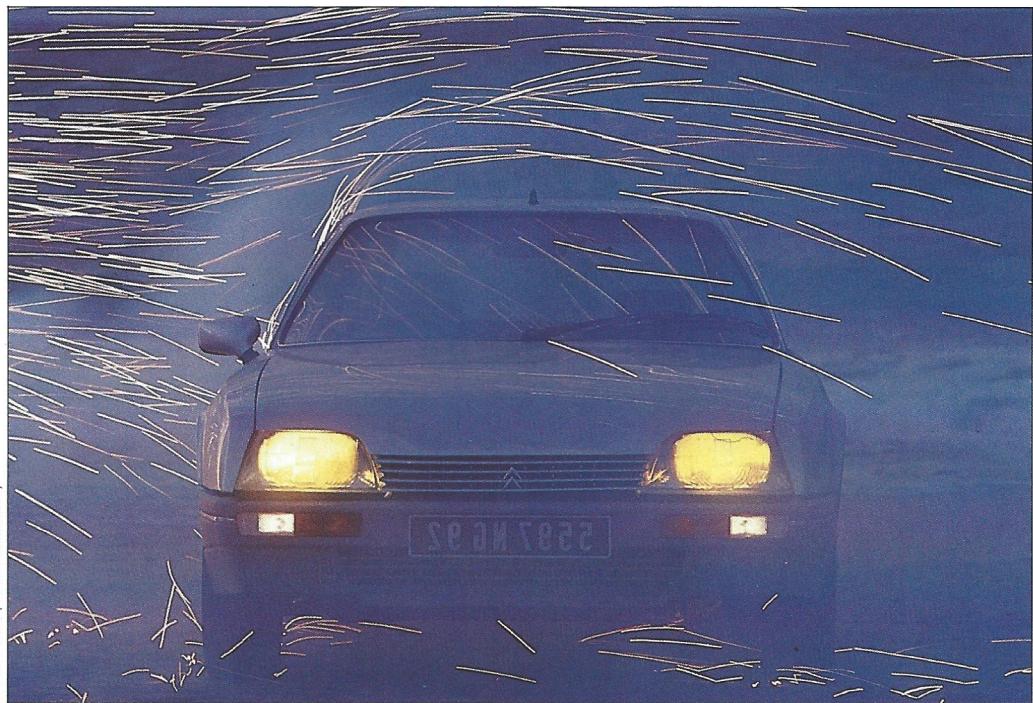
Nowadays, this game of inversions and reflections still fascinates photographers notably Peter Vann who, for the Traction Avant, had already used reflections (on wet ground). The use of mirrors allows part of the image to be "frozen" – the part which is reflected – thereby obtaining a contrasting effect between the direct view of the sometimes chaotic fusion of primary elements (in this case water, and on page 22, earth), and the orderly and frozen image of the CX, smooth and metallic, refections of reflections. With two exceptions: in the 2nd photo (air, page 20), the double is no longer found in the clarity of a mirror but in the more lively water of the sea; in the 3rd photo (fire, page 21), a coloured glow around the car resembles drops of sunlight.

Material used: Nikon 24×36 Carrera. Kodachrome film.

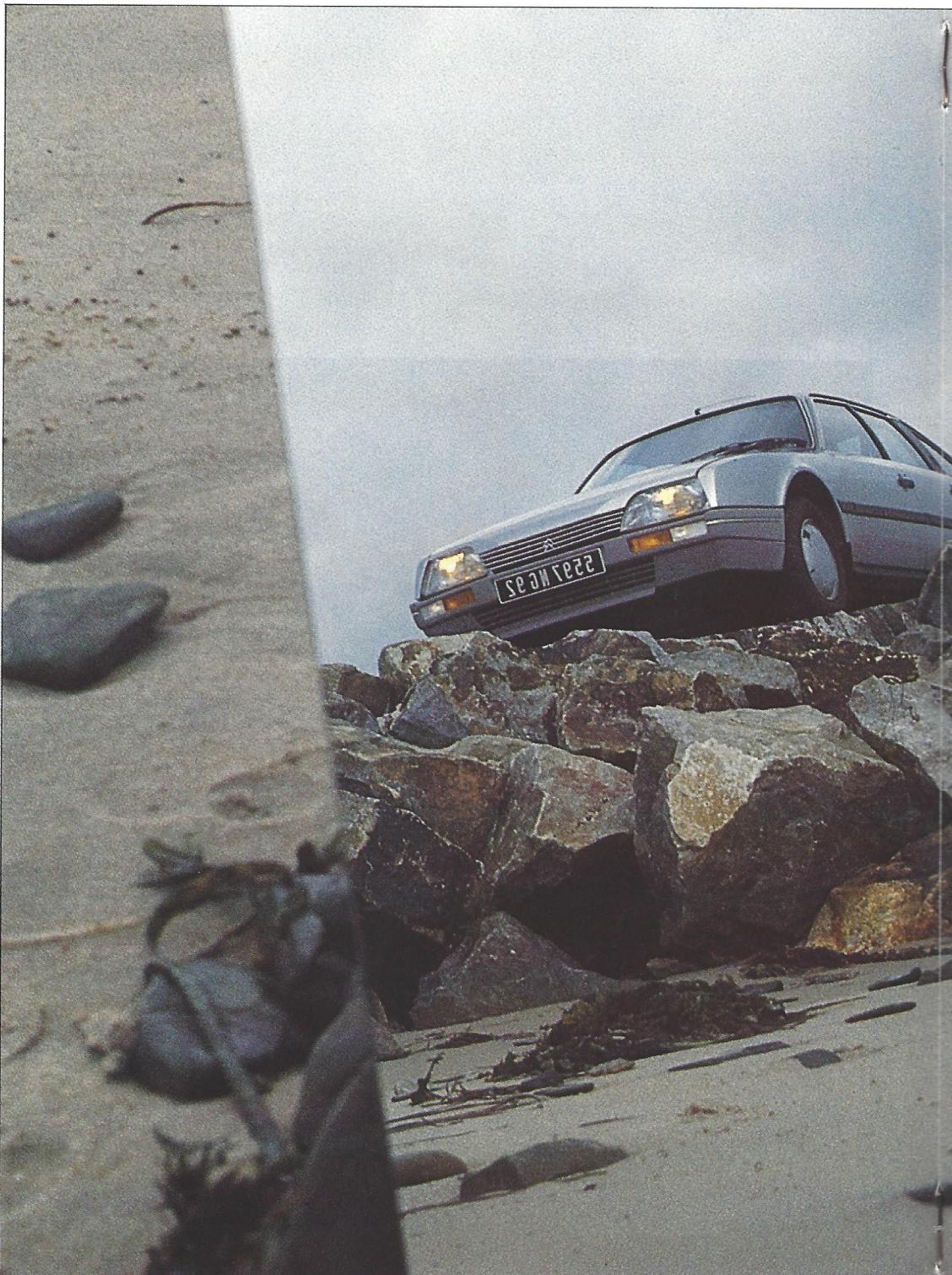


Le ciel et le
vent
évoquent la
vitesse.

*Sky
and wind
conjure up
speed.*



... comme | ... like
des gouttes | drops
de soleil. | of sunlight.



Affirmation
de la
matière :
terre sur
terre.

Confirmation
of
elements :
earth on
earth.



3,9 LITRES

COPENHAGUE (Danemark). Parties le 10 juin à 21 h 14 de Bruxelles avec un plein de 43 litres de gazole, trois Visa Diesel confiées à des journalistes belges sont arrivées à Copenhague le lendemain à 6 h 35 après avoir parcouru 940 kilomètres à la moyenne de 84 km/h, en ne consommant que 36,6 litres de carburant (moyenne des trois voitures), soit 3,9 litres aux cent, ou encore 25,65 kilomètres au litre.

**72 MPG**

COPENHAGEN (Denmark). Three diesel Visas, driven by Belgian journalists, left Brussels on 10 June at 21 h 14 with a full tank of 43 litres of petrol (9.46 gallons), and arrived in Copenhagen the following morning at 6 h 35, having travelled 587.5 miles at an average speed of 52.5 mph. They only used 8.5 gallons of petrol (average calculated for the three cars), i.e. 3.9 litres per 100 km, or 72 miles per gallon.

**LEADERS**

PARIS (France). Trois séries spéciales *Leader* ont été lancées (avec succès) en septembre : Visa, BX (5 000 exemplaires chacune) et CX (3 000 exemplaires). Elles se reconnaissent à leur teinte de carrosserie gris perlé métallisé vernie avec un décor spécifique et leur garnissage intérieur gris et sièges à carreaux gris et rouge.

LEADERS

PARIS (France). Three special Leader series were launched

échos

(with success) in September: the Visa, the BX (5 000 cars each) and the CX (3 000 cars). They are immediately recognisable by the colour of the bodywork, which is varnished metallic pearl-grey and their grey interior trimmings with grey and red checked seats.

**SORBET 2 CV**

BOALSBURG (Etats-Unis). La liste n'est pas close des effets artistiques obtenus par la collaboration de l'automobile et de la nature. Ainsi la neige glacée sur la calandre de cette 2 CV 1957 photographiée par Stan Smith, citroëniste américain qui possède dans son écurie trois 2 CV, deux DS 21 et une 15 H.

**DMG + DEI = DMI**

NEUILLY (France). Pour une meilleure efficacité de gestion et d'action, deux Directions d'Automobiles Citroën, celle des Méthodes Générales et celle des Equipements Industriels, ont fusionné (depuis le 2 septembre 1985) pour former la Direction des Méthodes et Moyens Industriels, chargée de la définition et de la mise en place des moyens et installations nécessaires à la production, et confiée à M. Philippe Grundeler (voir photo). M. Pierre Nicolleau, directeur adjoint, est responsable de la réalisation des équipements industriels.



Photo G. Guyot (Citroën N 6A158)

DMG + DEI = DMI

NEUILLY (France). For greater efficiency of management and action, two Departments of "Automobiles Citroën" – the General Methods and Industrial Equipment Departments – have been merged (as from 2 September 1985) to form the Department of Methods and Industrial Means, which is responsible for the definition and setting up of the means and installations necessary for production, and directed by Mr. Philippe Grundeler (see photo). Mr. Pierre Nicolleau, deputy-director, is responsible for the realisation of industrial equipment.



Photo P. Lindsay

EN MALAISIE

SINGAPOUR (Malaisie). La société *Directional*, filiale du groupe industriel malais *Master Carriage*, commence à assembler et commercialise, dès la fin de cette année, des BX et des CX. Production prévue pour 1986 : 2 000 BX et CX.

IN MALAYSIA

SINGAPORE (Malaysia). The Directional company, a subsidiary of the Malaysian industrial group Master Carriage, will assemble and market BXs and CXs as from the end of the year. 2000 BXs and CXs are estimated for 1986.

CALENDRIER

NEUILLY (France). Vient de paraître, un calendrier trilingue, format 38×38 cm, deux mois par feuilletté, comportant six magnifiques illustrations d'Arrigoni Neri sur la compétition automobile. En vente 11,50 F l'exemplaire à la Direction de l'Information et des Relations Publiques Citroën.

CALENDAR

NEUILLY (France). A trilingual calendar has just come out, in 38 cm × 38 cm format, featuring two months per page, with six magnificent illustrations by Arrigoni-Neri on car-racing. The calendar is on sale from the Citroën Department of Information and Public Relations at 11.50 FF per copy.

sumer Institute for 1985: the 2 CV, was first of 160 petrol driven cars, chosen for its low rate of depreciation per kilometre (1.02 per kilometre for a car travelling 20 000 km per year and sold after two years).

Photo P. Vanin (Citroën C 34-5516)



MOINS CHÈRE

PARIS (France). En tête du "hit-parade" de l'économie dressé par l'Institut National de la Consommation pour 1985 : la 2 CV, première de 160 modèles à essence pour son faible prix de revient kilométrique (1,02 F le kilomètre pour une voiture roulant 20 000 km par an, revendue après deux ans).

LESS EXPENSIVE

PARIS (France). At the top of the economic "hit parade" drawn up by the National Con-

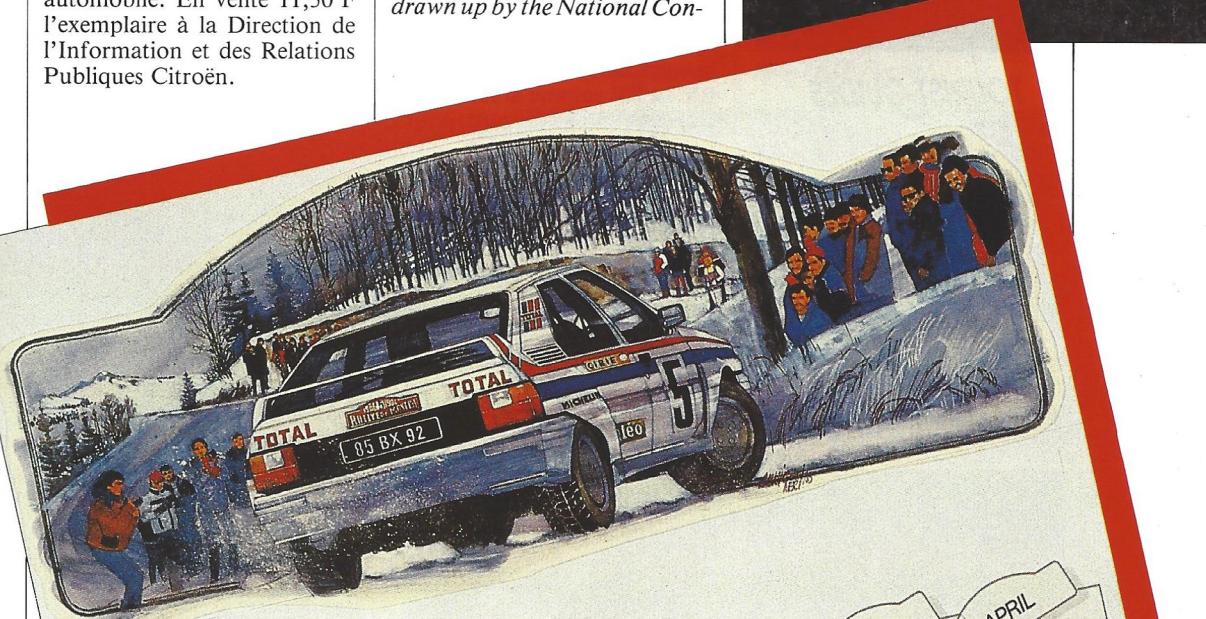


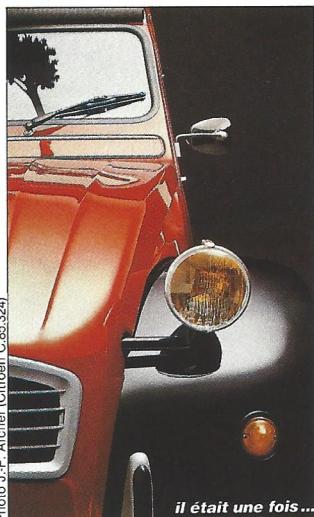
Illustration J. Arrigoni-Neri (Citroën C 85-9898)

MARS		APRIL		MÄRZ	
Lundi	Mardi	Mardi	Wednesday	Montag	Montag
Monday	Tuesday	Dienstag	Wednesday	Montag	Montag
1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12
14	15	16	17	18	19
21	22	23	24	25	26
28	29	30	31		

AVRIL		APRIL		APRIL	
Kundi	Montag	Mardi	Wednesday	Jeudi	Venerdì
Monday	Montag	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday
	1	2	3	4	5
	7	8	9	10	11
	14	15	16	17	18
	21	22	23	24	25
	28	29	30	31	

HORS CONCOURS

PARIS (France). Le Comité International du Grand Prix des guides touristiques a élu *hors concours* avec les félicitations du Comité, la Direction de l'Information et des Relations Publiques de la société Automobiles Citroën, pour sa brochure *Il était une fois la 2 CV*.



il était une fois ...

Photo J.-F. Archer (Citroën C.85.324)

TOURIST-GUIDES

PARIS (France). The International Committee for the 1985 Tourist-Guides Prize elected the Citroën Department of Information and Public Relations, although not a candidate, and gave its congratulations, for the "Once upon a time, there was a 2 CV" brochure.



Photo J. Rolandev (Citroën C.86.086.1)

échos

CAMPING-CAR

PARIS (France). Du 28 septembre au 6 octobre 1985, Citroën était présent au 20^e Salon de la caravane et du camping-car. Avec 26 % du marché français des camping-cars, la Marque arrive en tête de ce créneau qui grandit chaque année.

DORMOBILE

PARIS (France). From 28 September to 6 October 1985, Citroën was present at the 20th Caravan and Dormobile Show. With 26% of the French dormobile market, Citroën finished first in this category, which is expanding every year.



TRACTRICE

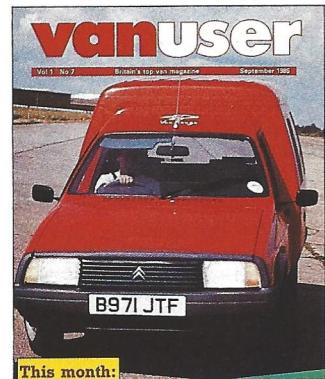
MILAN (Italie). La revue italienne *Caravaning* a désigné la BX 14 RE comme la meilleure tractrice de caravane pour l'année 1985 (classe des 1 300 cm³).

ON TOW

MILAN (Italy). The Italian magazine *Caravaning*, has recently nominated the BX 14 RE as the best caravan towing car for 1985 (in the 1300 cc engine category).

PRIX VAN

LONDRES (Grande-Bretagne). Les revues anglaises spécialisées *Van user* et *Transport Operator* ont chacune de leur côté décerné le prix du véhicule utilitaire de l'année 1985 au modèle Citroën C 15.



VAN PRIZE

LONDON (Great Britain). Two English reviews, *Van user* and *Transport Operator*, have recently conferred their 1985 van of the year prize. Both awarded their distinction to the Citroën C15.

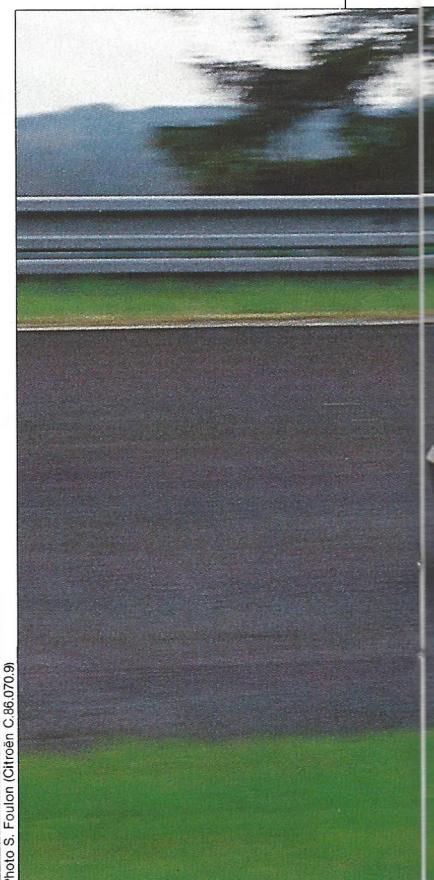


Photo S. Foulton (Citroën C.86.070.9)

VISA TROPHY

BRUXELLES (Belgique). Après quinze slaloms de sélection à travers tout le pays et une finale à Bruxelles (60 finalistes, 30 filles, 30 garçons) le 31 août, les vainqueurs de la course de maniabilité Visa Trophy 1985 Citroën-Total, Marina Velle (de Dixmude) et Yves Hachez (de Bruxelles), se sont vu remettre une Visa 11 RE chacun.



VISA TROPHY

BRUSSELS (Belgium). After fifteen selected slaloms across the whole country and a final in Brussels (60 finalists, 30 women, 30 men), on 31 August, the winners of the handling competition of the 1985 Citroën-Total Visa Trophy, Marina Velle (from Dixmude) and Yves Hachez (from Brussels) each won a Visa 11 RE.

AXEL ISLANDAISE

REYKJAVIK (Islande). Axel, pour son introduction sur le marché islandais, a vu défiler les 47 000 visiteurs du Pavillon français de la Foire de Reykjavik (29 août-8 septembre). Elle eut même l'honneur de l'attention de Madame Finnbogadottir, président de la République. A la suite de cette manifestation, plus de 200 Axel ont déjà été commandées.



Photo Globus

ICELANDIC AXEL

REYKJAVIK (Iceland). For its introduction into the Icelandic market, Axel witnessed some 47 000 visitors viewing the French Pavillion at the Reyk-

javik Show (20 August - 8 September). It was even given the honour of a visit from Mrs. Finnbogadottir, President of the Republic. Following this event, more than 200 Axels have already been ordered.

BREAKS ABS

NEUILLY (France). L'option de freinage ABS (anti-blocage des roues), déjà disponible sur les berlines CX 2500 à injection électronique et turbo-diesel, est également proposée sur les breaks CX 25 TRI et TRD Turbo.

ABS ON ESTATES

NEUILLY (France). The option of ABS breaks (anti-blocking system for wheels) already available on electronic injection and turbo-diesel CX 2500 saloons, is to be offered on the CX 25 TRI and TRD Turbo.



ANTI-FROID

NEUILLY (France). Mis en garde par la rigueur de l'hiver 1984-85, les pétroliers français ont abaissé la température de figeage du gazole de -8°C à -12°C. Citroën a, de son côté, équipé en série toute sa gamme diesel année-modèle 1986 d'un système de pré-chauffage, mécanique avec réchauffeur-échangeur de température à clapet thermostatique sur CX et C 25, électrique à réchauffement du gazole à l'entrée du filtre sur BX, Visa, C 35 et C 15. Les deux systèmes sont facilement adaptables aux véhicules non équipés.

ANTI-FREEZE

NEUILLY (France). Put on their guard by the harshness of the 1984-1985 winter, French diesel oil merchants have lowered the thickening temperature of petrol from -8°C to -12°C. For its part, Citroën has equipped its entire 1986 range of diesel vehicles with a mechanical pre-heating system, complete with heater-exchanger for temperature, a thermostatic valve on the CX and the C25, and electrical heating of petrol upon entry into the filter on the BX, Visa, C35 and C15. The two systems are easily adaptable to non-equipped vehicles.

échos

PRIMA DONA

PARIS (France). En septembre et en octobre 1985, chaque représentation à l'Opéra de Paris de la *Vera storia* de Luciano Berio vit apparaître sur scène une CX, vedette silencieuse et inattendue.

PRIMADONNA

PARIS (France). In September and October 1985, each performance of the *Vera Storia* by Lucian Berio at the Paris Opera featured the appearance, on stage, of a silent and unexpected star – a CX.

EMBALLÉE

PARIS (France). En prélude au bal qu'ils organisaient sous le Pont Neuf emballé en septembre par Christo, des étudiants des Beaux Arts ont artistiquement emballé un autre monument historique : une 2 CV.



Photo AFP (tous droits réservés)

GIFT-WRAPPED

PARIS (France). As a prelude to the ball they organised under the Pont Neuf – gift-wrapped by Christo in September – some Fine Arts students artistically gift-wrapped another historical monument – a 2 CV.

SANS TOIT

BORDEAUX (France). Bernard Buffard, agent Citroën à Saint-Macaire de Langon, allège la 2 CV et accentue son caractère de véhicule de loisir et de liberté en lui enlevant toit et portières. Vacances et soleil au programme !

ROOFLESS

BORDEAUX (France). Bernard Buffard, Citroën agent in Saint Macaire de Langon, has lightened the 2 CV and accentuated its character as a car for leisure and freedom by removing its roof and doors. Holidays and sun ahead!



Photo B. Buffard

CINQ MILLIONIÈME

RENNES (France). L'usine de Rennes-La Janais a fêté le 6 septembre la sortie de sa cinq millionième voiture, une BX 19 TRD. Elle fut remise à un ouvrier de l'atelier de mécanique, vainqueur d'un concours de slogans sur la sécurité (auquel ont participé 9 960 membres du personnel). Inaugurée en 1961, l'usine a d'abord produit des Ami 6 et 8, puis des GS. On y fabrique aujourd'hui les Visa, les GSA et les BX, ces dernières à plus de mille exemplaires chaque jour, la moitié pour l'exportation.

FIVE MILLIONTH

RENNES (France). The Rennes-La Janais factory celebrated its five-millionth car on 6 September – a BX 19 TRD. It was given to a worker in the machinery workshop, who won a competition for safety slogans (in which some 9960 members of staff participated). Inaugurated in 1961, the factory initially produced the Ami 6 and 8, and then the GS. Today, Visas are made there, the GSA and the BX, the latter at the rate of over one thousand per day, half for export.

RALLY STORY

NEUILLY (France). Parue fin octobre: une brochure Relations Publiques sur l'histoire de Citroën en compétition automobile, de 1919 à 1985. Dix illustrations de Jean-François Arrigoni-Neri y composent une fresque haute en couleurs. Un palmarès 1959-1985 à plusieurs entrées fait de ce document un ouvrage de référence.

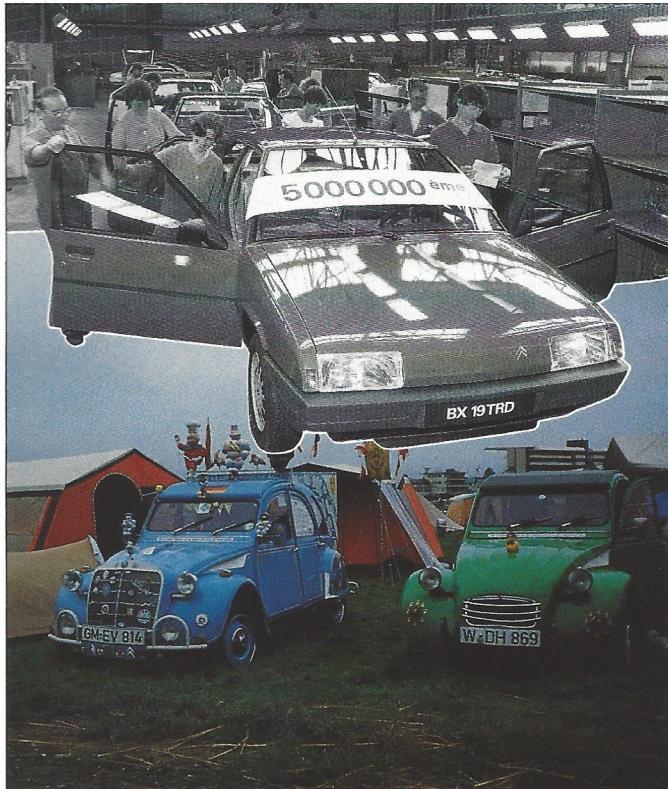


Photo G. Guyot (Citroën N 85.11A)

Photo G. Paton (Citroën C 85.426.1)

MEETINGS

CHELTONHAM (Grande-Bretagne). La sixième rencontre internationale des amateurs de 2 CV a connu, du 27 au 31 juillet 1985, le succès devenu habi-

tuel à ce genre de pittoresque réunion: 1654 2 CV s'y trouvaient réunies, représentant 20 nationalités. Prochaine rencontre fin juillet 1987 à Vagos/Aviero, au Portugal.

MEETINGS

CHELTONHAM (Great Britain). The sixth international meeting of 2 CV collectors which took place from 27 to 31 July 1985, enjoyed the success befitting this kind of picturesque event; 1654 2 CVs turned up, representing 20 nations. The next meeting will be held at the end of July 1987 in Vagos/Aviero in Portugal.

RALLY STORY

NEUILLY (France). The Citroën Public Relations' Department brought out a brochure, at the end of October, tracing the history of its cars in competitions from 1919 to 1985. Ten illustrations by Jean-François Arrigoni-Neri make for a colourful fresco. The successful results achieved the 1959-1985 period render this a useful reference document.

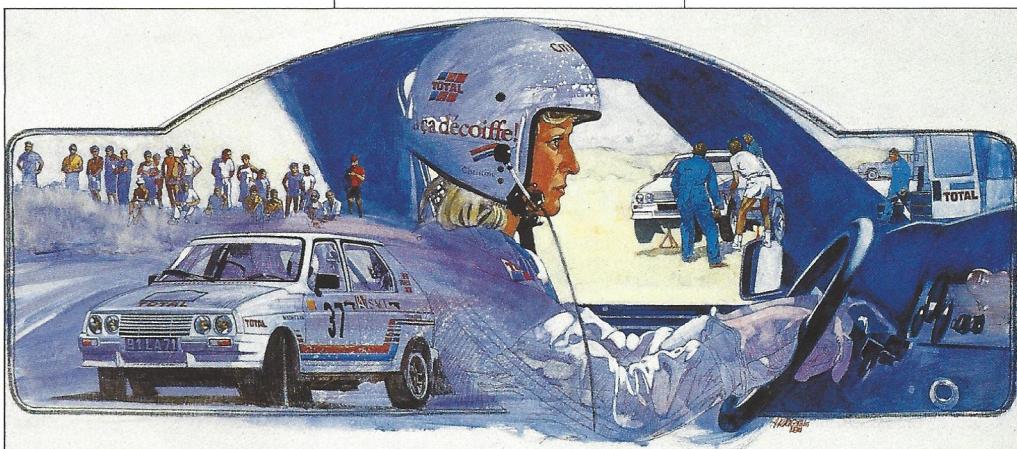


Illustration J. Arrigoni-Neri (Citroën C 85.19.3)

Trophée terre GARDABE CHAUCHE VAIN



Photo M. Desmoulins (Citroën C 85 366 26)

Serge
Raymond et
Francis
Bondil au
Terre de
Beauce.

En remportant la 12^e Ronde des Terres de Beauce, Christian Rio ravit la première place du Trophée sur terre Citroën-Total-Michelin à François Chauche, lequel retrouve son rang en gagnant à son tour le Rallye des Gardabelles puis la Ronde Terre du Griffon, et remporte ainsi le Trophée 1985.

Disputée les 7 et 8 septembre 1985 au sud d'Etampes, la Ronde des Terres de Beauce a consacré la suprématie des Visa 1000 Pistes : treize d'entre elles ter-

minent en tête. Parmi elles, l'équipage féminin Vergnaud-Jouan parvient à la 6^e place et remporte évidemment la coupe des dames après une course exemplaire.

ELLES ET GRIFFON: ENC, RIO CHUTE



Photo M. Desmoulins (Globe C.85.386-28)

By winning the 12th Terres de Beauce, Christian Rio took over first place in the 1985 Citroën-Total-Michelin Visa Trophy on gravel, from François Chauche, who then regained the leadership by winning the Gardabelles rally and the Terre du Griffon, thereby winning the 1985 Trophy.

The Terre de Beauce, which took place on 7 and 8 September, south of Étampes, consecrated the supremacy of the Visa "Mille pistes": thirteen of them fin-

ished in the first thirteen places. Among these, the ladies' team of Vergnaud-Jouan finished in 6th position and evidently won the ladies' cup after an exemplary race.

Serge
Raymond and
Francis
Bondil at the
Terre de
Beauce.

Le vainqueur Christian Rio, secondé par Mouisset, prit la tête de la course dès la seconde épreuve spéciale et s'attribua le meilleur temps scratch dans toutes les suivantes, malgré les efforts de François Chauche et d'Olivier Tabatoni qui le talonnèrent longtemps avant d'être contraints à l'abandon.

Rio remportait ainsi les 70 000 F qui vont au premier des Visa — on ne l'appelle plus que Rio del oro — et doublait Chauche pour passer en tête du classement provisoire du Trophée Visa sur terre.

Deux Méridionaux s'étaient montrés particulièrement à l'aise : Roger Raous, qui finit très fort pour arracher la seconde place, Denis Cavasino très régulier, 3^e.

Jean Lallier, un nouveau venu, parvint pour son coup d'essai à la 4^e place. 5^e Jean-François Roulot, 7^e Jean-Louis Capette.

CHAUCHE REPREND L'AVANTAGE

Cinq semaines plus tard (19-20 octobre), par sa victoire devant Rio au Rallye des Gardabelles, dans l'Aveyron, l'Ardéchois Chauche reprenait la tête du Trophée. Il y eut au total neuf Visa dans les neuf premières voitures du classement général.

La fin de la course révélait un nouveau venu, Francis Bondil, 3^e devant Dorche 4^e, Cavasino 5^e, Marteil 6^e.

Dernière épreuve, la Ronde Terre du Griffon (23-24 novembre) devait être décisive.

LE GRIFFON SORT SES GRIFFES

Disputée sur 85 km de pistes de terre (circuit permanent et spéciale tracée dans la pinède), la Ronde du Griffon, près de Marseille Marignanne, fut le théâtre d'un double combat : celui des chasseurs qui, le samedi matin, faute de gibier, prirent pour cible, dit-on, les voitures des commissaires sportifs qui balisaient la spéciale, et la lutte trop courte que se livrèrent au volant des Visa les leaders du Trophée : dès la première spéciale, sur incident mécanique dû à des pierres, Rio était distancé et Tabatoni devait abandonner. Chauche prenait le commandement et le conservait. 2^e Bondil, 3^e Rio, remonté de la 10^e place, 4^e Dorche, 5^e Roulot, 6^e Raous, 7^e Capette, 8^e Raymond... Dix Visa dans les dix premières.

Le Trophée 1985 est donc gagné par François Chauche devant Rio 2^e, Tabatoni 3^e, Dubois 4^e, Dorche 5^e, Cavasino 6^e, Raous 7^e, Bondil 8^e, Auvergne 9^e, Battut 10^e.

LE TROPHÉE RÉGIONAL

Dans le Trophée régional, Alain Peigner (3^e au Rallye Champenois, 4^e à la Ronde des Ardennes), conserve la tête d'un début de classement inchangé : Charrier 2^e, Bergeron 3^e (2^e au Rallye Côte de Lumière), Philibert 4^e (1^{er} au Rallye du Beffroi), Tomasin 5^e (2^e à la Ronde de Beauval, 3^e aux Ardennes), Mucherie 6^e (2^e au Sprint de Villeneuve d'Ascq, 1^{er} au Rallye Quentin de la Tour), Rousseau 7^e, Génand 8^e, Doré 9^e, Schmutz 10^e. ☺

The winner, Christian Rio, seconded by Mouisset, took the lead of the race as from the second special stage, and scored the best scratch time in every following stage, in spite of the efforts of François Chauche and Olivier Tabatoni, who were trailing him for a long time before being forced to retire.

Rio thus won the 70 000 FF which is awarded to the first of the Visas - now he's known as Rio del Oro - and overtook Chauche to lead the provisional rankings of the Visa Gravel Trophy.

Two southerners showed themselves to be particularly at ease: Roger Raous, who finished very strongly to snatch second place, and Denis Cavasino, very steady, 3rd.

Jean Lallier, a newcomer, gained 4th place for his trial run. 5th Jean-François Roulot, 6th Jean-Louis Capette.

CHAUCHE REGAINS THE LEAD

Five weeks later (19-20 October), thanks to his win ahead of Rio in the Gardabelles rally in the Aveyron region, Chauche from the Ardèche, regained the lead in the Trophy. There were nine Visas in the first nine positions in the overall standings.

The race revealed a newcomer - François Bondil, 3rd ahead of Dorche 4th, Cavasino 5th Marteil 6th.

The last event, the Terre du Griffon round (23-24 November) was to be decisive.

THE GRIFFIN SHOWS ITS CLAWS

Contested over 85 km of gravel (permanent circuit with special stage going through the pine-forest), the Griffon event, near Marseille Marignanne, was the theatre of a double combat: that of the hunters who, on the Saturday morning, according to hearsay, took the stewards cars marking out the special stage like beacons, as targets, and the all-too-short struggle amongst the leading Visa drivers in the Trophy: from the first special stage, Rio was left behind and Tabatoni had to retire with mechanical problems due to stones. Chauche took the lead and kept it. 2nd Bondil, 3rd Rio, who came back from 10th position, 4th Dorche, 5th Roulot, 6th Raous, 7th Capette, 8th Raymond... Ten Visas in the first ten places.

So, the 1985 Trophy was won François Chauche, ahead of Rio 2nd, Tabatoni 3rd, Dubois 4th, Dorche 5th, Cavasino 6th, Raous 7th, Bondil 8th, Auvergne 9th and Battut 10th.

THE REGIONAL TROPHY

In the Regional Trophy, Alain Peigner (3rd in the Champenois rally, 4th in the Ardennes event), still leads the rankings which are unchanged: Charrier 2nd, Bergeron 3rd (2nd in the Côte de Lumière Rally) Philibert 4th (1st in the Beffroi Rally), Tomasin 5th (2nd at the Beauval round, 3rd at Ardennes), Mucherie 6th (2nd at the Villeneuve d'Ascq sprint, 1st at the Quentin de La Tour Rally), Rousseau 7th, Génand 8th, Doré 9th, Schmutz 10th. ☺

FEMININ

Trophée 1986

MASCULIN

Nouvelle incarnation originale, et aboutissement logique des diverses formules qui l'ont précédé, le Trophée Citroën-Total-Michelin 1986 constitue une grande première mondiale : il met, pour la première fois dans une formule de ce genre, femmes et hommes rigoureusement sur le même plan.

Le Trophée se déroulera dans le cadre des épreuves du calendrier du Championnat de France des rallyes sur terre 1986.

Il est ouvert non seulement aux Visa de tous types, mais encore à tous les véhicules Citroën homologués par la Fédération Internationale du Sport Automobile.

Dans quatre catégories (voitures 2 roues motrices de groupe N, 2 roues motrices de groupe A et B, 4 roues motrices — Visa ou BX — de groupe B, 4 roues motrices "évolution" groupe B) un double classement féminin-masculin doté de prix identiques sera établi pour chaque épreuve. Exemple : 15000F à la première des Citroën à 4 roues motrices "évolution" des équipages féminins, autant à la première des pilotes masculins; 12000F à la seconde en "féminin", autant en "masculin", etc. Dans chaque catégorie, le classement ne tient compte que du classement des Citroën de la même catégorie.

Au total, 244000F seront normalement distribués pour chaque épreuve. Les gains des pilotes leur seront remis en trois distributions de prix : avril, août, novembre. Le total des gains annuels permettra d'établir le classement définitif.

En outre, Citroën, Total et Michelin vont plus loin encore qu'ils n'ont jamais été dans leur effort de promotion en attribuant deux prix exceptionnels de 100000F, l'un au pilote féminin, l'autre au pilote masculin, déclarés à l'issue de la saison championne et champion de France des rallyes sur terre 1986, quelle que soit la marque de leur voiture de course.

With its new original format which is a logical conclusion of the various formulae which preceded it, the 1986 Citroën-Total-Michelin Trophy represents a world première. For the first time in a formula of this kind, it pits men and women competing on the same level.

The Trophy will take place within the framework of the events scheduled on the calendar of the 1986 French Rally Championships on gravel.

It is open not only to Visas of all kinds, but also to all other Citroën vehicles which have been ratified by the International Federation for Automobile Sports.

The event will be organised in four categories (2-wheel drive cars from group N, 2-wheel drive cars from groups A and B, 4-wheel drive Visas or BXs from group B, and 4-wheel drive "evolution", from group B), concurrent male-female rankings with identical prizes will be drawn up for each event. For example: 15000 FF for the first of the 4-wheel drive Citroën's with "evolution" driven by ladies' teams, as well as for men's teams; 12000 FF for second place in the "ladies'" as well as for the "men's'" etc.

In each category, the rankings only take into account the Citroën rankings of the same category. A total amount of 224000 FF will be awarded for each event. The winnings of the drivers will be distributed in three parts at different times of the year: in April, August and November. The total annual winnings will enable the definitive rankings to be drawn up.

Also, Citroën, Total and Michelin have decided to go further than ever before in their promotion efforts by awarding two special prizes each. One of 100000 FF, to the female driver and the other to the male driver who are crowned 1986 French champions for gravel rallies whatever the make of their rally car.

LE TROPHÉE RÉGIONAL RECONDUIT EN 1986

Le Trophée Citroën-Total-Michelin des épreuves régionales sera reconduit en 1986. Il est, lui aussi, ouvert à tous les véhicules Citroën homologués par la FISA.

Aucun pilote n'est autorisé à participer aux deux trophées en même temps.

Pour tous renseignements et inscription: Service Citroën Compétition, 10-12 avenue Albert-Einstein, F-78190 Trappes.

THE REGIONAL TROPHY AGAIN IN 1986

The Citroën-Total-Michelin Trophy for regional events will be held again in 1986. This too is open to all Citroën vehicles which have been ratified by the FISA.

No driver may compete in both Trophies at the same time.

For information and registration: Service compétition Citroën, 10-12, avenue Albert-Einstein, F-78190 Trappes.

UNE DAME FA

Après une 12^e place "scratch" au Rallye du Mont Blanc (6/7 septembre 1985), et avant une 14^e au Rallye d'Antibes, Sylvie Seignobeaux en Visa 1000 Pistes termine 10^e au Tour de France automobile (19/24 septembre) et truste les coupes des dames devant sa camarade pilote Citroën Christine Driano, 11^e au Tour.

After a 12th place overall in the Mont Blanc rally (6/7 September 1985) and before a 14th in the Antibes rally, Sylvie Seignobeaux in a Visa "Mille Pistes" finished 10th in the Tour de France (19-24 September) and won the ladies' cup ahead of her Citroën driver comrade Christine Driano, 11th in the Tour.

La participation de deux jeunes femmes aux épreuves du Championnat de France des rallyes en tant que pilotes Citroën a mis en évidence le caractère dépassé du mode de classement du championnat national féminin. La prise en compte des seules six premières places au classement général, combinée à l'importance accordée au classement de classe, fausse la réalité des résultats. Il suffit, si on en a la possibilité, de s'inscrire dans une classe peu encombrée, pour être assurée de marquer des points. Exemple : une concurrente engagée dans une classe chargée peut terminer 7^e au classement général, ce qui est bien, 5^e en groupe B et 5^e de la classe, elle ne marquera aucun point. Une autre qui terminerait 68^e au classement général, ce qui est moins bien, 37^e en groupe, mais 1^{re} de sa classe où elle serait seule, marquerait cinq points ! Sans commentaire.

Ne serait-il pas plus simple de ne tenir compte que du seul classement général, en allant évidemment plus loin dans la prise en compte des places, ou, mieux encore, de prendre pour base un classement "scratch" féminin ?

CHRISTINE CHEZ LES GRECS

Pour tenter d'augmenter leur pécule de points, Sylvie Seignobeaux et Christine Driano se sont, durant l'été, alignées chacune au départ d'une épreuve du Championnat d'Europe : Sylvie, sans succès à Madère (2 au 4 août), Christine avec plus de réussite au Rallye d'Halkidikis, dans le nord de la Grèce (27/28 août). Après des "spéciales" tour à tour très rapides ou très cassantes, et des secteurs de liaison très serrés dans le temps, sur un parcours d'asphalte rendu extrêmement glissant par un véritable déluge, Christine Driano fut parmi les rares qui passèrent partout sans pénalisation. Elle termina 11^e au classement général et marqua 3 points au Championnat.

The participation of two women in the French Rally Championships events as Citroën drivers revealed the out-dated style of the method used for classification in the national ladies' championships. The practice of taking into account only the first six places in the overall results, combined with the importance given to classification by category, distorts the reality of the results. It is sufficient, given the possibility, to register oneself in a category with few participants, to be sure of gaining points. Example: a competitor in a high-entry event finishing 7th in the final standings, which is a good result, 5th in group B and 5th in her category, will not gain a single point. Another, only finishing in 68th position in the overall standings, which is not such a good result, 37th in the group, but first in her category in which she is alone, will gain five points! No comment.

Wouldn't it be easier to simply take into account just the overall standings, evidently going further by taking into consideration placings, or even better, using an overall "scratch" ranking system for the ladies?

CHRISTINE WITH THE GREEKS

Trying to increase their number of points, this summer Sylvie Seignobeaux and Christine Driano both took part in an event of the European championships, Sylvie without success in Madeira (2 to 4 August), Christine more successfully in the Halkidikis rally, in northern Greece (27/28 August). After the "specials", lap for lap very fast and tiring, and the connecting sections which were also very tight, time-wise, on an asphalt surface made extremely slippery by a deluge, Christine Driano was among the few who completed the race without penalty points. She finished 11th in the overall standings and gained 3 points in the championship.

SEIGNOBEAUX: LAITE AU TOUR

SYLVIE, À SON TOUR...

6/7 septembre : le Rallye du Mont Blanc, tracé rapide, souvent en montée. D'abord distancées par des voitures plus puissantes, les Visa 1000 Pistes remontent au fil des spéciales pour finir 12^e (Seignobeaux-Sitarz) et 15^e (Driano-Juillet) au général.

Une quinzaine de jours plus tard, Sylvie et Christine se retrouvaient au départ du 44^e Tour de France automobile. Affaire longue (2530 km) et sérieuse, dont elles se tirent à leur avantage. Sylvie Seignobeaux place sa Visa 1000 Pistes 10^e au classement général et remporte la coupe des dames, Christine Driano mène sa Visa 1000 Pistes tout juste derrière : 11^e au classement général.

A noter que sur les équipages féminins ayant pris le départ de ce Tour de France, tous les sept avaient participé au Trophée Visa féminin 1984.

LE DON DE CAROLE

Quelques semaines plus tard, Sylvie Seignobeaux remportait une nouvelle coupe des dames en terminant 14^e au Rallye d'Antibes. Sa camarade Carole Vergnaud, déjà 6^e en Terre de Beauce, confirmait ses dons au San Remo en signant de remarquables temps scratch avant de devoir abandonner. ☺

SYLVIE'S TURN...

6/7 September: the Mont Blanc rally, a fast race with many climbs. At first left behind by the more powerful cars, the Visa "Mille Pistes" caught up during the special stages to finish 12th (Seignobeaux-Sitarz) and 15th (Driano-Juillet) in the overall results.

Two weeks later, Sylvie and Christine met again for the Tour de France. A long (2530 km) and serious affair, from which they were able to draw some benefit. Sylvie Seignobeaux drove her Visa "Mille Pistes" to a 10th place in the overall classification and thereby won the Ladies' Cup while Christine Driano finished just behind in her Visa "Mille Pistes", in 11th place.

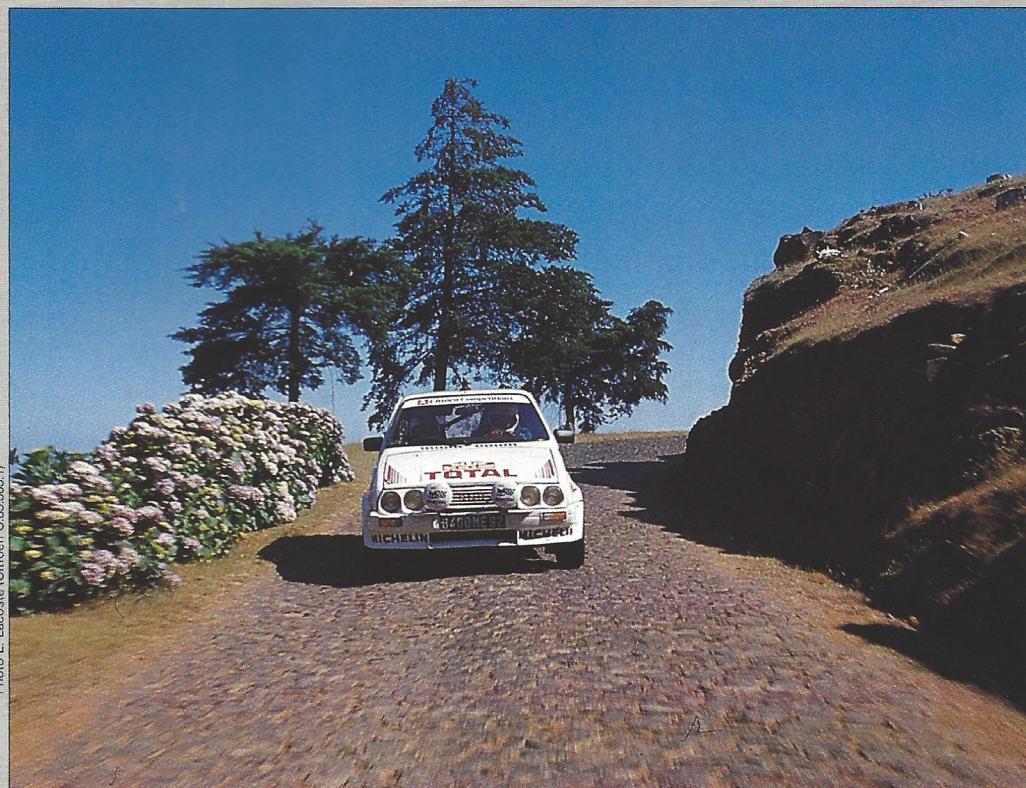
It should be noted that of the ladies' teams having taken part in this Tour de France, all seven had participated in the 1984 Visa Ladies' Trophy.

CAROLE'S GIFT

Several weeks later, Sylvie Seignobeaux won another Ladies' cup by finishing 14th in the Antibes rally. Her friend Carole Vergnaud, who was already 6th at Terre de Beauce confirmed her talent in San Remo by chalking up some remarkable scratch times before having to retire. ☺

Sylvie
Seignobeaux
au Rallye de
Madère.

Sylvie
Seignobeaux
at the Madeira
Rally.



DOSSIER

le dessin celui qui dessina

Dessin G. Popovitch (Citroën C.74.1.17)



éphantin

lit dans le désert

Photo Béal (Citroën N.26.963.9)





Un an après le décès accidentel de George Popovitch, une exposition a rendu hommage, en octobre 1985, à l'illustrateur qui, du Raid Afrique au Trophée Visa, a soutenu de son talent beaucoup d'événements Citroën.

One year after the accidental death of George Popovitch, in October 1985, an exhibition paid homage to the illustrator who, from the Raid Afrique to the Visa Trophy, helped many Citroën events with his talent.

George Popovitch est l'un de ceux pour qui le Raid Afrique constitua une occasion de redécouverte de soi et une possibilité de changer leur vie. Cette expédition, qui mena en novembre 1973 cent jeunes Français en 2 CV d'Abidjan à Tunis, à travers notamment les déserts du Ténéré et du Hoggar, permit à Popovitch, fasciné par les paysages africains, d'exécuter de nombreuses aquarelles "sur le motif". Elles furent l'objet d'une exposition à Lyon. Le succès de celle-ci décida le jeune artiste de quitter la grande agence d'architecture intérieure où il était responsable du bureau de création, pour s'adonner à ce qu'il aimait avant tout : le dessin et l'automobile.

Des commandes arrivèrent très vite. De Citroën bien sûr, mais aussi d'autres marques, et d'agences de publicité de plus en plus nombreuses, françaises puis étrangères ; c'est ainsi qu'une agence américaine lui commanda l'affiche du Grand Prix de Long Beach.

Popovitch travailla alors beaucoup, pour des illustrations publicitaires comme sur des travaux plus personnels. Par delà leur variété, ces œuvres sont marquées du dynamisme et de la vie qui animaient leur auteur.

Pour tous les participants du Raid Afrique,

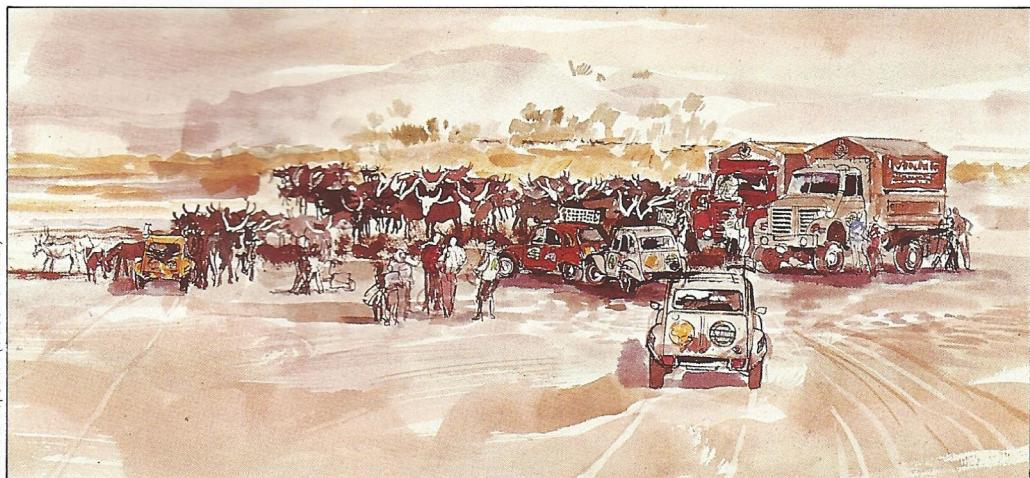
George Popovitch is one of those for whom the "Raid Afrique" represented an opportunity to find himself again and the possibility of changing his life. This expedition, which in November 1973 led one hundred young French drivers from Abidjan to Tunis in 2 CVs, largely across the Ténéré and Hoggar deserts, allowed Popovitch - who was fascinated by the African countryside - to paint numerous aquarelles "on the motif". They constituted the theme of an exhibition in Lyon. The success enjoyed by these led the young artist to leave the large interior design practice where he was in charge of the design office, to devote himself to what he loved above all else: drawing and automobiles.

Orders came flooding in. From Citroën, obviously, but also from other makes, and the increasingly numerous publicity agencies, initially French, and then foreign. Thus, an American agency ordered the poster for the Long Beach Grand Prix from him.

Popovitch worked extensively, both for publicity illustrations and more personal work. Besides their variety, these works are stamped with the dynamism and the life which animated their creator.

For all participants in the Raid Afrique, who

Dessin G. Popovitch (Citroën C.84.179)



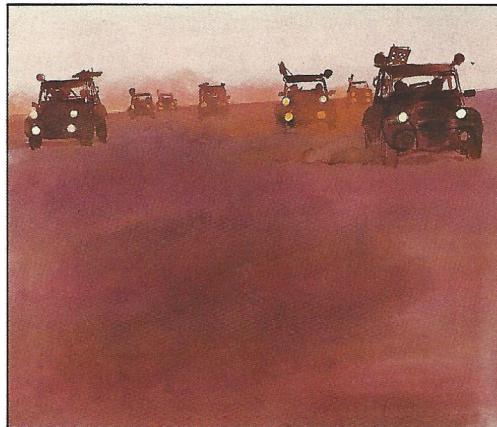
graffiti

qui le virent souvent dessiner avec un matériel succinct, accroupi à même le sol (à peine assis sur un talon, comme s'il allait aussitôt repartir plus loin), il fut l'image même de la créativité artistique. De Yacovleff, le peintre de la Croisière Jaune, il avait non seulement l'apparence physique longiligne, la silhouette nerveuse, mais surtout une stupéfiante rapidité d'exécution.

Né le 16 mai 1945 à Montceau-les-Mines, George Popovitch commença très jeune à dessiner. A Mâcon, il suivit en même temps les cours du collège technique et ceux de l'Ecole des Beaux-Arts. Il entra ensuite à l'Ecole Boule et travailla chez un décorateur de Lyon, com-

me architecte d'intérieur puis comme responsable du bureau d'études. En 1973, il fut sélectionné comme dessinateur pour le Raid Afrique en compagnie de son frère Jean-Claude, rédacteur. Après son retour, il accepta souvent d'associer son talent à des initiatives Citroën : 2 CV Cross, cinquantenaire de la Traction avant, Trophée Visa, présentation de voitures à la presse, lancement d'une ligne de fournitures scolaires, etc.

Le 24 octobre 1984, George Popovitch est parti pour un voyage sans retour. Dans la mémoire de tous demeure cependant l'ombre amicale de celui qui dessinait accroupi sur le sable du désert. ▲



Dessin G. Popovitch (Citroën C.74.145)



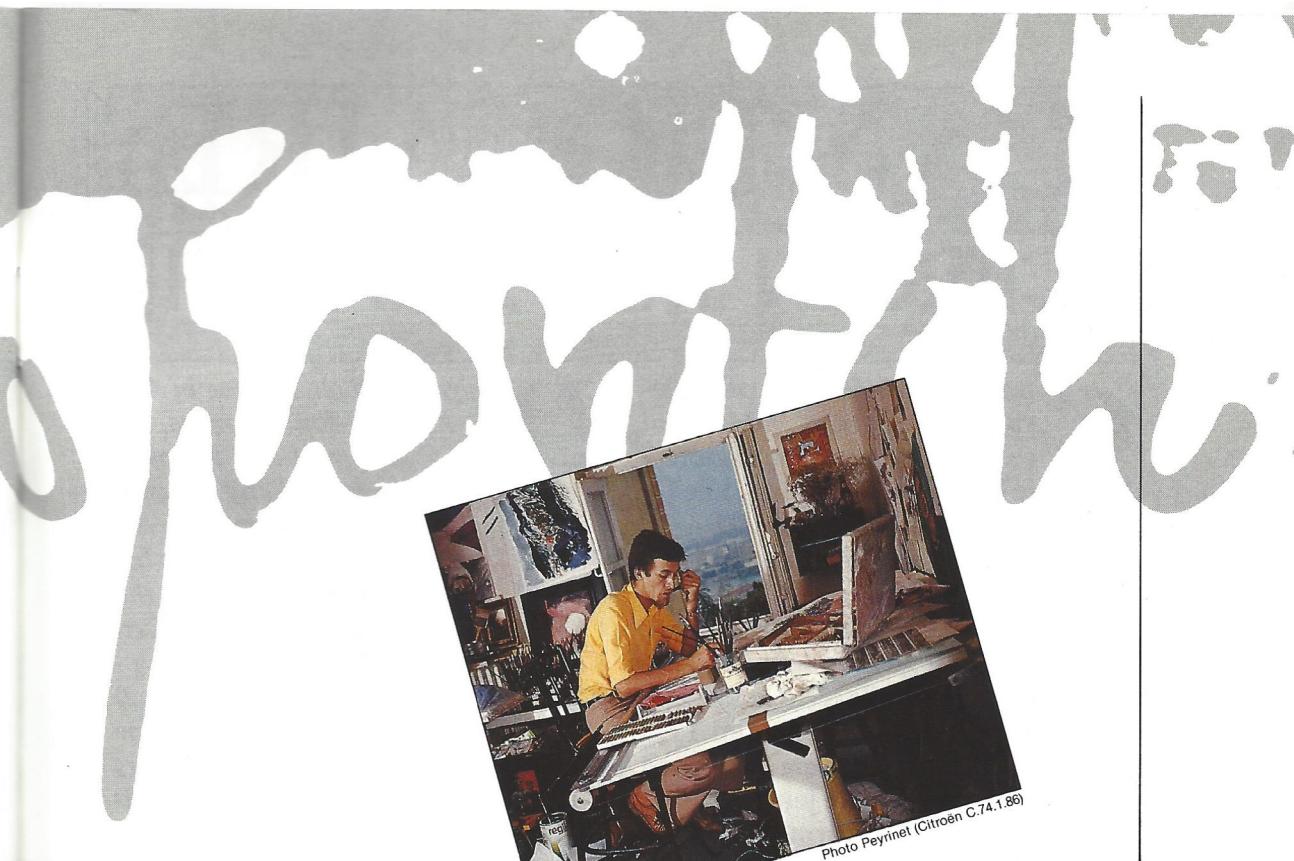
Dessin G. Popovitch (Citroën C.74.15a)

often saw him drawing with simple materials, even crouched down on the ground (scarcely seated on one heel, as if he was about to dash off again), he was the incarnation of artistic creativity. Of Yacovleff, the painter of the "Croisière jaune", he had not only the streamlined physical appearance and the nervous silhouette, but above all the stupefying rapidity of execution.

Born on 16 May 1945 at Montceau-les-Mines, George Popovitch began drawing at an early age. In Mâcon, he took classes simultaneously at the Technical College and the School of Fine Arts. He subsequently entered the Boule school and worked for a decorator in Lyon, first as an

interior designer, and later as the head of a study bureau. In 1973, he was chosen to be the artist for the Raid Afrique, along with his brother Jean-Claude, an editor. After his return, he often agreed to combine his talent with the various initiatives of Citroën : 2 CV Rally-cross events, the fiftieth anniversary of "Traction avant", the Visa Trophy, the presentation of cars to the press and the launching of a line of school equipment etc.

On 24 October 1984, George Popovitch was to depart on a voyage from which he was not to return. However, the friendly shadow of the artist crouched in the desert sand, still remains in the memory of all. ▲



L'ANTIQUAIRE

CITROËN MEP X 27, 1971

Conçue et réalisée à Albi par Maurice-Emile Pezous, la MEP fut essayée en 1966 sur le circuit du Mans par Maurice Trintignant. Elle fut commercialisée par la FFSA en 1969 comme monoplace d'initiation à la compétition dans le cadre d'un trophée Citroën-Total-Michelin appelé Formule Bleue. D'abord équipée du moteur de la Panhard 24 TC (MEP × 2), elle reçut la mécanique de la toute nouvelle GS en 1971 (MEP × 27). Pendant sept ans, elle permit à plusieurs centaines de jeunes pilotes de faire leurs premières armes en monoplace sur les différents circuits de France.

MOTEUR: 4 cylindres à plat opposés. Alésage 74 mm. Course 59 mm. Cylindrée 1015 cm³. Puissance réelle 78 ch DIN à 7 500 tr/mn. Rapport volumétrique 9,2. Couple 9 m.kg à 5 500 tr/mn. 2 arbres à cames en tête (1 par culasse) commandés par courroies crantées. Alimentation par 2 carburateurs inversés double corps Weber 40 IDF 15. Réservoir d'essence 19 litres.

TRANSMISSION: embrayage monodisque à sec à commande hydraulique. Boîte de vitesses GS à 4 rapports. Couple conique 9 × 33. Roues arrière motrices. **DIRECTION:** à crémaillère. Diamètre de braquage 11,20 m. Volant de direction à 3 branches gainé.

FREINS: à disques. Diamètre 240 mm à l'avant, placés dans les roues, 266 mm à l'arrière, accolés à la boîte de vitesses. Double circuit de freinage commandé par palonnier de sécurité à répartition réglable (2 maîtres cylindres). **SUSPENSION:** 4 roues indépendantes. 4 bras de suspension à leviers triangulés d'inégales dimensions. Les ressorts hélicoïdaux et les amortisseurs télescopiques hydrauliques sont disposés à l'intérieur de la carrosserie (meilleure aérodynamique). Barres anti-roulis réglables à l'avant et à l'arrière.

CHASSIS: tubes profilés à froid de section rectangulaire ou carrée. 2 caissons en feuilles de métal léger rivées sont placés latéralement entre les suspensions avant et le compartiment moteur.

ROUES: en tôle emboutie de 5 × 13 à l'avant et 6,5 × 13 à l'arrière. Pneus Michelin XAS avant 14 × 13, arrière 16 × 13.

DIMENSIONS: longueur hors tout 3,80 m. Largeur hors tout 1,45 m. Empattement 2,205 m. Voie avant 1,239 m. Voie arrière 1,246 m. Poids à vide 392 kg.

PERFORMANCES: vitesse maximale 210 km/h.

*D*esigned and put together in Albi by Maurice-Emile Pezous, the MEP was tried and tested in 1966 on the Le Mans circuit by Maurice Trintignant. It was marketed by the FFSA in 1969 as a single seater for beginners in competition within the Citroën-Total-Michelin Trophy called "Formule Bleue". It was initially equipped with the Panhard 24 TC (MEP X 2) engine, and later received that of the new GS in 1971 (MEP X 27). For seven years it allowed several hundreds of young drivers to win their colours in single seater cars on circuits throughout France.

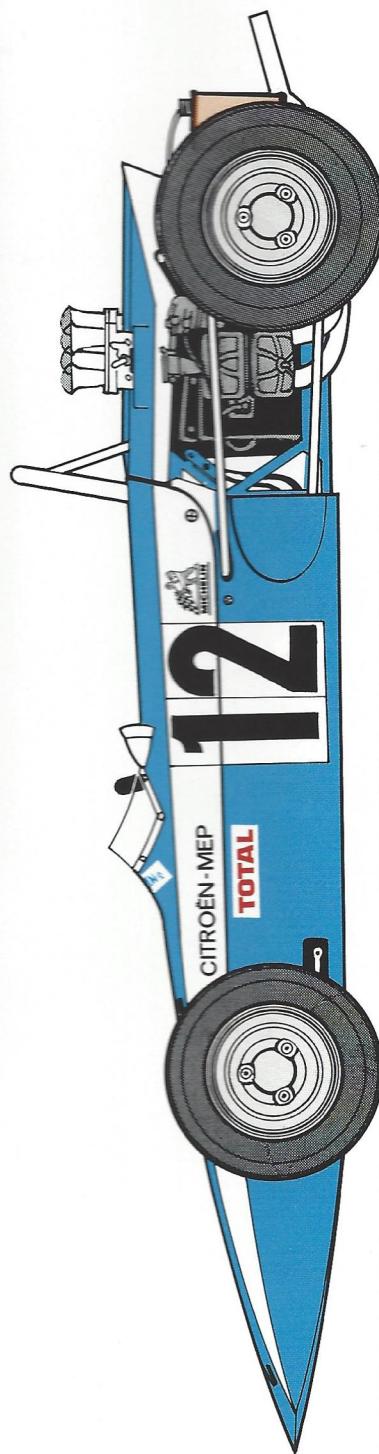
ENGINE: a flat 4-cylinder, 74 mm bore, 59 mm stroke, 1 015 cc engine, giving 78 horsepower DIN at 7 500 rpm. Compression ratio: 9.2. **Torque:** 9 m.kg at 5 500 rpm. There are 2 overhead belt-driven camshafts (one per cylinder head). Petrol is fed by dual barrel Weber 40 IDF 15 carburettors. Petrol tank capacity: 19 litres. **TRANSMISSION:** hydraulically operated by a dry single disc clutch and there is a 4-speed GS gearbox. Conic torque 9 x 33. Rear wheel drive. **STEERING:** rack and pinion. Lock diameter: 11.20 m. The covered steering wheel has three spokes. **BRAKES:** 240 mm diameter discs placed in the wheels at the front, and 266 mm diameter discs placed at the back, situated alongside the gear box. The double brake circuit is controlled by an adjustable safety compensator (with 2 master cylinders).

SUSPENSION: fitted independently on all 4 wheels. There are 4 suspension arms fitted with triangular levers of unequal dimensions. Helicoidal springs and telescopic shock-absorbers are situated on the innerside of the bodywork (to enable better aerodynamics). Adjustable anti rolling bars are situated both at the front and at the rear.

CHASSIS: welded tubular form, made from a rectangular or square section. 2 caissons in sheets of riveted metal are laterally placed between the front suspension and the engine compartment.

WHEELS: are made of stamped sheet metal 5 x 13 at the front and 6.5 x 13 at the rear. 14 x 13 Michelin XAS tyres at the front, 16 x 13 at the rear. **DIMENSIONS:** overall length, 3.80 m. Overall width, 1.45 m. Wheelbase, 2.205 m. Front track, 1.239 m. Rear track, 1.246 m. Weight (when empty) 392 kg.

PERFORMANCE: a top speed of 210 kph (131.25 miles per hour).



CITROËN MEP X 27, 1971

シエロナビ