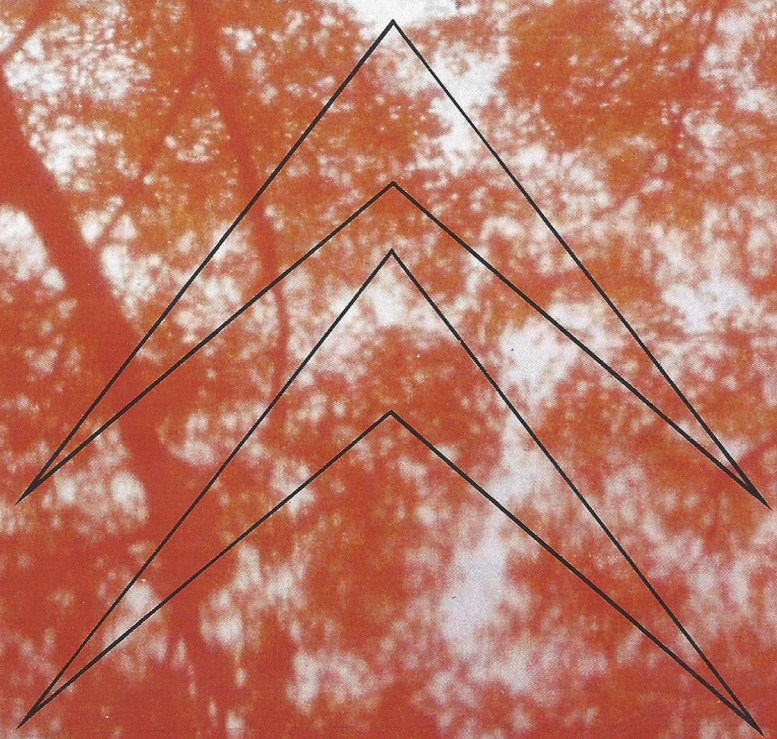




70



LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques Citroën. Textes et photos sont reproductibles librement. Les photos sont communiquées à la presse sur demande indiquant leurs références. *Quarterly information bulletin published by the Citroën Public Relations Office. Texts and photographs are copyright free. Photos are sent to the press when reference is given.*

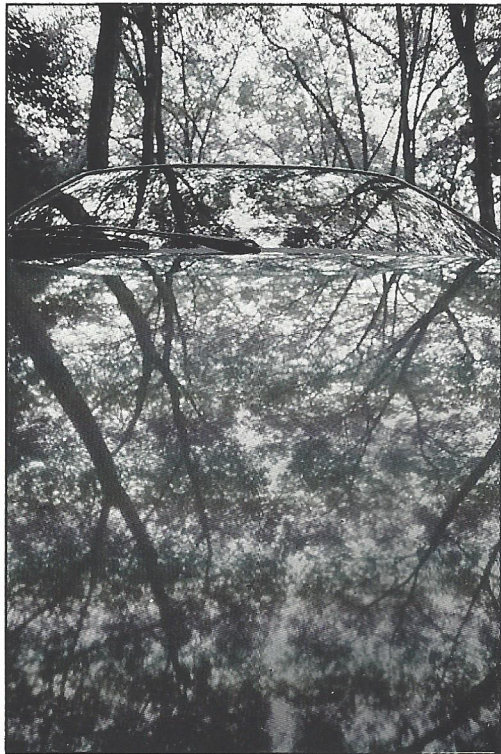
Sommaire

	Pages
Editorial	3
De Javel à Neuilly	4
Adieu à Javel	6
Modifications internes	10
BX : la carrosserie	12
Bilan 1982	16
Chiffres de production	17
Photothèque : Jean Roussel	18
Echos	24
2 CV des petits (Italie)	28
2 CV des grands (Allemagne)	30
Trophée Visa : classement	33
Trophée Visa : les courses	34
Chez l'antiquaire : l'Ami 8	42
Rétro-pub : Type A 1919	44

Contents

<i>Editorial</i>	3
<i>From Javel to Neuilly</i>	4
<i>Goodbye to Javel</i>	6
<i>Interior changes</i>	10
<i>BX bodywork</i>	12
<i>1982 financial results</i>	16
<i>Production figures</i>	17
<i>Photo library : Jean Roussel</i>	18
<i>Snippets</i>	24
<i>Children's 2 CVs (Italy)</i>	28
<i>Adults' 2 CVs (Germany)</i>	30
<i>Visa Trophy : positions</i>	33
<i>Visa Trophy : the events</i>	34
<i>Antiquarian's corner : the Ami 8</i>	42
<i>News from the past : Type A, 1919</i>	44

Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger. Dépôt légal n° 42778. Rédaction, administration : Automobiles Citroën, Direction de l'Information et des Relations Publiques. F-92208 Neuilly-sur-Seine Cedex. Téléphone : 759.50.60. Tél. lex CITR 614.830 RPM +.



Instrument de découverte du paysage, l'automobile en même temps s'intègre à celui-ci. Cependant l'auto peut être miroir et, par le jeu des reflets, renvoyer au paysage sa propre image. Poussons un peu plus loin encore : l'auto intégrée au paysage est reflet de paysage se promenant dans le paysage. Quant à la photo, elle est reflet d'un paysage reflet de paysage, etc... Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? Dès lors ce qui est derrière est comme ce qui est devant, la photographie devient proche de la phénoménologie transcendante et Cartier Bresson le voisin de Husserl. Mais cette magnifique photo de la BX due à Albert Bérenguier frappe surtout par la convergence d'inspiration qu'elle manifeste, en version couleur, avec les images en noir et blanc de la CX par Jean Roussel (page 18). Même angle de prise de vue, ou presque, recherches peut-être parallèles et pourtant une profonde différence dans le rendu : luxuriance à la Jackson Pollock des branches symétriquement inversées effaçant les formes du véhicule chez l'un ; ascèse géométrique des lignes noires cernant ou incisant les plages grises d'une carrosserie ainsi mise en évidence chez l'autre.

Not only a means of discovering the countryside, the motor car also merges into it. However, the car can be a mirror, reflecting the image of the countryside itself. The car is the reflection of the countryside moving through the countryside. As for the photograph, it is the reflection of the countryside reflecting the countryside etc. etc. Why do something simply when you can make it more complicated? What is behind is then like what is ahead. Photography approaches transcendental phenomenology, Cartier Bresson neighbours Husserl. But this magnificent photograph of the BX by Albert Bérenguier is striking because of the convergence of inspiration with the images of the CX by Jean Roussel (page 18). Same viewpoint, almost, same researching, and yet a profound difference in the result: Jackson Pollock style luxuriance of the symmetrically inverted branches disguising the shapes of the car in the one, geometric ascetic outlining or cutting into the grey areas of a car body accentuated thus in the other.

Photo Albert Bérenguier (Citroën 82.413.1)

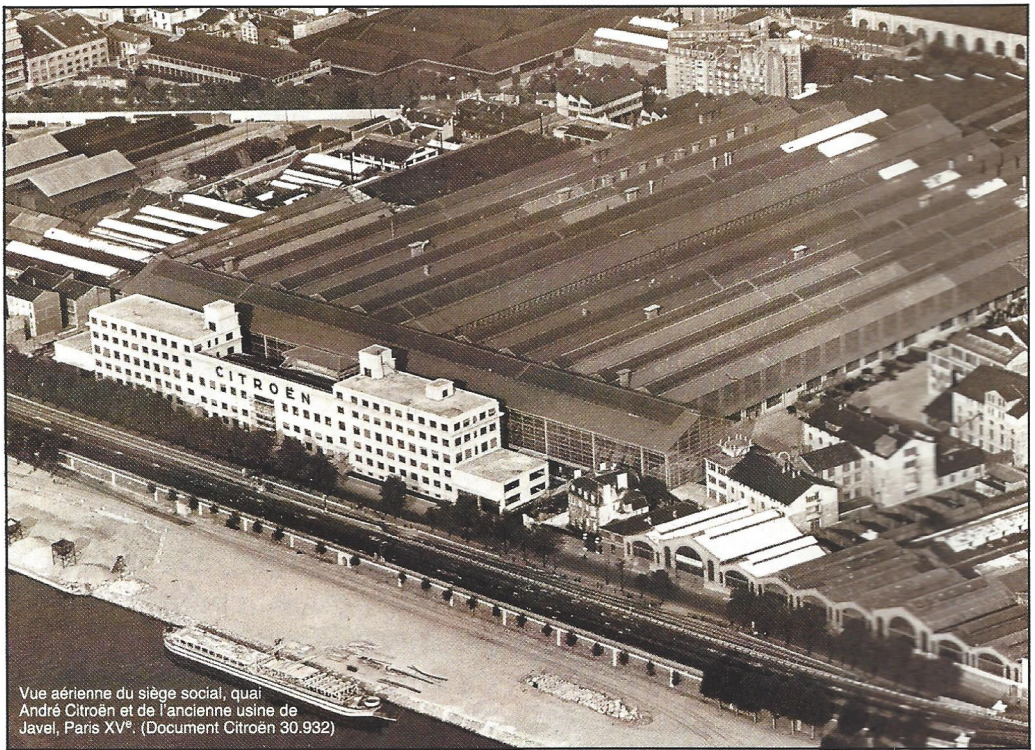
éditorial

1982 n'aura pas été, pour Citroën et l'ensemble des constructeurs français, une année facile. Dans un contexte mondial de concurrence très rude, l'augmentation des charges par les réductions du temps de travail (39 heures et 5^e semaine de congé) d'abord, les changements de catégories et de salaires en sortie de conflit social ensuite, le blocage des prix couronnant le tout, ont comprimé les marges au moment où elles étaient indispensables aux investissements nécessaires à la relance. Si le coût de production augmente, les prix étant bloqués, il n'est qu'une solution : accroître les ventes. Mais si cet objectif vient à interférer avec la stratégie d'un syndicat qui parvient à suspendre les activités d'une usine après l'autre, les choses deviennent alors vraiment compliquées. Faute de voitures à vendre, le chiffre d'affaires prévu ne sera pas atteint. De plus, si la production demeure en dessous du programme, chaque voiture reviendra plus cher ; l'automobile ne travaille pas sur des marges unitaires fixes, celles-ci dépendent du volume produit. Ajoutez un blocage des prix aussi maladroit que son déblocage, gelant les ventes pour plusieurs semaines. Le tout débouchant, au Salon de Paris, sur ce commentaire du plus haut magistrat de l'Etat : «Il y a eu erreurs de prévision des constructeurs qui n'ont pas su mettre en vente assez vite les voitures attendues.» Bonne année!

1982 will not have been an easy year for Citroën and all French manufacturers. Against a world background of very stiff competition, the increase in costs through reductions in working hours (39 hours and 5 weeks holiday) firstly and then the changes in gradings and wages due to company disputes, the price freeze crowning it all, squeezed margins at a time when they were absolutely essential for the investment necessary for an upturn. If the cost of production increases and prices are frozen, there is only one solution: to increase sales. But if this aim comes to interfere with the strategy of a union, which succeeds in halting the working of one plant after the other, things then become really complicated. Without cars to sell, the planned turnover will not be reached. Furthermore, if production is below target, each car will become more expensive; the car does not work on fixed unit margins, these being dependent on the volume produced. Add a price freeze, as clumsy as its lifting, halting sales for several weeks, all resulting, at the Paris Show, in this comment from the top authority in the country: "There have been planning errors by the manufacturers who have not been able to put the expected cars on sale quickly enough". Happy new year!

AUTOMOBILES CITROËN

La vieille dame du quai de Javel



Entre Citroën et le quai de Javel (devenu le quai André Citroën en 1958), dans le XV^e arrondissement de Paris, ce fut une longue idylle : 68 ans de vie commune, un mariage d'amour qui n'avait plus de raison.

Coincée dans un tissu urbain devenu très dense, ce fut d'abord l'usine de Javel qui dut partir. Trois millions deux cent mille véhicules y avaient été construits sous le label Citroën, dont plus d'un million trois cent mille DS, la dernière en avril 1975. Déjà, depuis 1974, sa jeune remplaçante Aulnay-sous-Bois, au nord de Paris, fabriquait les CX.

Seul le siège social (direction générale) demeurait au quai. A quel prix ! Les bâtiments, limités en surface, limités en hauteur, ne suffisaient plus à loger toutes les directions : le Commerce France, l'Exportation Europe, la Qualité, avaient dû s'expatrier en location à la Boursidière, un immeuble de bureaux au sud de Paris. Fin novembre 1982 les derniers bâtiments et terrains Citroën du quai André Citroën ont été rendus à la ville de Paris et tout le monde (sauf la Direction des Études qui demeure évidemment au Centre de recherches de Vélizy) s'est retrouvé dans un nouveau siège social à Neuilly-sur-Seine, proche banlieue Nord-Ouest de Paris, dans les bâtiments repris à la Compagnie Saint-Gobain, 62, boulevard Victor-Hugo.

Du 10 au 21 novembre, les bureaux, matériel et archives de 2700 personnes ont été

There was a long romance between Citroën and the quai de Javel (which became the quai André Citroën in 1958) in the XVth district of Paris: 68 years of communal life, a marriage of love, for which there was no longer any reason.

Caught up in an urban fabric that had become very dense, it was the Javel plant that first had to go. Three million two hundred thousand vehicles had been produced there under the Citroën name, of which more than a million three hundred thousand were the DS, the last in April 1975. Its young replacement, Aulnay-sous-Bois, to the north of Paris had already been making the CX since 1974.

Only the registered office (general management) remained at the quai. At what price! The buildings, limited in area and height, were no longer sufficient to house all the aspects of management: Home Trade, Exports Europe, Quality Control, which had to move to la Boursidière, an office property to the south of Paris. At the end of November 1982 the last Citroën buildings and sites at the quai André Citroën were returned to the city of Paris and everyone (except the Design Office which remains of course at the Vélizy Research Centre) is now at the new company headquarters in Neuilly-sur-Seine, a nearby suburb in the northwest of Paris, in buildings acquired from the Saint Gobain company, 62, boulevard Victor-Hugo. It is almost a record, in any event

CHANGE DE DOMICILE

devient la jeune fille de Neuilly



Le nouveau siège d'Automobiles Citroën à Neuilly-sur-Seine.
(Photo A. Béranguier, Citroën 82.414.1)

déménagés, y compris l'informatique qui a trouvé place dans un immeuble de six étages à quelques mètres du siège social.

Un grand bâtiment en forme de H couché dans l'axe est-ouest, cinq niveaux pour l'aile nord, sept pour l'aile sud, façades de glaces, tel se présente le nouveau siège d'Automobiles Citroën, situé dans un parc de gazon et d'arbres où se trouve le restaurant équipé pour assurer 2000 repas.

Le 10 novembre 1982, pour marquer qu'une page était tournée dans l'histoire de Citroën, 41 voitures représentatives de la production 1919-1982, aux applaudissements des Parisiens, ont remonté les Champs-Élysées et traversé la capitale pour joindre symboliquement l'ancien siège au nouveau : la vie continue.

Le même jour avait lieu dans le grand hall subsistant encore de l'usine de Javel une dernière et bien sympathique cérémonie : Jacques Lombard, président du Directoire d'Automobiles Citroën, y remet la médaille de l'Ordre national du Mérite aux anciens de la «Croisière Jaune».

a performance: in ten days only, from 10th to 21st November the furniture, equipment and records of 2700 people were moved, including the data processing, which took place in a special six storey building a few metres from the headquarters.

A large building in the shape of an H lying east-west with five levels for the north wing, seven for the south one and a glass frontage, such is the new headquarters of Citroën Cars, situated in a park of lawns and large trees where there is a restaurant equipped to provide 2000 meals.

On 10th November 1982, to mark a new page in the history of Citroën, 41 cars representing production from 1919 to 1982, to the applause of Parisians, drove up the Champs Elysées and crossed the capital to symbolically join the old headquarters to the new: life goes on.

On the same day there took place in the large shop still remaining of the Javel plant a rather moving ceremony: Jacques Lombard, Chairman of the Board of Citroën Cars, returned there the National Order of Merit to veterans of the "Croisière Jaune".

NOUVELLE ADRESSE

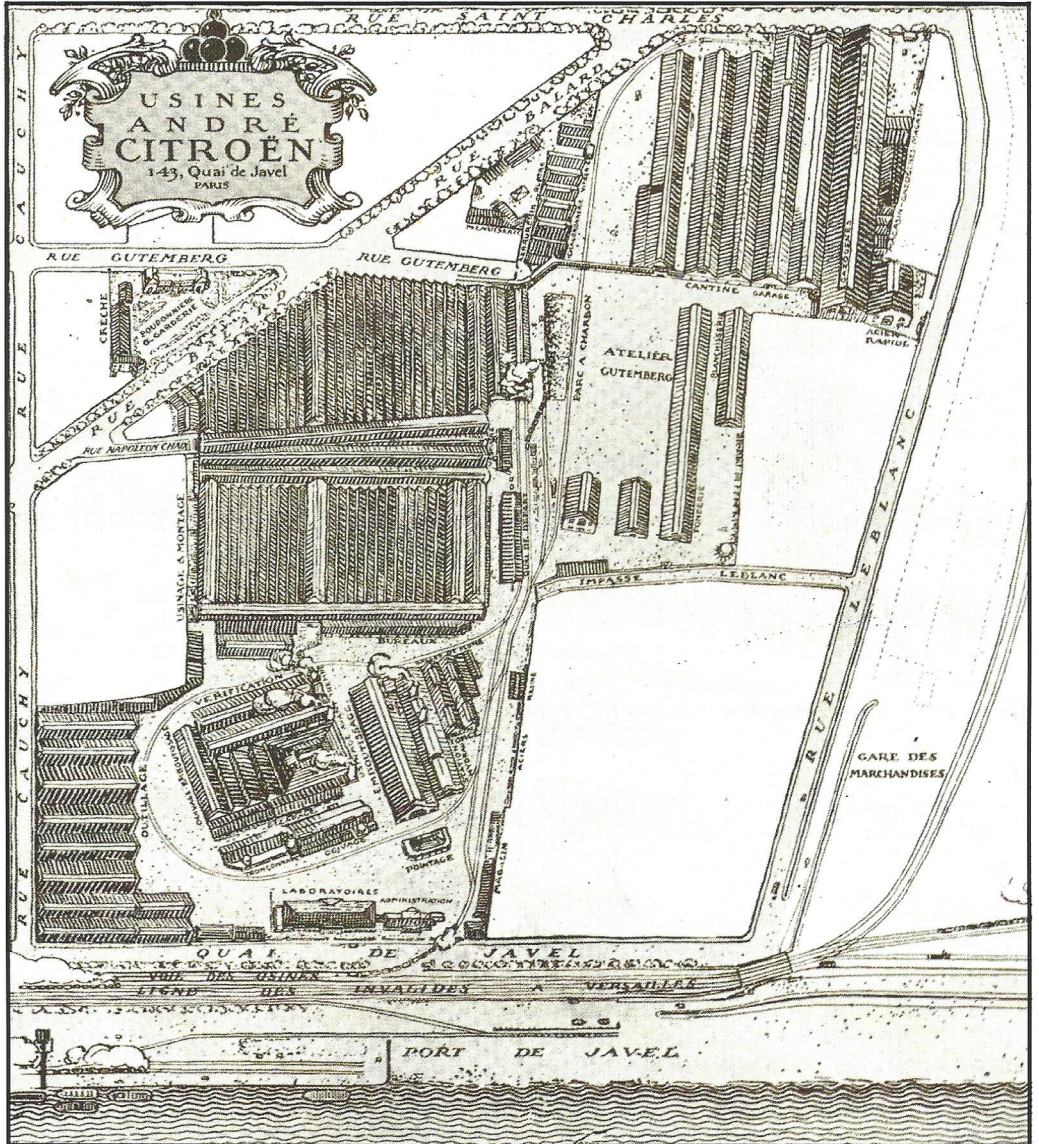
géographique :

Automobiles Citroën
62, boulevard Victor-Hugo
Neuilly-sur-Seine.

postale :

Automobiles Citroën
F-92208 Neuilly-sur-Seine Cedex.
téléphone (standard) : (1) 759.41.41
téléc : CITR 614.830 F.

ANDRÉ A JAVEL



Document Citroën 26.556

1916. La guerre. André Citroën, 36 ans, mobilisé comme lieutenant d'artillerie, s'inquiète de la pénurie de munitions sur le front. Il propose de construire une usine capable de fabriquer 20 000 obus par jour. On ne le croit pas, mais on l'autorise à essayer...

1916. The war. André Citroën, 36 years old, called up as an artillery lieutenant, was worried about the shortage of munitions. He suggested that a factory be built capable of manufacturing 20,000 shells a day. No one believed him, but he was allowed to try...

André Citroën achète des terrains au quai de Javel pour y construire une usine à l'extrémité de Paris, rive gauche de la Seine. Bientôt s'élève une usine d'obus dont les bâtiments couvrent 8 hectares, la plupart en rez-de-chaussée. Un embranchement de chemin de fer particulier dessert l'usine. Quelques mois auparavant, cet espace était en partie occupé par des aciéries, en partie par des terrains vagues, des masures et les cloches à melon de cultures maraîchères.

COSTUMES ET BONNETS DE COULEURS

Quatre mille vestiaires individuels et fermés étaient installés dans les divers bâtiments. Les ouvriers y revêtaient leur costume de travail : cotte et pantalon bleus pour les spécialistes, noirs pour les manœuvres, blouse kaki pour les contre-maîtres, blouse blanche avec bonnet de couleur différente selon les ateliers pour les femmes.

1919 : LA PREMIÈRE VOITURE DE SÉRIE

Au mois de mars 1919, André Citroën décide de reconstruire son usine en donnant corps à un grand projet : la fabrication à forte cadence d'une voiture populaire.

Le 4 juin 1919, la première 10 CV Citroën, la «Type A», est livrée. Pour la première fois en France une voiture est fabriquée en série, à l'américaine. La production est de 30 voitures par jour au lieu de 3 comme c'était le cas jusque là, et encore ! En 1924, Javel sortira 300 véhicules chaque jour.

1924 : L'HEURE DU «TOUT-ACIER»

Nouvelle conception de la fabrication des carrosseries à Javel : au lieu de recouvrir de tôle une armature en bois, on fabrique directement la carrosserie en tôle d'acier. La

André Citroën bought land at the quai Javel to build a factory there, far from the lively streets of the smart districts, right at the edge of Paris, on the left bank of the Seine.

A munitions factory soon rised up, the buildings covering 200 acres, most on the ground floor. A private railway siding served the factory. The steel and fuels arrived by water. A few months beforehand, this space had been occupied by steel-works on the one hand and waste land on the other, dilapidated hovels and the cloches of market-garden crops.

COLOURED DRESS AND CAPS

Four thousand individual and closed lockers were fitted in the various buildings. There the workers put on their working clothes: blue coat and trousers for the skilled workers, black for the unskilled, khaki shirt for the foremen, white blouses with caps of various colours according to the shop for the women.

Fire department, co-operative supply stores, babies' room, day nursery, dental room, it was all there. 3,500 meals could be served in a restaurant of 32,280 sq. ft.

1919: THE FIRST SERIES CAR

In the month of March 1919 André Citroën decided to convert his factory in realizing a major project: the large scale production of a car for the people.

On 4th June 1919 the first 10 CV Citroën, the "Type A", was delivered. For the first time in France a car had been mass-produced, as in America. Production was 30 cars a day instead of 3 as had been the case until then, but wait. In 1924 the Javel plant was to be running off 300 vehicles a day and 400 a day in 1928.

1924: THE TIME OF THE "ALL STEEL" BODY

A new concept for the manufacture of car bodies at Javel: instead of covering a



Vue aérienne des premiers bâtiments qui seront entièrement reconstruits en 1933. (Document Citroën 9.870)

«tout-acier» était robuste, légère, confortable. Citroën popularise ainsi la voiture fermée qui passe de 20 % en 1919 à 90 % des voitures particulières en 1930.

1927 : LINDBERGH AU QUAI DE JAVEL

Dans la nuit du samedi 21 mai 1927, le capitaine Charles Lindbergh atterrissait au Bourget après avoir survolé le premier l'Océan Atlantique sans escale, à bord de son avion «Spirit of Saint-Louis». Il déclare qu'il avait été guidé par la Tour Eiffel illuminée au nom de Citroën. André Citroën l'invite à Javel où, le 28 mai, il est acclamé par 10 000 ouvriers.

1933 : L'USINE FAIT PEAU NEUVE

En 1933, Citroën décida de reconstruire entièrement Javel : démolir 30 000 m² d'ateliers, creuser le sol de 5 m sur 55 000 m², dresser 12 500 tonnes de charpentes métalliques (plus que la Tour Eiffel) couler 1800 pieux de béton, aménager les étages, couvrir l'ensemble et obtenir 12 000 m² d'ateliers utilisables. Le tout en cinq mois (au lieu de trois ans) sans jamais arrêter la production de 400 voitures par jour.

Le 9 octobre 1933, Citroën convie 6 500 personnes, dont Louis Renault, au banquet d'inauguration de ses nouvelles usines. Parmi les invités, ses 2800 concessionnaires français et étrangers ainsi que 1500 ouvriers ou employés ayant plus de dix ans de service à l'usine.

1934 : LA RÉVOLUTION TRACTION

En mai 1934, une nouvelle voiture sort de l'usine de Javel : la «7», qui n'a rien de commun avec tout ce que l'on a pu voir

wooden frame with sheet steel, the body is made directly from it. The "all steel body" was sturdy, light and offered a maximum of comfort. Thanks to it Citroën popularized the saloon car, which moved from 20% of private cars in 1919 to 90% in 1930.

1927: LINDBERGH AT THE QUAI DE JAVEL

On the night of 21st May 1927 Captain Charles Lindbergh landed at Le Bourget having made the first non-stop trans-Atlantic flight on his plane "Spirit of Saint-Louis". On his arrival he said that he had been guided on his arrival by the Eiffel Tower lit up with the Citroën name. André Citroën invited him to Javel where on 28th May he was greeted with cheers by 10,000 workers.

1933: THE FACTORY CASTS ITS SKIN

In 1933 Citroën decided on complete reconstruction at Javel: to demolish 323,000 sq. ft. of shops, to excavate the ground 16.5 ft over 592,000 sq. ft., erect 12,500 tonnes of steel-work (more than the Eiffel Tower), drive in 1,800 concrete piles, organize the floors, cover the lot and obtain 323,000 sq. ft. of usable shop floor. All was done in five months (instead of three years) without ever halting the production of 400 cars a day.

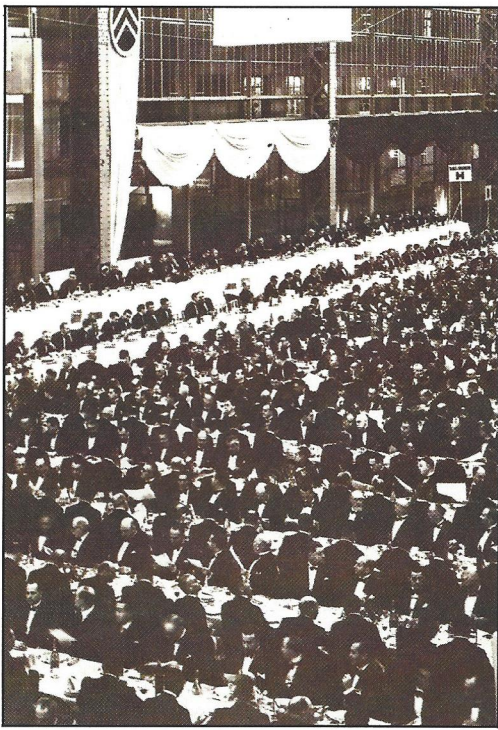
On 9th October 1933 Citroën invited 6,500 people, including Louis Renault, to the inaugural banquet for his new plants. Among those invited were 2,800 French and foreign dealers as well as 1,500 workers and staff with more than ten years service at the plant.

1934: THE FRONT-WHEEL DRIVE REVOLUTION

In May 1934 a new car left the Javel plant: the "7", which had nothing in common with



1927, tout le personnel de Javel acclame Charles Lindbergh. (Photo Citroën 21.546 bis)



6 500 convives au banquet inaugural de 1933 sur les nouvelles chaînes de montage. (Photo Citroën 1.482)

rouler jusqu'alors. Carrosserie aérodynamique. Roues avant motrices et directrices. L'atelier de ferrage a été complètement transformé pour recevoir les nouvelles machines à souder la coque en une seule pièce.

1955 : DS ET HYDROPNEUMATIQUE

Début 1955, Javel se prépare à fabriquer un nouveau modèle révolutionnaire : la DS 19. Pour la première fois au monde, un véhicule recevait une suspension hydropneumatique à quatre roues indépendantes à hauteur constante, une boîte de vitesses semi-automatique, une direction assistée, des freins à disques assistés, une carrosserie originale à l'aérodynamisme poussée. On travaille jour et nuit pour mettre au point les machines à souder la carrosserie, le montage des circuits et des organes hydrauliques. Les premières voitures sont prêtes en septembre. Le 6 octobre 1955, la « bombe DS » éclate au Salon de Paris. A la fin de la première journée, 12 000 commandes avaient été enregistrées.

1958 : QUAI ANDRÉ CITROËN

Le 9 octobre 1958, la ville de Paris rendit hommage à l'industriel de génie que fut André Citroën en baptisant de son nom le quai de Javel où furent produits, de juin 1919 à avril 1975, 3 227 105 véhicules.

Le 15 avril 1975 la dernière ligne de montage de l'usine de Javel s'arrêtait définitivement.

Le 22 novembre 1982 le dernier camion de déménagement quittait les bâtiments vides du 133, quai André Citroën. Désormais le destin de Citroën se joue ailleurs.



1935, le grand hall de Javel d'où les voitures « tombaient » de chaîne. (Document Citroën 21.883-12 A)

what has been seen on the roads till then. Aerodynamic body. The front wheels were driven and steer. The metal working shop had been completely converted to take the new machines for welding the body in a single piece.

1955: DS AND HYDROPNEUMATICS

At the beginning of 1955, Javel was preparing to manufacture a revolutionary new model, the DS 19. For the first time in the world a car was given hydropneumatic suspension on four independent wheels at constant height, a semi-automatic gearbox, power assisted steering, power assisted disc brakes and a very original body with advanced aerodynamics. Work went on day and night to develop the machines for welding the body and fitting the hydraulic systems and parts. The first cars were ready in September. On 6th October 1955 the "DS bomb" burst upon the Paris Motor Show. At the end of the first day 12,000 orders had been taken.

On 25th July, after a reign of 23 years, the last Traction Avant left the Javel plant.

1958: QUAI ANDRÉ CITROËN

On 9th October 1958 the city of Paris paid homage to the industrialist of genius that was André Citroën by naming the quai de Javel after him, where from June 1919 to April 1975 there were produced 3,227,105 vehicles.

On 15th April 1975 the last assembly line at the Javel plant finally stopped.

On 22nd November 1982 the last removal lorry left the empty buildings at 133 quai André Citroën. Henceforth the destiny of Citroën will be played out elsewhere.

AUTOMOBILES CITROËN

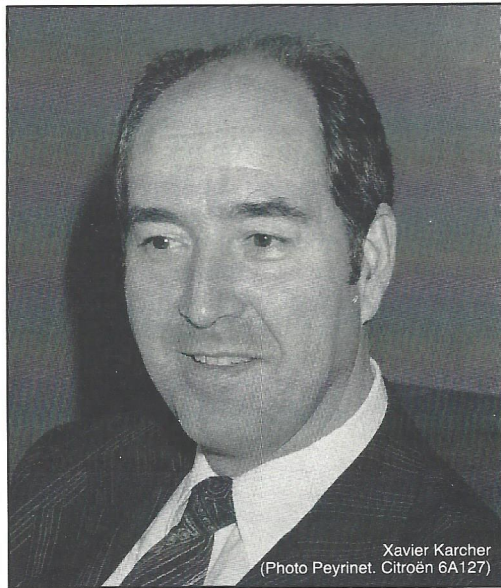
les hommes demeurent, les structures changent



Jacques Lombard
(Photo Lacoste. Citroën 82.371)



Raymond Ravenel
(Photo Guyot. Citroën 6A89)



Xavier Karcher
(Photo Peyrinet. Citroën 6A127)

Le 28 septembre 1982, un communiqué PSA annonçait, à échéance du 1^{er} janvier 1983, des modifications dans l'organisation des état-majors du groupe et de ses deux principales filiales, Automobiles Citroën et Automobiles Peugeot. Ces dernières abandonnant la formule Directoire-Conseil de Surveillance pour revenir à la dualité Direction Générale-Conseil d'Administration.

Jacques Lombard, de président du Directoire Citroën, devient Directeur Général de Citroën avec les mêmes pouvoirs. Il continue d'être assisté de Xavier Karcher et Raymond Ravenel, ex-membres du directoire, confirmés dans leur fonction de directeurs généraux. La troïka mise en place en 1979 se trouve donc reconduite.

On 28th Sept. 1982 a PSA press release announced with effect from 1st Jan. 1983 a number of changes in the management organizations of the Group and its two main subsidiaries, Automobiles Citroën and Automobiles Peugeot. The two latter are abandoning the Board of Directors-Supervisory Board formula to return to the duality General Management-Executive Board.

The shape is changing, the people remain: Jacques Lombard, from Chairman of the Citroën Board of Directors, becomes Chief Executive with the same powers. He assisted by Xavier Karcher and Raymond Ravenel, ex-members of the Board, confirmed in their position as General Managers. The three, installed in 1979, are

Jean Baratte, membre du directoire PSA, est nommé président du Conseil d'Administration d'Automobiles Citroën qui remplace le Conseil de Surveillance dont François Gautier était jusqu'ici président.

Une organisation de type similaire est mise en place à Automobiles Peugeot.

Ces mesures doivent permettre d'assurer une liaison meilleure encore entre les deux entités, rappelant constamment à l'une les orientations et les nécessités de l'autre, et réciproquement.

QUATORZE DIRECTIONS

La Direction Citroën International-Citroën Industrie est scindée en deux :

- La Direction des équipements industriels qui groupe « Citroën constructions mécaniques » et l'Ingenierie.

- La Direction « International Citroën » qui groupe les activités commerciales (voitures et pièces) et les « grands projets » étrangers.

Il y a donc désormais quatorze directions dont les responsables forment, avec les trois directeurs généraux, le Conseil des directeurs d'Automobiles Citroën.

thus kept on under another title.

Jean Baratte, of the PSA Board, is appointed Chairman of the Executive Board of Automobiles Citroën, which replaces the Supervisory Board, of which François Gautier has been Chairman until now.

This should permit even better liaison between the two entities, constantly reminding one of the trends and needs of the other and vice versa.

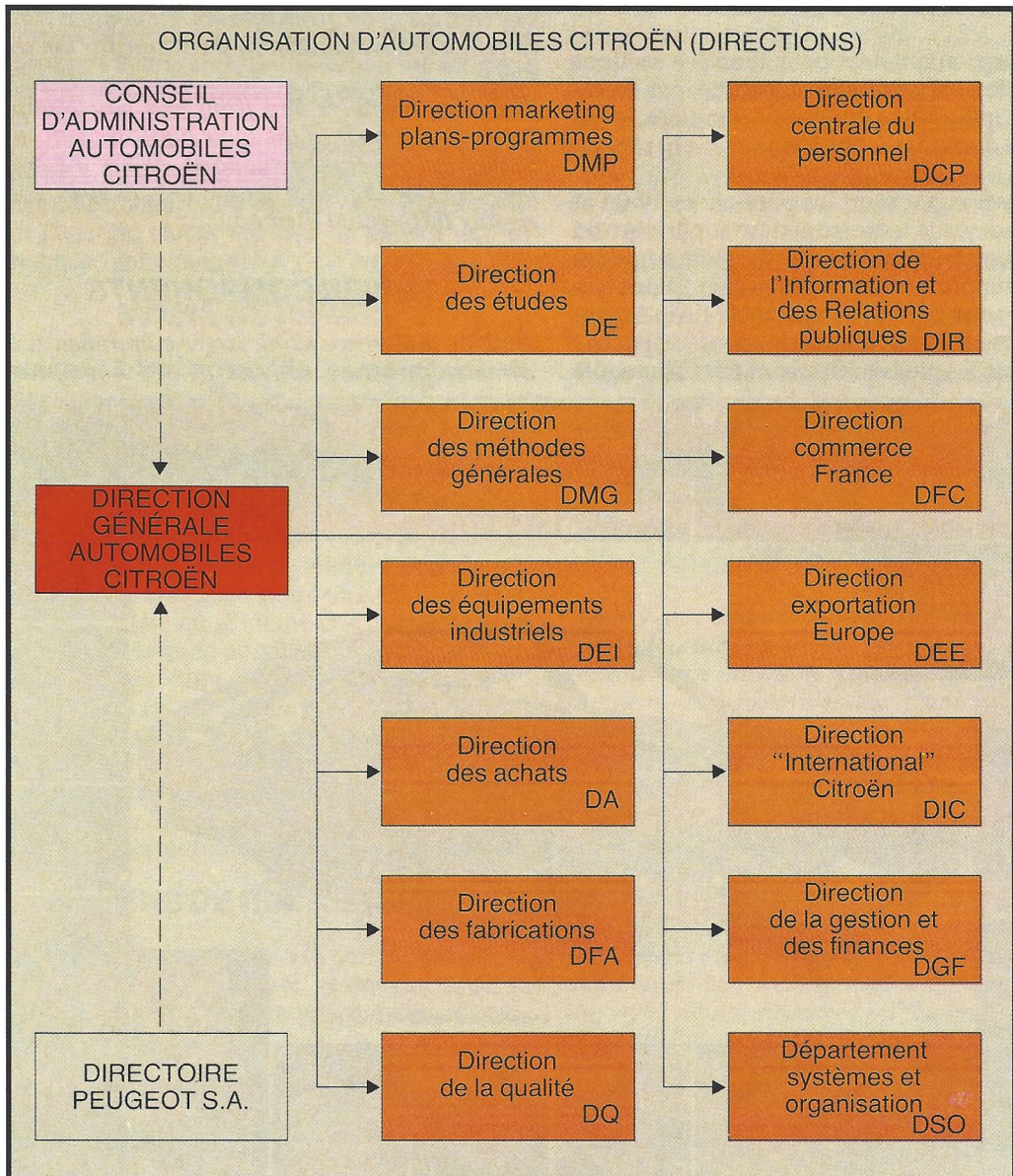
FOURTEEN MANAGERMENTS

The management of Citroën International-Citroën Industrie is parted into two:

- *the industrial equipment management groups "Citroën Mechanical Constructions" and Engineering.*

- *the "Citroën International" management brings together commercial activities (cars and parts) and foreign "major projects".*

Thus in future there will be fourteen main management (see below), the people in charge of which, together with the three General Managers, form the Board of Directors of Automobiles Citroën.



BX : TOUS LES SECRETS DE SA CARROSSERIE

Digne à tous égards de la tradition Citroën, la BX présente de nombreuses innovations. De ce point de vue et indépendamment de son style, la carrosserie de la BX n'est pas la partie la moins intéressante de ce nouveau modèle.

Voiture moderne conçue à l'aide de moyens scientifiques, la BX possède une structure à la fois très robuste et très légère, ce qui accroît ses possibilités en performances comme en économie de consommation.

UNE STRUCTURE ROBUSTE

L'ensemble de la caisse repose sur une infrastructure extrêmement robuste constituée par :

1. des brancards qui partent derrière le pare-chocs avant et vont rejoindre les longerons de caisse auxquels ils sont soudés, à l'aplomb des pieds milieu,
2. des côtés de caisse très rigides, faits d'une pièce maîtresse d'un seul tenant en tôle de 0,8 mm,
3. deux corps annulaires pour tenir les sections transversales : un premier constitué par le tablier et le pare-brise collé qui complète le tablier, un deuxième constituant l'entrée du hayon.

Les traverses supportant les pare-chocs avant et arrière ainsi que la traverse arrière supérieure du pavillon sont en tôle épaisse, de même que les traverses supportant les sièges avant. Elles assurent une bonne rigidité à l'ensemble de la caisse. Les matériaux sont judicieusement disposés : par exemple les pieds milieu sont faits d'une tôle

The BX has many innovations, worthy of the Citroën tradition in all respects. From this point of view, and apart from the styling, the BX's bodywork is by no means an uninteresting part of this model.

A modern car built by scientific means, the BX is of a strong yet light structure which can give better performance as well as improved fuel economy.

A ROBUST STRUCTURE

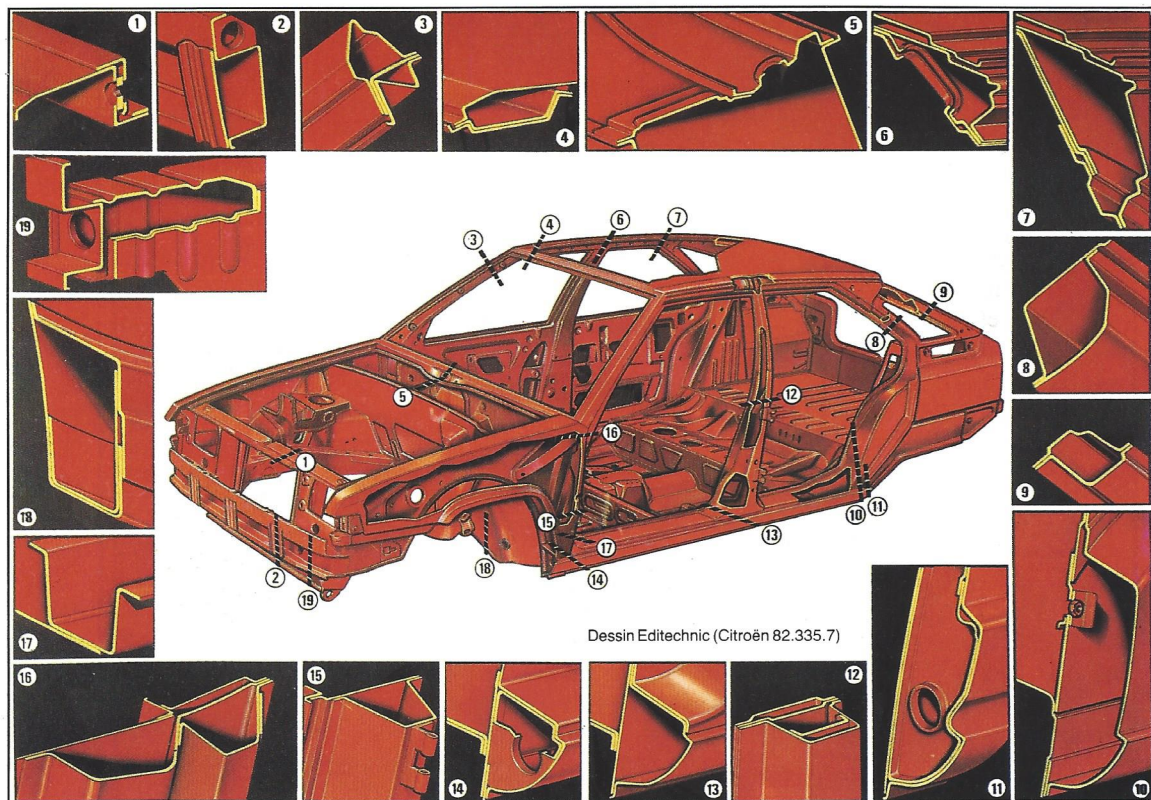
The bodywork is supported by an extremely strong framework consisting of:

1. members which start behind the front bumpers and join the bodywork longerons to which they are welded level with the door pillars,
2. very rigid side members, constructed from one piece of 0.8 mm steel,
3. two flanges which carry the transverse sections: one consists of the front apron with bonded windscreen; a second consists of the frame for the rear hatch.

The cross members and front and rear bumper supports are made of the same high-strength steel as the rear upper roof supports, as are the cross members for the front seats. This assures good rigidity throughout the body.

FEWER COMPONENTS

Built by preference using larger components, the complete structure consists of 334 components



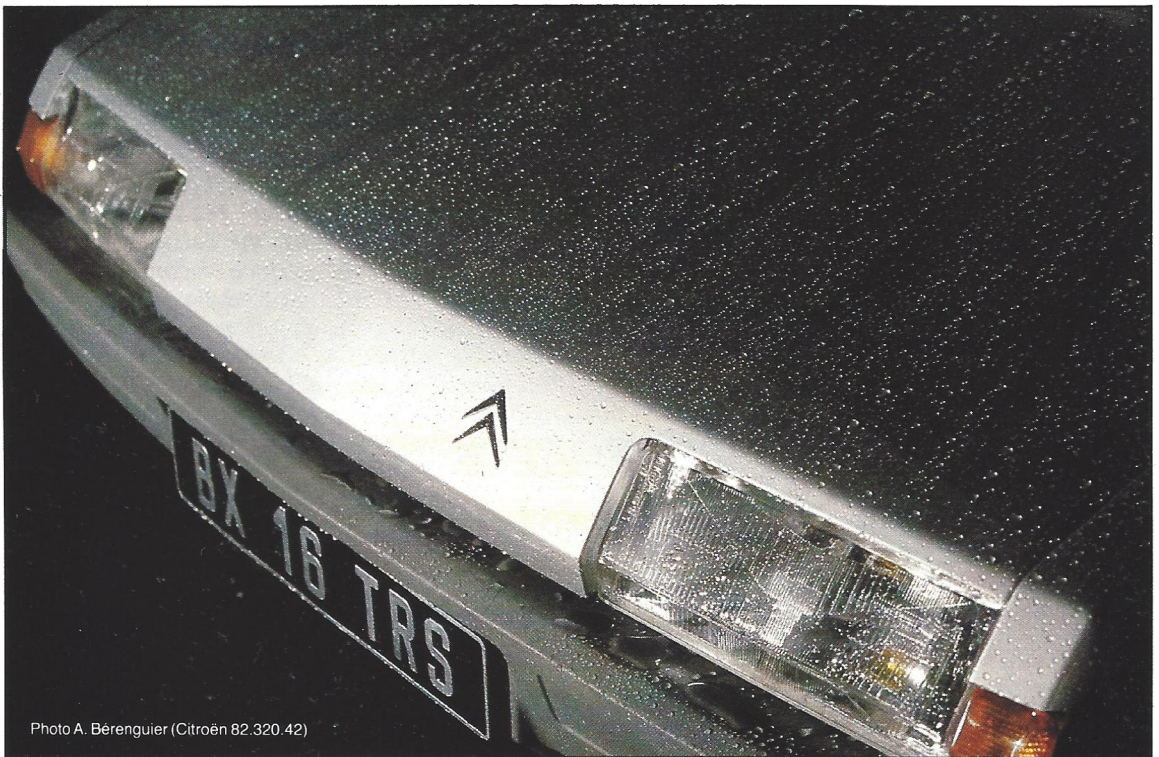


Photo A. Bérenguier (Citroën 82.320.42)

épaisse à l'extérieur et en bas pour supporter les efforts des charnières, à l'intérieur et en haut pour supporter les efforts de la ceinture de sécurité.

Des aciers à haute limite élastique sont placés dans les zones supportant des efforts intenses : zones d'accrochage des essieux, structures dissipant l'énergie en cas de choc ou supportant les pare-chocs par exemple.

MOINS DE PIÈCES

Constitué de préférence de pièces de grande dimension, l'ensemble de la structure compte seulement 334 pièces au lieu de 531 pour la GSA ; l'ossature de caisse compte 210 pièces au lieu de 288 pour la GSA.

La diminution du nombre de pièces entraîne une diminution du nombre des points de soudure nécessaires (2676 points de soudure pour la BX alors qu'il en faut 5024 pour une GSA et 4520 pour une CX) et par là même une grande facilité de montage avec une possibilité d'utiliser davantage les ressources de la robotique.

Chaque porte est constituée de deux pièces principales seulement : un panneau extérieur et un panneau intérieur intégrant l'encadrement. Il en résulte un grand avantage quant à la résistance à la corrosion par diminution des jonctions qui souvent supportent mal le vieillissement.

MOYENS DE RECHERCHES

Des moyens de recherches très perfectionnés ont permis de calculer, dessiner, tester et choisir la meilleure solution pour chaque problème de carrosserie.

Par exemple la conception assistée par ordinateur, la photoélasticimétrie (la tôle revêtue d'un vernis spécial est examinée sous lumière polarisée), l'analyse vibratoire au banc de simulation phonique (chaque zone est excitée à des fré-

quents comparés avec 531 pour la GSA, et le framework for the body has 210 components compared with 288 for the GSA.

The reduction in the number of components results in fewer welding points being necessary (only 2676 welding operations are necessary for the BX compared with 5024 for the GSA and 4520 for the CX) and at the same time means easier assembly and the possibility of using robots to greater advantage.

Each door is made up of two main sections: an inner skin and an outer pressing which form the framework. The result is a great advantage in terms of resistance to corrosion because of a reduction in the number of joints which usually cause problems.

RESEARCH

Highly developed means of research have allowed solutions to be calculated, designed, tested and chosen for each bodywork problem. For example, the computer assisted birth of the car, «photoélasticimétrie» (specially varnished sheet-metal is examined under a polarised light), vibration analysis on a sonic simulation test bench (each area is tested at critical frequencies and structural weaknesses are shown on a cathode ray screen), and the method of finite element analysis, an advanced technique using torsional frequency visualisation even before a prototype is made, in order to evaluate its strength and correct any weak points which might show up. 4000 points measured on the body drawings of a half-BX, as well as the sheet-metal thickness of the components being studied, are fed into the computer. From these data the computer reproduces these surfaces which it puts together to form the structure of the bodyshell — a network composed of 8000 points or intersections, which are a

quences critiques et les faiblesses de structure sont visualisées sur écran cathodique).

Ou encore la méthode de calcul des éléments finis, technique de pointe faisant appel au maillage, avant même la réalisation du prototype, pour en évaluer la résistance et en corriger les éventuelles faiblesses. 4000 points relevés sur les plans carrosserie d'une demi-structure de BX, ainsi que les épaisseurs de tôle des éléments considérés, sont introduits dans l'ordinateur. A partir de ces informations, l'ordinateur génère des surfaces qu'il assemble pour former la structure de la carrosserie, au maillage composé de 8000 points ou intersections, représentation géométrique de ce qu'il faut calculer. Des efforts au niveau des essieux, des traverses sous sièges, etc., sont alors appliqués à cette structure. Ils se traduisent par des déplacements de points et par l'apparition de déformations visualisées sur des zones agrandies. La durée du traitement informatique, inférieure à une heure, implique la résolution de 20 000 équations, le calcul étant ramené au niveau de chaque petite surface ou élément.

Le pare-brise en verre feuilleté est collé sur la caisse et participe à sa rigidité, et par là même à la sécurité des passagers en cas de choc : 25 % de gain en torsion, 12 % de gain en flexion, par rapport à un pare-brise en verre «chaussé» sur un joint à lèvres en caoutchouc, lui-même chaussé sur l'encadrement de pare-brise. Sa mise au point a été réalisée en collaboration entre le bureau d'études et les services après-vente avec l'objectif de faciliter la réparation.

DES MATÉRIAUX DE SYNTHÈSE

La BX utilise des matériaux de synthèse à hautes performances mais à masse inférieure pour les éléments à fonction mutiple comme le capot, le hayon, la custode, les finitions de pavillon, les pare-chocs.

Les matériaux très riches constitués de résines polyester et de fibres longues de verre sont mis

geometric representation of what needs to be calculated.

Loads on the suspension, on the seat cross members etc., are then applied to the structure. They result in movements of certain points and by the appearance of deformations shown up in enlarged areas. The time for the calculations in the computer, less than an hour, requires the resolution of 20000 equations, the calculations being applied to each small surface or component.

The windscreen, in laminated glass, is bonded to the bodyshell, and contributes to its rigidity, and also to the safety of its occupants in the event of a collision. This gives a 25% increase in torsional rigidity and a 12% improvement in flexural rigidity, compared with a windscreen fitted in a conventional moulded rubber lipped surround. This development was carried out through co-operation between the design department and the after sales department to make repairs easier.

SYNTHETIC MATERIALS

The BX uses synthetics that give a high performance for less material, for parts such as the bonnet, rear hatch, roof fittings and bumpers.

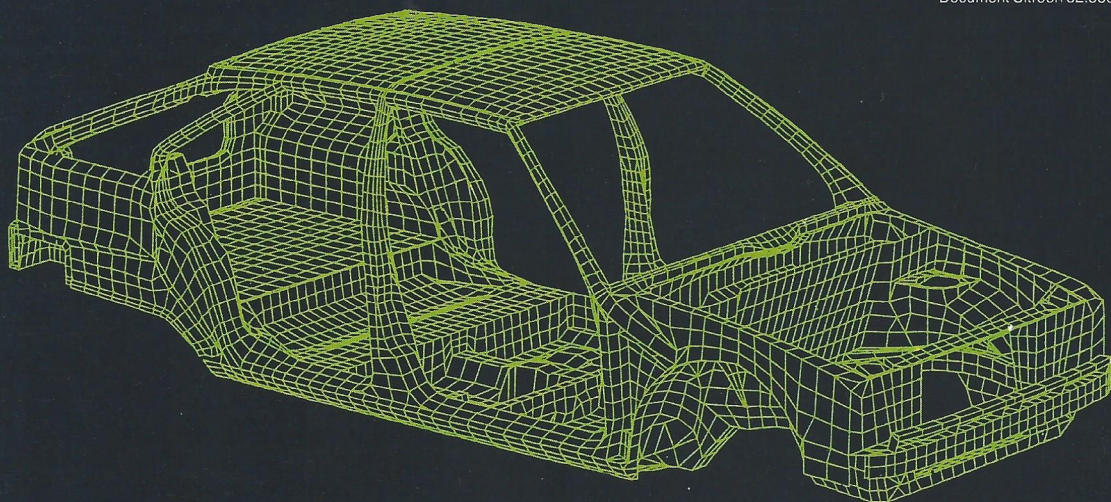
Polyester resin and glass fibre are combined by means of compression (for the bonnet) or by injection moulding (for the rear hatch). These are characterised by their low weight, improved mechanical properties, longer life, lack of corrosion, good resistance to small impacts, and easy repair and maintenance.

The BX bodyshell weighs 241 kg, compared with 276 kg for the GSA and 323 kg for the CX. The influence that this weight reduction has on the bodyshell of a car is important. The BX weighs 885 kg (kerb weight) compared with 940 kg for a GSA Pallas, and 1235 kg for a CX 20.

ANTI-CORROSION

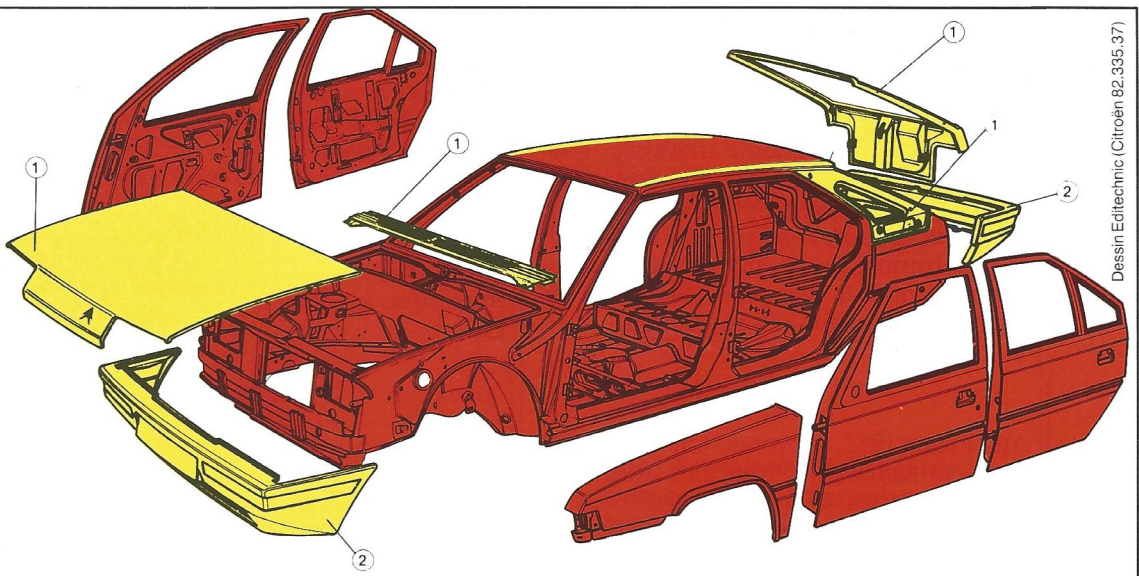
Apart from the use of synthetic materials the BX benefits from other excellent anti-corrosion mea-

Document Citroën 82.385



Technique de pointe, la méthode des éléments finis fait appel au calcul par ordinateur pour évaluer la résistance de la carrosserie (ici une BX) grâce à un maillage de 8 000 points ou intersections, traitement informatique qui intègre la résolution de 20 000 équations.

High technology procedures of finite-element analysis using computer-assisted procedures to assess the strength of the car body (a BX here) thanks to a network of 8,000 points or intersections, data-processing solving 20,000 equations.



En jaune : les matériaux de synthèse, composite polyester et fibres de verre longues (capot) ou courtes (hayon), polypropylène E.P.D.M. pour les boucliers pare-chocs avant et arrière.

In yellow: man-made materials, composites of polyester resin and long-fibre glass strands (bonnet) or short-fibre (tailgate), high strength polypropylene for front and rear bumpers.

en œuvre par compression (pour le capot) ou injection (pour le hayon). Ils se caractérisent par leur faible poids, des propriétés mécaniques élevées, la qualité de leur vieillissement, l'absence de corrosion, le bon comportement aux petits chocs, leur facilité de réparation et d'entretien. Le poids de la carrosserie de la BX est de 241 kg, contre 276 kg pour la carrosserie de la GSA, 323 kg pour celle de la CX. L'incidence de cet allègement sur la réduction de masse recherchée pour l'ensemble de la voiture est importante : une BX pèse 885 kg en ordre de marche, contre 940 kg pour une GSA Pallas et 1235 kg pour une CX 20.

ANTI-CORROSION

Grâce à l'emploi des matériaux de synthèse, la BX bénéficie d'une excellente protection contre la corrosion : aciers électrozingués et matériaux nobles (inox pour la visserie de fixation des pare-chocs, par exemple, cordons d'étanchéité par mastics appropriés, traitement de l'ensemble de la carrosserie par cataphorèse, tectylisation des corps creux (injection de produit cireux), pulvérisation de produit PVC, protection des passages de roue assurée à l'avant par un garde-boue en polypropylène et à l'arrière par une projection de PVC, diminution du nombre des pièces et des jonctions.

LA SÉCURITÉ AU CHOC

L'architecture de la voiture a été très étudiée du point de vue de la sécurité secondaire. Le groupe motopropulseur, très compact, a son centre de gravité proche de l'axe des roues avant. L'encombrement du moteur et de la boîte de vitesses se confond avec l'encombrement des roues, tout est à l'alignement. Cette disposition permet de réduire au minimum la partie incompressible et de répartir, en cas de collision, la pression sur le tablier pour éviter le risque de pénétration du moteur dans l'habitacle. Le maximum d'efforts passe par le soubassement. Les longerons avant encaissent le choc et l'amortissent avant de la transmettre aux longerons de caisse.

zinc-plated steels and high quality materials (for example, stainless steel for the two bumper fittings) water-tight seals of an appropriate resin, the treatment of the whole framework by cathoresis, the injection of hollow sections (with wax products), spraying of P.V.C., protection of the front wheel arches with a polypropylene coating and the rear arches by the spraying of P.V.C., and the reduction in the number of components and the number of joins.

IMPACT SAFETY

Secondary safety features have been thoroughly researched in the design of the car. The engine/transmission assembly is close to the axis of the front wheels. The engine/transmission mass is directly in line with the front wheel assembly. This layout allows the non-deformable section to be kept to a minimum, and at the same time spreads the loads on the front bulkhead, so reducing the risk of the engine entering the passenger compartment. The front longerons absorb and reduce the impact forces before they reach the body supports.

In the case of side impacts the widening of the lower part of the centre pillar ensures a high degree of protection for the passenger compartment. Its "elephant's foot" shape makes it possible to provide structural protection for the pelvic area of the vehicle's occupants. The shape of the seats also adds to this protection.

Considerable improvement in the safety belt has been complemented by the improved seat design and through the anchorage points being fixed to the front seat. A greater proportion of the restraining effort is therefore applied to the pelvic region which reduces the retention effort at chest level.

The petrol tank is positioned under the rear seat, so it is well protected against rear impacts and the risk of fire. It cannot explode.

AUTOMOBILES CITROËN EN 1982

Marquée au printemps par des troubles sociaux dont les séquelles se sont fait sentir tout au long du deuxième trimestre, l'année 1982 n'a pas tenu pour Citroën les excellentes promesses du premier trimestre. La production totale est restée stagnante et la pénétration sur le marché français a diminué ; mais la marque a tout de même augmenté son score à l'exportation.

PRODUCTION

Au 31 mars 1982, la production totale (voitures particulières et véhicules utilitaires) d'Automobiles Citroën s'inscrivait en hausse de 14 % par rapport à celle du premier trimestre 1981. Cette bonne performance était en grande partie due au succès de la Visa produite à près de 1 100 exemplaires/jour et aux résultats sans précédent obtenus par l'opération «4000» du mois de février (meilleur mois en ventes de toute l'histoire de Citroën). Cet accroissement de la production aurait dû être amplifié par le lancement d'une voiture entièrement nouvelle, présentée au mois de septembre : la BX. Des mouvements sociaux déclenchés le 26 avril dans l'unité de production d'Aulnay (CX-LNA) puis étendus systématiquement à celles de Levallois (2 CV-Dyane), Saint-Ouen (emboutissage de pièces) et Asnières (hydraulique) ont eu pour résultat une perte nette de 32 000 voitures. A partir du 3 juin et jusqu'à la fin de l'année 1982, la production a repris, non sans des difficultés dues à de fréquents débrayages de courte durée.

L'année 1982 connaît donc une production totale de voitures particulières un peu inférieure à celle de 1981 : 527 288 voitures (petites collections comprises) réparties en 44 % de petites cylindrées (2 CV, Dyane, LNA et Visa 4 CV), 45 % de cylindrées moyennes (Visa 5 et 7 CV, GSA, BX) et 11 % de plus forte cylindrée (CX). La Visa est la mieux placée avec, d'une année sur l'autre, une augmentation de production de 19 %.

EXPORTATION

Les exportations ont eu tout au long de l'année une courbe d'évolution à peu près similaire à celle de la production. L'année 1982 se termine toutefois pour elles de façon positive par rapport à 1981 : 300 972 voitures exportées, soit un accroissement de 1,6 %, meilleur résultat de tous les constructeurs français. Cette bonne tenue des ventes hors frontières augmente le poids de l'exportation dans la production totale (près de 50 % en moyenne).

En Europe occidentale, sur un marché toutes marques de 15 pays pourtant en légère baisse, Citroën a réussi à maintenir ou

Hit in the Spring by company troubles, the effects of which were being felt throughout the second quarter of the year, 1982 did not hold outstanding promises for Citroën in the third quarter.

Overall production remained stagnant and penetration of the French market decreased; the marque however did do slightly better in exports.

PRODUCTION

At 31st March the total production (private cars and commercial vehicles) of Automobiles Citroën chalked up an increase of 14 % over that of the first quarter of 1981. This good performance was in large part due to the success of the Visa, produced at the rate of almost 1,100 a day, and to the unprecedented results achieved by operation "4000" in February (best month for sales in the whole history of Citroën). This rise in production should have been increased by the production launch of an entirely new car, presented in September: the BX. Activities within the company which started on 26th April in the production unit at Aulnay (CX-LNA) and were then extended systematically to those at Levallois (2 CV-Dyane), Saint-Ouen (pressing of parts) and Asnières (hydraulics) resulted in a net loss of 32,000 cars. Production resumed with effect from 3rd June until the end of 1982, not without its difficulties due to frequent short-term stoppages.

1982 thus saw total production slightly down on that for 1981: 527,288 cars (including C.K.D. units) split 44% small engined (2 CV, Dyane, LNA and Visa 4 CV), 45% medium engined (Visa 5 and 7 CV, GSA, BX) and 11% with larger engines (CX). The Visa is the best placed with, from one year to the next, a increase in production of 19%.

EXPORTS

Exports throughout the year have had a trend curve almost the same as that for production. 1982 is ending though with exports up on 1981: 300,972 cars exported, an increase of 1,6%, the best result of all French manufacturers. This good stability of sales abroad increases exports' share of total production (50% on average).

In Western Europe, in a market of 15 countries still slightly down for all makes, Citroën has succeeded in maintaining or improving the position of the majority of its subsidiaries, benefiting in the second half of

améliorer les positions de la plupart de ses filiales, bénéficiant au second semestre de la dévaluation du franc.

L'augmentation est particulièrement sensible en Espagne (où la marque grâce à la Visa est en passe de reconquérir ses positions antérieures), en Italie, en Norvège et au Danemark. Les positions sont moins favorables en Grande-Bretagne, en Suède et en Suisse.

FRANCE

Contrairement à la plupart des pays européens la France a connu en 1982 une expansion sensible (11,5 % d'augmentation soit un total de 2 413 598 voitures immatriculées) ; c'est cependant sur ce marché que Citroën a ressenti le plus sévèrement les conséquences de la désorganisation de sa production, auxquelles s'ajoutent celle du blocage du prix des voitures malencontreusement intervenu en juin à la date même du changement d'«année-modèle». A la suite des négociations entreprises par Citroën avec les pouvoirs publics en vue de l'enregistrement des prix des nouveautés réelles, les concessionnaires sont restés près d'un mois sans tarif officiel, ce qui a limité commandes et livraisons. Le nombre de voitures immatriculées est légèrement inférieur en 1982, à celui de 1981 (249 038 voitures particulières contre 260 000 en 1981 et 304 339 immatriculations totales (véhicules utilitaires compris) contre 310 000 en 1981, soit une diminution en volume de 1,7 %) ; le taux de pénétration de Citroën a été de 12,6 % contre 14,3 % en 1981.

Il faut toutefois noter le maintien de la Visa à la 5^e place avec 14,6 % de part du marché et un démarrage prometteur des ventes de la BX (plus de mille commandes par jour au cours des premiers mois de commercialisation), ce qui autoriserait à escompter de meilleurs résultats pour 1983.

the year from the devaluation of the franc. The increase is particularly noticeable in Spain (where the marque thanks to the Visa looks like regaining its former position), in Italy, in Norway and in Denmark. The situation is less favourable in Great Britain, in Sweden and in Switzerland.

FRANCE

Contrary to the majority of European countries, France in 1982 experienced appreciable expansion (11,5% increase, i.e. a total of 2,413,598 cars registered); it was in this market though that Citroën felt most strongly the consequences of the disorganization of its production, to which was added the price freeze on cars that occurred unfortunately in June at the same time as the new "model year" came in. Following negotiations held by Citroën with the authorities with a view to having prices registered for actual innovations, dealers were almost a month without any official price list, which restricted orders and deliveries. The number of cars registered is slightly lower in 1982 than in 1981 (249,038 private cars against 260,000 in 1981 and 304,339 total registrations (including commercial vehicles) against 310,000 in 1981, that is a volume decrease of 1.7%); Citroën's rate of penetration was 12,6% against 14.3% in 1981.

It must be noted however that the Visa held on to 5th place with a 5 % share of the market and that sales of the BX made a promising start (more than a thousand orders a day during the first months of marketing), which permits better results to be anticipated for 1983.

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN

12 MOIS	1982	1981	Var. 82-81	1980
	- petites collections + petites collections	- petites collections + petites collections	- petites collections + petites collections	- petites collections + petites collections
Production VP	522 317 527 288	533 922 540 477	- 2,1 - 2,4	536 366 555 084
Production VU	29 946 78 974	44 559 78 341	- 32,7 + 0,8	49 034 96 290
PRODUCTION TOTALE	552 263 606 262	578 481 618 818	- 4,5 - 2	585 400 651 374
Exportation VP	274 284 279 255	268 118 274 673	+ 2,3 + 1,7	269 223 287 941
Exportation VU	11 128 21 717	13 238 21 416	- 15,9 + 1,4	16 521 34 617
EXPORTATION TOTALE	285 412 300 972	281 356 296 089	+ 1,4 + 1,6	285 744 322 558

PHOTOTHEQUE

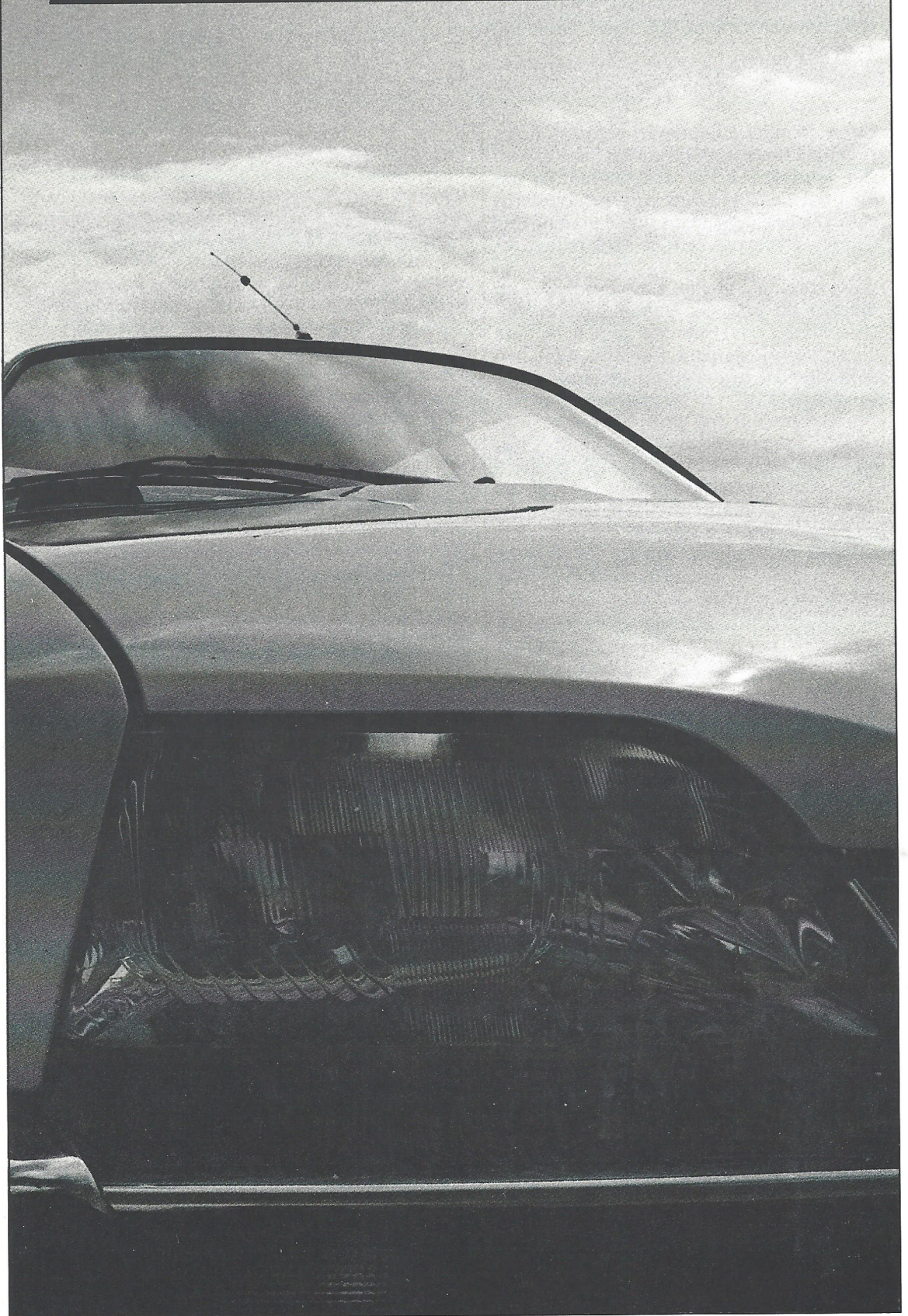


Photo Jean Roussel (Citroën 82.175.2.15)

JEAN ROUSSEL ET LA CX

Né le 3 décembre 1939 à Choisy-le-Roi, Jean Roussel débute dans la vie en exerçant divers petits métiers aussi nombreux que peu lucratifs. Apprend le dessin d'architecture et devient technicien de bâtiment. En 1970 commence à photographier tout ce qui lui tombe sous les yeux et dans les années suivantes expose plusieurs fois à Paris, souvent dans des sous-sols mal éclairés. Quitte Paris en 1976 et s'installe dans les Cévennes comme tout le monde. En 1977, il crée les stages photo de «l'atelier de l'iris» dans le hameau de Cabries où il reçoit des mordus de photo de tous âges et de tous horizons. Partisan résolu du noir et blanc — dont il tire lui-même, très soigneusement, les épreuves — il y trouve des possibilités de graphisme épuré et de recherche de matière plus affirmées qu'en couleurs. Exemples ces photos ou la CX tantôt sert à fournir des lignes et des volumes, des plages d'ombre et des zones de lumière utilisées, en gros plan, comme autant d'éléments formels pour une rigoureuse et cependant sensuelle composition abstraite, tantôt prend les apparences un peu monstrueuses d'un objet volant non identifié, sur le plein ciel, ou d'un squalo de verre et de métal près à répondre à l'appel ultrasonique d'on ne sait quel capitaine Nemo. Influences photographiques : André Kertész et Eugène Smith d'abord. Art Kane et Ralph Gibson ensuite.

Matériel utilisé : 2 boîtiers Nikkormat 24 × 36, un objectif Nikkor 28 mm F : 2, un objectif Nikkor 105 mm F : 3,5, utilisation d'un filtre rouge. Pellicule Ilford HP5 et FP4.

Jean Roussel, born on 3rd December 1939 in Choisy-le-Roi, started his working life by doing many jobs, none of them lucrative. In 1970 he started to photograph everything he saw, and during the next few years his work was exhibited in Paris, mostly in badly lit basements.

He left Paris in 1976 to live in the Cevennes like everyone else.

In 1977 he opened a studio for photo-training in the hamlet of Cabries, called "l'atelier de l'iris", where photo-enthusiasts of all ages and all walks of life came to him.

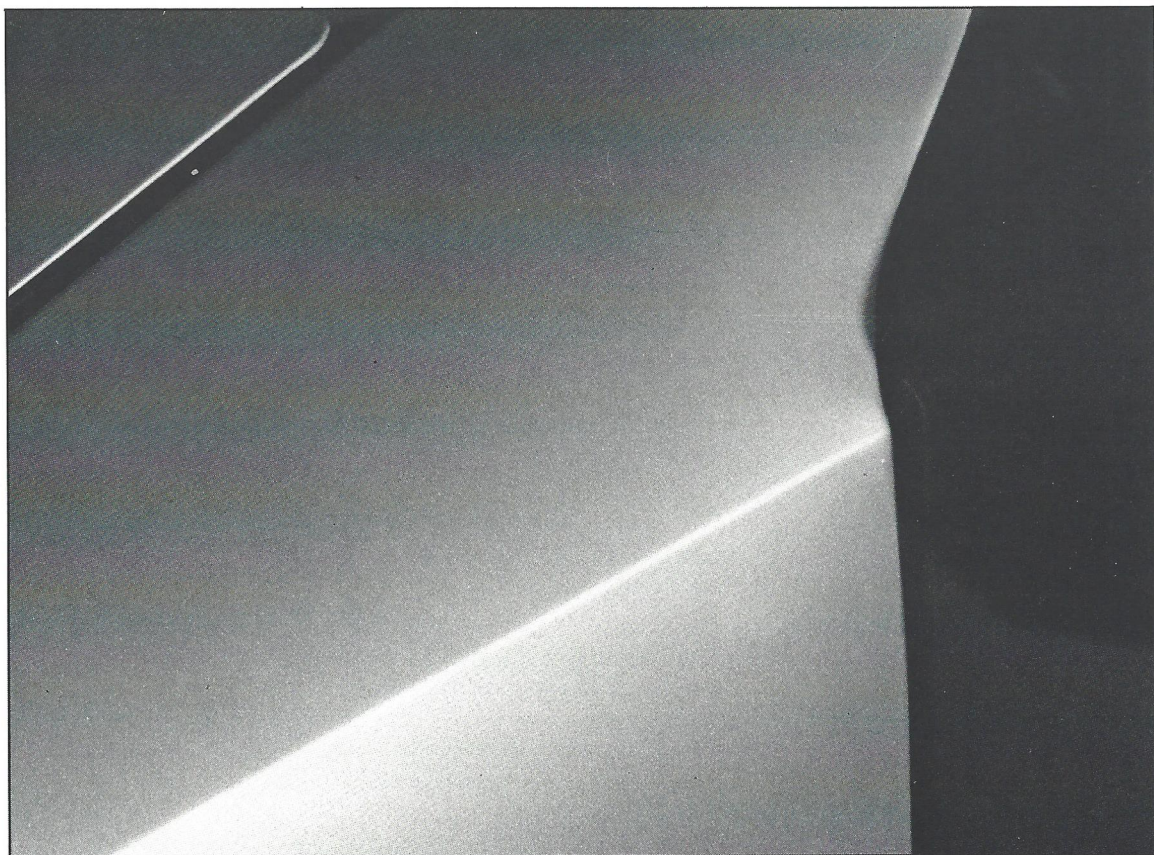
He does all his own printing and developing, and being a dedicated follower of black and white he finds he can experiment with purer graphics and sharper images than he could in colour.

The photos of the CX, for example, show on the one hand the lines and volume, the use of shadow and areas of light in an overall plan, as so many formal elements in a rigorous yet sensual abstract composition, and on the other hand, they take on a slightly frightening appearance, as of an unidentified flying object against a clear sky, or a glass and metal shark ready to answer the ultrasonic call of who knows which Captain Nemo!

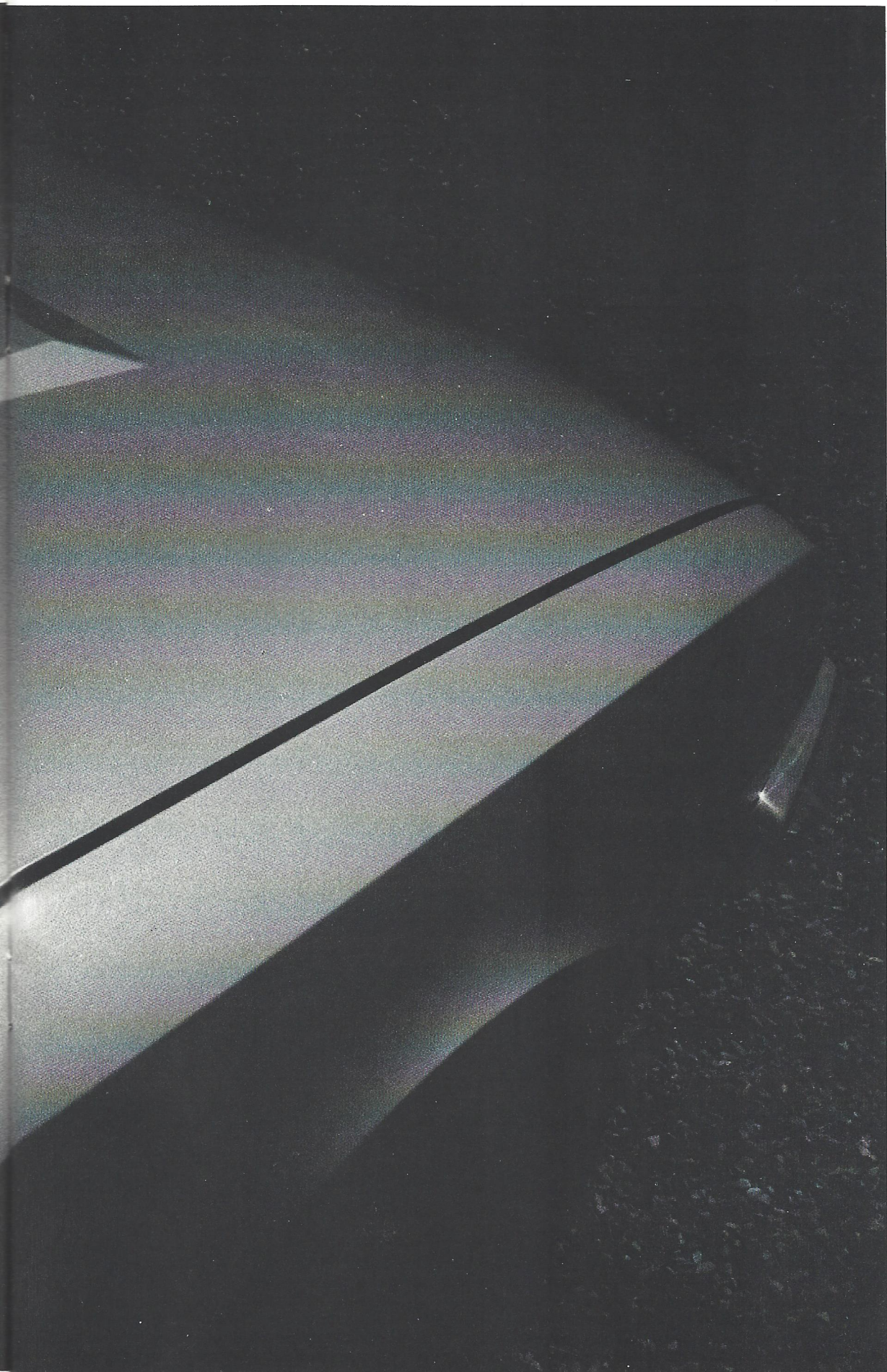
Photographic composition: firstly André Kertesz and Eugene Smith, then Art Kane and Ralph Gibson.

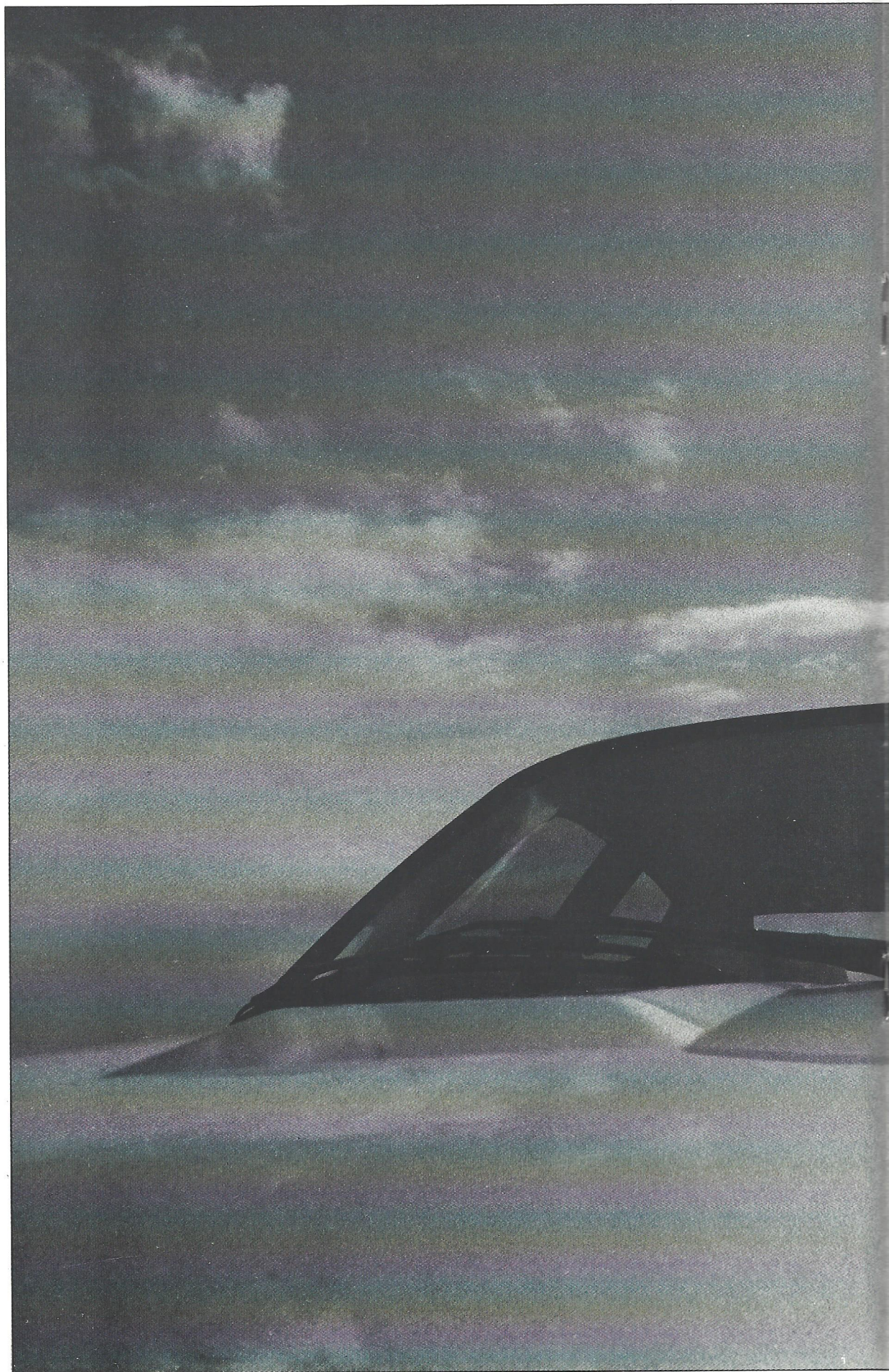
Equipment used: 2 Nikkormat 24 × 36 bodies, a Nikkor 28 mm F:2 lens, a Nikkor 105 mm F:3,5 lens using a red filter. Ilford HP5 and FP4 films.

Photo Jean Roussel (Citroën 82.175.3.11)











échos

AMERICA - AMERICA!



Document Citroën 82.86.

LOS ANGELES (USA). L'été dernier le raid 2 CV Atlantique-Pacifique à travers les Etats-Unis a fait vivre une aventure inoubliable aux 70 personnes venues de 10 pays prendre le départ à New York le 18 juillet. Le 16 août les trente 2 CV étaient toutes parvenues à bon port à Los Angeles.

AMERICA - AMERICA!

LOS ANGELES (USA). Last Summer the 2 CV Atlantic-Pacific rally across the United States provided an unforgettable adventure for 70 people who had come from 10 countries to start from New York on 18th July. On 16th August the thirty 2 CVs safely arrived in Los Angeles.

SUSPENSE...

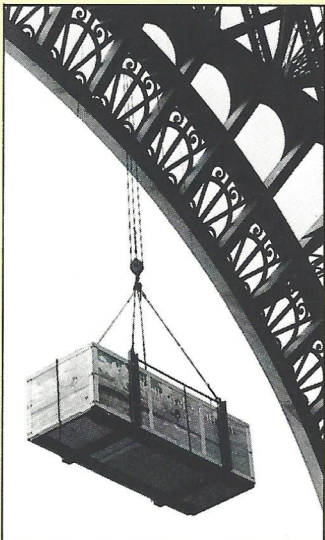


Photo Peyrinet (Citroën 82.348.2.25).

PARIS (France). Pour son lancement parisien, la BX est montée au septième ciel: le premier étage de la Tour Eiffel,

le 16 septembre. Puis elle en est redescendue un peu chaque jour. Son atterrissage a eu lieu au soir du 23 septembre et la caisse ouverte en présence de Jacques Lombard, le patron de Citroën, qui a baptisé au champagne le nouveau modèle. Pour Citroën, ce fut l'occasion de renouer avec sa vieille complice la Tour Eiffel.

SUSPENSE...

PARIS (France). The BX was in the seventh heaven for its Paris launch: the first level of the Eiffel Tower on 16th September. Then it came down a little each day. Its landing took place on the evening of 23rd September with the box opened in the presence of Jacques Lombard, the head of Citroën, who christened the new model in champagne. For Citroën it was a chance to get together again with its old accomplice, the Eiffel Tower.

LE PLUS IMPORTANT

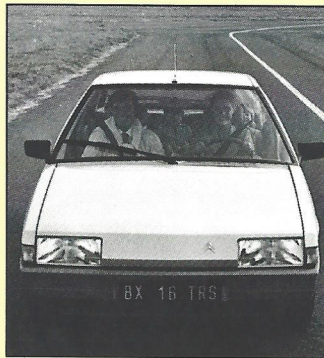


Photo Thouvenel (Citroën 82.309.5.7).

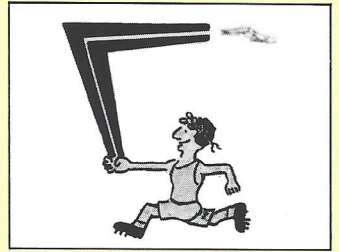
DETROIT (USA). Ça c'est de l'enthousiasme: la célèbre revue spécialisée américaine «Automotive News» qualifie la Citroën BX de «modèle le plus important jamais présenté par la marque» en raison notamment des innovations technologiques qu'il comporte et parce qu'il introduit la firme dans un nouveau segment de marché.

THE MOST IMPORTANT

DETROIT (USA). That's enthusiasm: the famous American specialist journal "Automotive News" calls the Citroën "the most important model ever presented by the make" because in particular of the technologi-

cal innovations it incorporates and because it introduces the company to a new segment of the market.

DOUZE MEDAILLES



Dessin Savignac (Citroën 82.65.2).

PARIS (France). Sur quinze professionnels Citroën présentés au Concours des meilleurs ouvriers de France, dix (dont six outilleurs) ont obtenu une médaille d'or, deux une médaille d'argent.

TWELVE MEDALS

PARIS (France). Of fifteen Citroën employees entered for the Best Workers in France Competition, ten (six of them toolmakers) gained a gold medal, two a silver.

SUR LE FIL

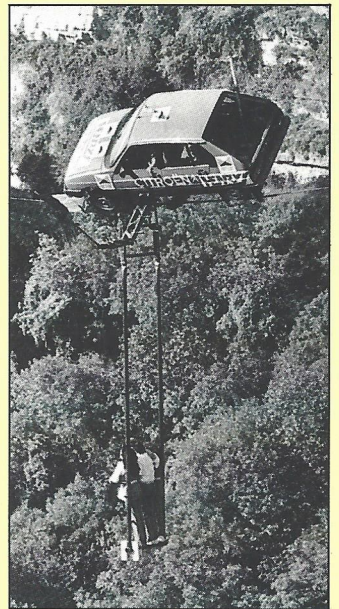


Photo Midi Libre (Citroën 82.342)

MONTPELLIER (France). Jusqu'où mène l'horreur des encombrements! Pour rouler solitaire et tranquille, le funambule Henry a choisi cet été le Gourg d'enfer de Bozouls dans l'Aveyron, qu'il a traversé

sé à vitesse relativement rapide, les deux roues sur un fil, devant 10 000 spectateurs sidérés. Seule précaution, ou presque: enlever les pneus et rouler sur les jantes, côté fil. En dessous: la famille du conducteur avait tenu à être du voyage.

ON THE WIRE

MONTPELLIER (France). *Where is the horror of traffic jams leading to! To drive in solitude and quiet, tightrope walker Henry this Summer chose the Hell Pool of Bozouls in the Aveyron, which he crossed at a relatively high speed, with two wheels on a wire, in front of 10,000 flabbergasted spectators. The only precaution, or almost: to remove the tyres and run on the rims, on the side of the wire. Down below: the driver's family was anxious to be on the ride.*

RUBENS AVEC NOUS



Photo L'Auto-journal (Citroën 82.422).

PARIS (France). Yves et Antoine Saint-George ont sensualisé leur 2 CV avec originalité, goût et talent en s'inspirant de l'œuvre de Rubens. Noir et rouge profonds, vert vif et, bien sûr, rose tendre... Côté droit (ci-dessus, la portière arrière) trois nymphes débordantes d'énergie sont issues, cela ne fait pas un pli (quelques-uns tout de même), du cycle Marie de Médicis. Le côté gauche est habillé, si l'on peut dire, de satyres et bacchantes en de joyeux ébats.

RUBENS WITH US

PARIS (France). *Yves and Antoine Saint-George have put some sensation in their 2 CV with originality, taste and talent by taking inspiration from the work of Rubens. Deep black and red, bright green and, of course, delicate pink. On the right-hand side (above, the rear*

door) three nymphs overflowing with energy are from the Maria de' Medici cycle. The left-hand side is dressed, if that is the word, with satyrs and Bacchantes in joyful disport.

LE ROUGE EST MIS

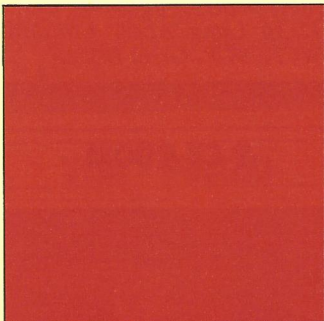


Photo Citroën.

PARIS (France). A la suite des publicitaires qui avaient choisi la couleur rouge pour la campagne de lancement de la BX, le public à son tour a choisi ce colori, autrefois fort peu demandé: 16 à 20 % des commandes. 66 % des 30 000 BX commandées en France à mi-novembre étaient des BX 16, 31 % des BX 14.

THE MAKE-UP IS ON

PARIS (France). *Following the admen who chose the colour red for the launch campaign of the BX, the public in its turn has chosen this colour formerly little in demand: 16 to 20% of the orders. 66% of the 30,000 BX ordered in France to mid-November were for the BX 16, 31% for the BX 14.*

«PROTOTYPE»

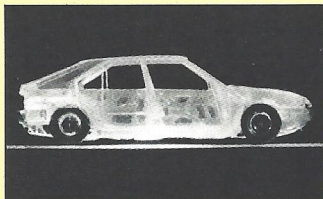


Photo Bérenguier (Citroën 82.244).

PARIS (France). Pendant deux ans, Claude Caillet a patiemment réalisé un film sur le prototype BX, c'est-à-dire sur la genèse du dernier modèle Citroën. Conception des formes, contrôle, essais, tout est là, en couleur, sonore et pendant 17 minutes. Images Claude Caillet. Son et montage

Jean Kargayan. Commentaire Jacques Wolgensinger. Conseiller technique Alain Rochette.

PROTOTYPE

PARIS (France). *For two years Claude Caillet has been patiently making a film on the BX prototype, that is to say on the birth of the latest Citroën model. Design of shapes, inspection, tests, all is there, in colour, sound and lasting 17 minutes. Camera Claude Caillet. Sound and editing Jean Kargayan. Commentary Jacques Wolgensinger. Technical consultant Alain Rochette.*

2 CV CROSS 82



Photo Citroën 76.4.1.

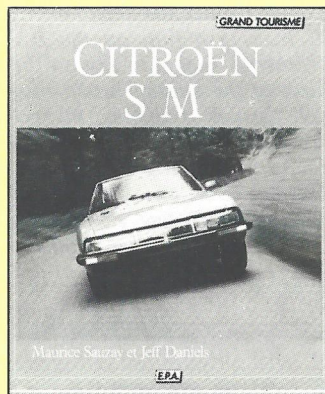
PARIS (France). Le 2 CV Cross continue, dans la discrétion mais non sans passion: sept épreuves se sont déroulées en 1982. Champion de France: le Suisse Würmli, un ancien de la spécialité (139 points, vainqueur à Brest, à Argenton, à Chartres), tout comme Jean-Patrick Claude (2^e avec 132 points), Christian Komaniécki (3^e, 128 points), ou Christian Meunier, vainqueur au Creusot devant... eh oui: Bruno Franco!

2 CV CROSS 82

PARIS (France). *The 2 CV Cross continues, with discretion though not without passion: seven trials took place in 1982. Champion of France: the Swiss Würmli, an old hand in the speciality (139 points, winner at Brest, Argenton and Chartres), just like Jean-Patrick Claude (2nd with 132 points), Christian Komaniécki*

(3rd with 128 points) or *Christian Meunier, winner at Creusot in front of... yes: Bruno Franco!*

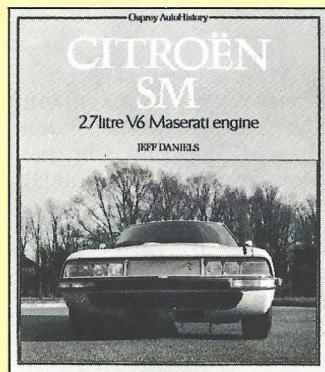
LE LIVRE DE LA SM



Document Citroën 82.330.1.

PARIS (France). Dans ce petit livre, Jeff Daniels, journaliste et ancien attaché de presse de Citroën en Angleterre, parle (bien) d'un sujet qu'il connaît, ce qui n'est déjà pas si courant. Une iconographie fournie complète agréablement cette monographie d'une des plus prestigieuses voitures de l'histoire de l'automobile. Un seul oubli : le nom de Pierre Bercot, le président de Citroën à l'époque de la décision initiale, père spirituel de la SM comme il fut celui de la DS. Version française avec la collaboration de Maurice Saussay : éditions E.P.A., 83, rue de Rennes. F - 75006 Paris.

THE BOOK OF THE SM



Document Citroën 82.330.2.

PARIS (France). In this small book Jeff Daniels, a journalist and former Citroën press attaché in Great Britain, speaks (well) of a subject he knows and which is no longer so topical. Plentiful pictures nicely complete this monograph on one of the most wonderful cars

in the history of the automobile. One can only regret the omission of the name of Pierre Bercot, Chairman of Citroën at the time of the initial decision and spiritual father of the SM as he was of the DS. French version in cooperation with Maurice Saussay: éditions E.P.A., 83, rue de Rennes, F - 75006 Paris. Original English version: Osprey Publishing Ltd., 12/16 Long Acre, London WC2E 9LP, Great Britain.

2 CV ROOM



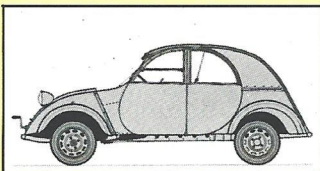
Photo Auto Loisirs (Citroën 82.339).

PARIS (France). D'origine allemande, cette 2 CV-chambre à coucher (avec lit 1,90 x 1,20) est, paraît-il, transformable car elle peut facilement retrouver sa forme d'origine. Les bagages et un bloc cuisine trouvent place sous le plancher de la «chambre».

2 CV ROOM

PARIS (France). Of German origin, this 2 CV bedroom (with 6.25 x 3.95 ft. bed) is, it seems, convertible, as it can easily recover its original shape. The luggage and a kitchen unit are under the floor of the "room".

U.S. PROF



Document Citroën (82.425).

MOUNT VERNON (USA). Sous le titre «En voiture, citoyens» et à l'initiative de sa sympathique présidente Susan Redd, l'Association américaine des passionnés de français (région du Pacifique Nord-Ouest) a publié un calendrier mural présentant, outre de

nombreux renseignements sur la civilisation française, treize anciens modèles Citroën, prototype 2 CV 1939 en tête.

U.S. PROF

MOUNT VERNON (USA). Under the title "En voiture, citoyens" and on the initiative of its likeable Chairman, Susan Redd, the American Association of French Teachers (North West Pacific Region) has published a wall calendar showing, apart from lots of information on French civilization, thirteen former Citroën models, the 1939 prototype 2 CV at the head.

RIEN NE L'ARRETE

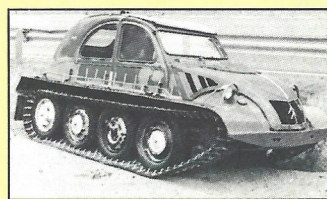


Photo Citroën 82.353.1.

OSLO (Norvège). Ce redoutable et pittoresque engin a été photographié au vol sur une route de Norvège. On n'en sait rien d'autre que ce document. Dommage!

NOTHING STOPS IT

OSLO (Norway). This formidable and picturesque machine was photographed on the wing on a Norwegian road. Nothing is known other than this document. Pity!

MINI-FOURGON

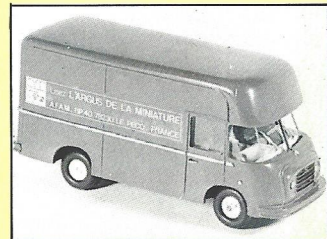


Photo AFAM (Citroën 82.424).

PARIS (France). Ce Citroën 23 miniature carrossé par Heuliez en fourgon à toit surélevé est une exclusivité de l'Association Française de l'Automobile Miniature, BP 78230 Le Pecq, France.

MINIVAN

PARIS (France). This miniature Citroën 23 with high van body fitted by Heuliez is a feature of the French Miniature Automobile Association, BP 78230 Le Pecq, France.

HECTARES EN PLUS



Dessin Savignac (Citroën 82.65.1).

PARIS (France). En 1982, 66 000 m² de surface de travail en plus ont été intégrés au dispositif commercial de Citroën en France, soit 121 000 m² depuis le 1^{er} janvier 1981. Ces surfaces de travail supplémentaires intéressent notamment cinq succursales et deux concessions.

ADDITIONAL HECTARES

PARIS (France). In 1982 710,000 sq. ft. of additional working area were incorporated in the Citroën commercial organization in France, that is 1,302,000 sq. ft. since 1st January 1981. These additional working areas concern in particular five branches and two dealers.

POLICE VISA



Photo Lacoste (Citroën 82.10.5.28).

PARIS (France). En essai au ministère de l'Intérieur, cette Visa GT prototype de voiture de police équipée à l'américaine, rampe de toit, sirène, et technologie transmission-réception très élaborée.

D'autres Visa GT banalisées sont déjà en service.

POLICE VISA

PARIS (France). Under test at the Ministry of the Interior, this Visa GT prototype police car fitted out the American way, bank of roof lights, siren and very complex transmission-reception technology. Other converted Visa GT are already in service.

VISA - POLIZEI



Photo Beranek (Citroën 82.200).

VIENNE (Autriche). En Autriche aussi, la police apprécie la Visa comme voiture de patrouille, spécialement pour la surveillance urbaine car elle se faufile facilement dans le trafic.

VISA - POLIZEI

VIENNA (Austria). In Austria too the police appreciate the Visa as a patrol car, particularly for urban surveillance, as it easily slips in and out of traffic.

CINEMA VISA



Photo Slick (Citroën 82.83.2).

PARIS (France). Dernière Superproduction de la

super-équipe Caillet-Kargayan-Wolgensinger : un film couleur de 14 minutes sur la saison de sport automobile 1982, où l'on voit les Visa superbement mêlées aux monstres les plus redoutables de la compétition sur route à travers le monde.

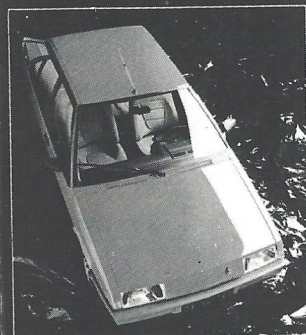
VISA CINEMA

PARIS (France). Latest Super-production from the super team of Caillet, Kargayan and Wolgensinger: a colour film 14 minutes long on the 1982 motor sport season, where the Visa is seen superbly involved with the most famous monsters in road competition throughout the world.

DE A A Z, LA BX

CITROËN ^ BX

DESCRIPTION TECHNIQUE
TECHNICAL DESCRIPTION



RELATIONS PUBLIQUES CITROËN

Document Citroën 82.423.

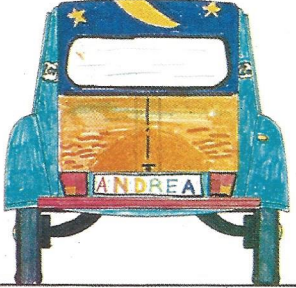
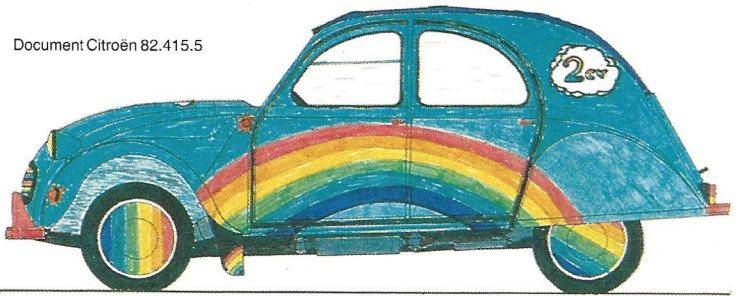
PARIS (France). Tout sur la BX, carrosserie, mécanique, hydraulique, freinage, direction, etc. 64 pages de description technique bilingue (français-anglais) qui enchanteront les amateurs de ce genre de littérature éditée par le département technique des Relations Publiques Citroën.

FROM A TO Z, THE BX

PARIS (France). Everything on the BX, bodywork, mechanics, hydraulics, braking, steering, etc. 64 pages of bilingual (French-English) engineering description, which will enchant lovers of the kind of literature, published by the Technical Department of Citroën Public Relations.



Document Citroën 82.415.5



2CV dei piccoli

Le journal italien pour enfants «*Corriere dei piccoli*» a organisé au printemps un concours conforme sans le savoir un vœu d'André Citroën qui disait : «je voudrais que Maman, Papa et Citroën soient les premiers mots que prononcent les petits enfants».

Sur le thème «*fais cadeau d'une 2 CV à maman et papa*» il s'agissait de décorer très librement ce modèle.

Le vainqueur, Fabrizio Bompreszi, 10 ans, de Rome, a développé visuellement l'idée de deux chevaux (page ci-contre, en haut).

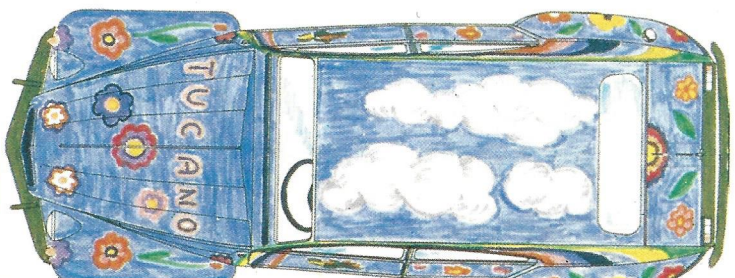
The Italian paper for children "*Corriere dei piccoli*" in the Spring organized a competition in accordance without knowing it with the wish of André Citroën who said, "I wish that Mummy, Daddy and Citroën were the first words spoken by small children".

On the theme "make mummy and daddy a present of a 2 CV", it was a question of very freely decorating this model.

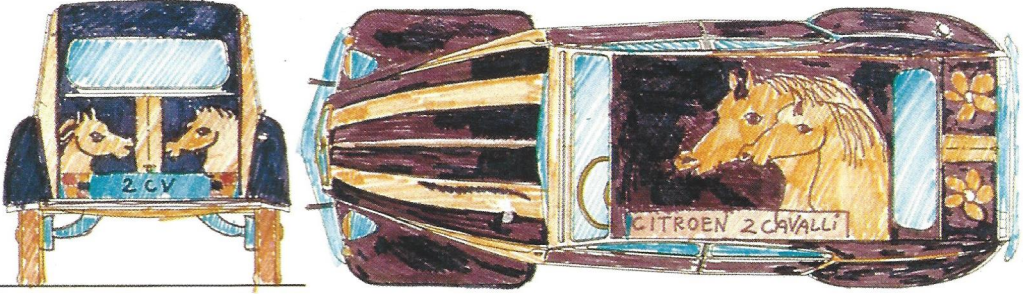
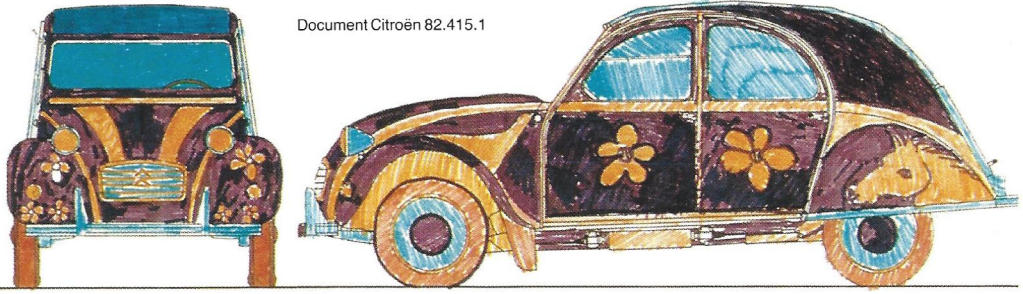
The winner, Fabrizio Bompreszi, aged 10, from Rome, visually developed the idea of two horses (top of p. 29).



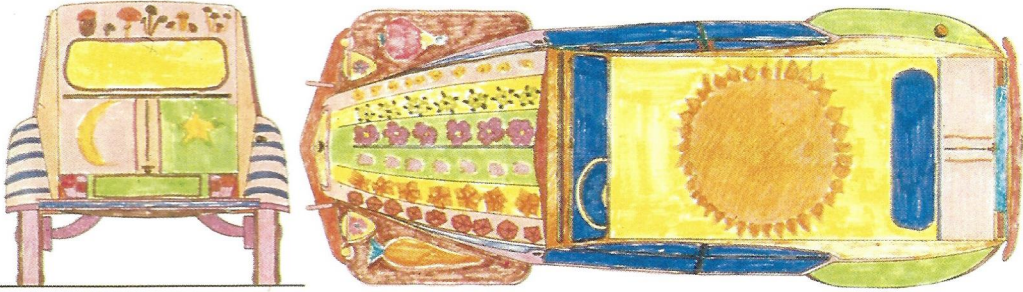
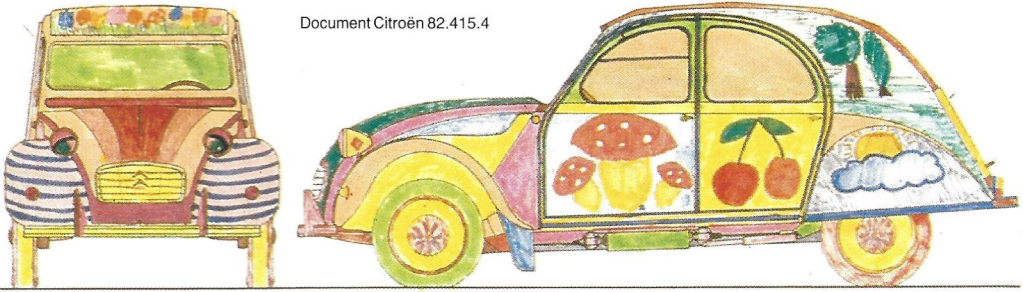
Document Citroën 82.415.2



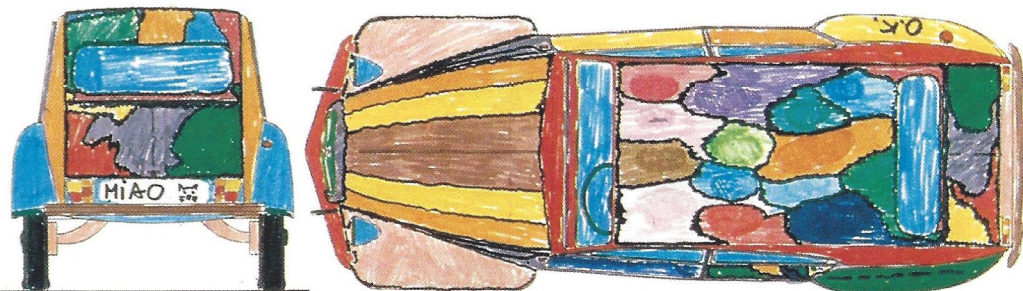
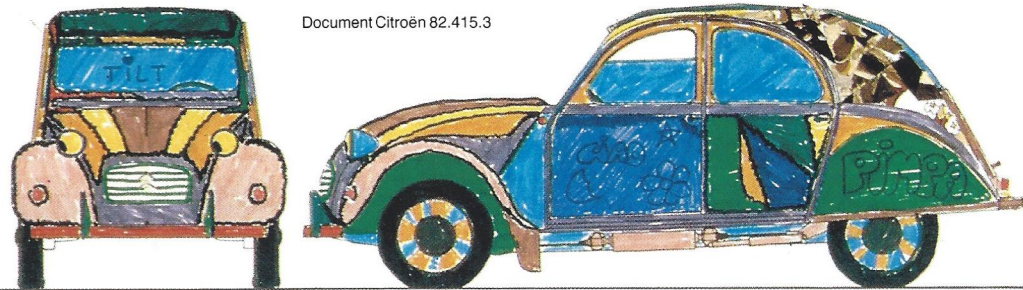
Document Citroën 82.415.1



Document Citroën 82.415.4



Document Citroën 82.415.3



Elle fume pas, elle boit pas, elle nage DES 2 CV PAS COMME LES AUTRES

Poursuivant leur campagne de promotion appuyée depuis plusieurs années sur un produit lui aussi bien français, les cigarettes Gauloises ont promené en 1982 dans 35 villes allemandes cinq 2 CV très spéciales, construites par la succursale Citroën de Hambourg.

Page ci-contre en haut : en vedette (fluviale), la 2 CV qui sait nager, carrosserie calfeutrée, flotteurs latéraux, moteur marin 990 cm³ dans le coffre. Elle a traversé l'Elbe à 10 km/h.

Ci-dessous : la «Contractuelle» (deux parcmètres authentiques de part et d'autre de la malle agrandie, on n'est jamais mieux servi que par soi-même) et la «Pullman» (allongée de 50 cm, bar, sièges et table fumoir, ensemble stéréo).

Page ci-contre : la 2 CV «Barbara-barbarie» (buffets d'orgues avec ensemble haut-parleur et radio-cassette mise en action par manivelle extérieure) et la 2 CV «Salut l'artiste» à revêtement spécial à effet de tableau noir (peut être peint puis la peinture effacée à l'eau) et tablette-palette sur le côté.

In pursuing their promotional campaign based on a product also very much French, Gauloises cigarettes in 1982 drove five very special 2 CVs, built by the Citroën branch in Hamburg, through 35 German towns.

Opposite page, top: as (river) boat, the 2 CV that can swim, body made watertight, side floats, 990 cc marine engine in the boot. It crossed the Elbe at 6.2 miles/h. Regulation requirements: navigation lights, life-buoy on the bonnet and names on the roof.

Bottom: the "Traffic Warden" (two real parking metres on either side of the enlarged boot — one is never better served than by oneself) and the "Pullman" (extended by 20 inches, bar, chairs and smoking table, stereo unit).

Opposite page, centre and bottom: the "Barbara-barbarie" 2 CV (organ chests with speaker and radio cassette unit, operated by outside crank handle) and the "Greet the artist" 2 CV with special black-board effect covering (can be painted and the paint then removed with water) and palette shelf at the side.





Photo Print (Citroën 82.418.3)



TROPHÉE



VISA 1982

RESULTATS DEFINITIFS

CLASSEMENT FINAL	RALLYES 5 Total pts	CÔTE 2 Total pts	CIRCUIT 1 Total pts	TOTAL 8 Total pts
1 ^{er} Alain Coppier	670 (5)	70 (2)	90 (1)	830
2 ^e Christian Dorche	628 (5)	85 (2)	60 (1)	773
3 ^e Olivier Tabatoni	565 (5)	64 (2)	50 (1)	679
4 ^e Roger Raous	364 (4)	66 (2)	162 (1)	592
5 ^e Jean-Luc Marteil	305 (5)	44 (2)	100 (1)	449
6 ^e Alain Arbant	269 (4)	64 (2)	60 (1)	393
• 7 ^e Terje Sveinsvoll (N)	294 (4)	70 (1)	.....	364
8 ^e Bernard Lagorsse	260 (5)	42 (2)	18 (1)	320
9 ^e Michel Bernez	204 (5)	75 (2)	20 (1)	299
10 ^e Dominique Mucherie	130 (5)	125 (2)	20 (1)	275
11 ^e Dominique Perrier (Mme)	190 (4)	58 (2)	25 (1)	273
11 ^e Yves Sarazin	66 (1)	72 (2)	135 (1)	273
13 ^e Eric Chantriaux	40 (1)	70 (2)	135 (1)	245
14 ^e Daniel Rageau	182 (5)	40 (2)	15 (1)	237
• 15 ^e Vittorio Caneva (I)	235 (2)	.....	.....	235
16 ^e «Segolen»	123 (3)	48 (1)	60 (1)	231
17 ^e Serge Raymond	32 (1)	60 (2)	120 (1)	212
18 ^e Stéphane Neyret	133 (3)	16 (1)	50 (1)	199
19 ^e Pierre Sintzel	133 (3)	60 (1)	5 (1)	198
19 ^e Jacques Rein	131 (5)	37 (2)	30 (1)	198
21 ^e Michel Marie	146 (2)	4 (1)	40 (1)	190
22 ^e Robert Cat	151 (3)	15 (1)	.....	166
23 ^e Denis Cavasino	153 (4)	.....	.....	153
24 ^e Michel Bagard	42 (2)	57 (2)	40 (1)	139
25 ^e Patrick Bornhauser	66 (3)	25 (1)	40 (1)	131
26 ^e Christian Gachan	120 (3)	.....	.....	120
• 27 ^e John Weatherley (GB)	117 (2)	.....	.....	117
28 ^e Jean-Jacques Thomassin	85 (4)	16 (1)	.....	101
29 ^e Philippe Maillot	96 (1)	.....	.....	96
30 ^e Ruddy Bugnot	77 (3)	8 (1)	10 (1)	95
31 ^e Claude Yver	17 (1)	.....	75 (1)	92
32 ^e Gilles Voyemant	73 (3)	.....	15 (1)	88
33 ^e Patrick Lapie	71 (2)	12 (1)	.....	83
• 34 ^e Vital Budo (B)	81 (2)	.....	.....	81
35 ^e Michel Murrioni	58 (2)	18 (2)	.....	76
36 ^e Francis Ulmann	5 (1)	44 (2)	25 (1)	74
• 37 ^e Paul Maaskant (NL)	69 (1)	.....	.....	69
38 ^e Christian Grillier	20 (1)	20 (1)	24 (1)	64
39 ^e Bernard Vautrin	28 (2)	32 (2)	.....	60
39 ^e Joël Royer	60 (1)	.....	.....	60
41 ^e Jean-Pierre Barbagianni	56 (2)	.....	.....	56
• 42 ^e Casimiro Barbieri (I)	51 (1)	.....	.....	51

CLASSEMENT FINAL	RALLYES 5 Total pts	CÔTE 2 Total pts	CIRCUIT 1 Total pts	TOTAL 8 Total pts
• 43 ^e Peter Dalkin (GB)	45 (1)	.....	.....	45
43 ^e Michel Bour	45 (2)	.....	.....	45
45 ^e Bernard Figuière	30 (2)	12 (1)	.....	42
• 46 ^e Marc André (L) .....	.....	40 (1)	.....	40
46 ^e Marcel Ragues .....	.....	.....	40 (1)	40
46 ^e Jan Auverdin	36 (1)	4 (1)	.....	40
• 49 ^e Drew Wylie (GB)	36 (1)	.....	.....	36
49 ^e Bernard Dubois	36 (1)	.....	.....	36
51 ^e Daniel Borgognoni	19 (1)	16 (1)	.....	35
51 ^e Christian Anotin	14 (2)	21 (1)	.....	35
53 ^e Jean-Pierre Huesca	30 (2)	.....	.....	30
53 ^e Fernand Faivre .....	.....	30 (1)	.....	30
53 ^e Daniel Carret	30 (1)	.....	.....	30
56 ^e Bernard Gros	17 (1)	12 (1)	.....	29
57 ^e Jean-Louis Enjolras	24 (2)	.....	.....	24
• 57 ^e Luc Princen (B)	24 (1)	.....	.....	24
59 ^e Dominique Cattier	21 (2)	.....	.....	21
60 ^e Yves Antoine	20 (1)	.....	.....	20
60 ^e Bernard Besson	20 (1)	.....	.....	20
60 ^e M. Rougier	20 (1)	.....	.....	20
60 ^e Dominique Roger .....	.....	.....	20 (1)	20
64 ^e François Lestringant	17 (1)	.....	.....	17
65 ^e Jean-Claude Lienard .....	.....	16 (1)	.....	16
66 ^e Philippe Armbruster	11 (2)	4 (1)	.....	15
67 ^e René Triquet	14 (1)	.....	.....	14
68 ^e Jacques Briy	8 (1)	.....	5 (1)	13
68 ^e Bernad Meurisse	8 (1)	.....	5 (1)	13
70 ^e Daniel Sengel .....	.....	12 (1)	.....	12
70 ^e Michel Peyret .....	.....	.....	12 (1)	12
72 ^e Xavier Carliotti .....	.....	.....	10 (1)	10
73 ^e Yvon Lecœur	8 (1)	.....	.....	8
73 ^e Jean-Louis Royer	8 (1)	.....	.....	8
75 ^e Olivier Mear	6 (1)	.....	.....	6
76 ^e Alain Lesueur	4 (1)	.....	.....	4
76 ^e Christian Bonnifet .....	.....	4 (1)	.....	4
76 ^e André Gerouville	4 (1)	.....	.....	4
79 ^e Raymond Girardin	3 (1)	.....	.....	3
79 ^e Gérard Georgen	3 (1)	.....	.....	3
79 ^e Daniel Stephan	3 (1)	.....	.....	3
82 ^e Claude Gentot	2 (1)	.....	.....	2
82 ^e Pascal Chardot	2 (1)	.....	.....	2

Classement des coéquipiers

1^{er} Josepha Lalo, 325 points. 2^e Michel Cadier, 282,5. 3^e Patrick Fine, 197. 4^e Bernard Marchais, 168,5. 5^e Patricia Trivero, 160. 6^e Pierre Thimonier, 154. 7^e Tom Monsen (Norvège), 147. 8^e Jean-Luc Tourlonias, 130. 9^e Loris Roggia (Italie), 117,5. 10^e Jean Lanni, 110. 11^e Jean-Luc Arnaud, 109,5. 12^e Jean-François Vergeot, 76,5. 13^e Corinne Sarazin, 73. 14^e Jacques Henuset, 70,5. 15^e Antoine Marnas, 66,5. 16^e Thierry Lhuguenot, 65,5. 17^e Marie-Noëlle Tisseyre, 60. 18^e Rick Smith (Grande-Bretagne), 58,5. 19^e Frédéric Foucque, 48. 20^e Gérard d'Aboville, 43,5, etc. jusqu'au 57^e.

Classement des équipes d'assistance

1^{er} Direction régionale de Lyon, 42 points. 2^e Direction régionale de Marseille, 32. 3^e Direction régionale de Nancy, 16. 4^e Direction régionale Ile-de-France, 12. 5^e Direction régionale de Paris et Direction régionale de Lille, 9. 7^e Direction régionale Région parisienne, 7. 8^e Filiale Citroën de Norvège, 5. 9^e Filiale Citroën de Grande-Bretagne, Filiale Citroën d'Italie et Direction régionale de Rennes, 4. 10^e Filiale Citroën de Hollande, 2. 13^e Filiale Citroën de Belgique et Direction régionale de Bordeaux, 1.



Tabatoni au 1 000 pistes.
(Photo Z. Citroën 82.298.5)

Du soleil du camp militaire de Canjuers, dans le Var, théâtre du rallye des 1000 pistes où fut célébrée le 3 juillet la deuxième remise des prix du Trophée Visa International Citroën-Total 1982, aux projecteurs du Salon de l'auto de Paris, cadre le 30 septembre de la troisième remise des prix, Christian Dorche avait passé de bonnes vacances. Mais des vacances studieuses, car pour résister à l'offensive de ses challengers, il avait dû participer à de nombreuses épreuves, courses de côte notamment.

Grâce à quoi, trois mois plus tard il avait conservé sa place de leader, devant les mêmes pilotes qu'en juillet, ou presque : 1^{er} Dorche 713 points, 2^e Coppier 674 points, 3^e Tabatoni 610 points. Raous, 472 points, avait remplacé à la 4^e place Arbant qui se trouvait 5^e ex-aequo avec Marteil, 393 points.

Il serait pourtant faux de croire que rien n'avait bougé pendant ce troisième trimestre. Au contraire, les 110 inscrits au Trophée ont multiplié leur participation dans les 28 épreuves inscrites au calendrier.

TABATONI DE MILLE PISTES...

Les 3 et 4 juillet, au rallye des Mille Pistes (590 km dont 292 en 19 spéciales, 70 % terre, 30 % goudron) Alain Coppier KO technique et Christian Dorche absent laissent le champ libre à Olivier Tabatoni, l'homme de l'été. Après un duel au couteau avec Roger Raous, chacun d'eux signant neuf fois le meilleur temps scratch du groupe B en épreuves spéciales (Dubois s'en attribue trois et Bruel un), Tabatoni termine 11^e au classement général et bat le peloton des Visa : Roger Raous, Denis Cavasino, Alain Romanet (militaire qui avait remporté le 4 juin à Pau le Challenge Marlboro des armées, gagnant ainsi un engagement au Mille Pistes sur une Visa que lui prêtait Citroën), Jean-Luc Marteil, Yves Antoine et Michel Bernez ; il se conforte dans sa place de 3^e au Trophée avec 434 points.

Dorche voyage en Allemagne pour l'Hunsrück Rallye (région de Trèves), du 15 au 18 juillet. Dans cette course de 1140 km avec 32 épreuves spéciales comptant pour le championnat d'Europe, auquel ne participaient pas moins de 202 équipages, il ajoute une nouvelle ligne à son palmarès. Victorieux du groupe B devant les Visa de Stéphane Neyret (le « fils ») et Jean-Jacques Thomassin, Dorche empoche

From the sunshine of the Canjuers military camp in the Var, scene of the 1000 Tracks Rally, where on 3rd July the second awarding of prizes for the 1982 Citroën-Total International Visa Trophy, to the lights of the Paris Motor Show, stage on 30th September for the third awarding of prizes, Christian Dorche had not had any proper holidays. Holidays of study, however, for in order to hold off the attack from his challengers he had to take part in numerous trials, hill climbs in particular.

Thanks to which, three months later he retained his leader's position, ahead of the same drivers as in July, or almost: 1st Dorche 713 points, 2nd Coppier 674 points, 3rd Tabatoni 610 points. Raous 472 points had replaced Arbant in 4th place, the latter being 5th equal with Marteil 393 points.

It would be wrong to think however that nothing had changed during this third quarter. On the contrary, the 110 entered for the Trophy had increased their participation in the 28 trials entered on the calendar.

TABATONI ON THE MILLE...

On 3rd and 4th July, on the Mille Rally (367 miles, 181 of them in 19 specials, 70% country, 30% road) Alain Coppier, knocked out by mechanical failure and Christian Dorche absent left the field open for Olivier Tabatoni, the man of the Summer. After a knife-edge duel with Roger Raous, each of them recording nine times the best scratch time of group B in special trials (Dubois got three of them and Bruel one) Tabatoni finishes 11th in the overall classification and beats the bunch of Visas: Roger Raous, Denis Cavasino, Alain Romanet (a soldier who on 4th June had won the army's Marlboro Challenge in Pau, thereby gaining an entry for the Mille in a Visa lent him by Citroën), Jean-Luc Marteil, Yves Antoine and Michel Bernez; he takes comfort in his 3rd place in the Trophy with 434 points.

Dorche travels to Germany for the Hunsrück Rally (Trier district), from 15th to 18th July. On this course of 708 miles with 32 special trials counting towards the European Championship, in which no fewer than 202 teams were participating, he adds a new line to his price list. Winning groupe B ahead of the Visa of Stéphane Neyret (the "kid") and Jean-Jacques Thomassin, Dorche pocketed 66 points giving

66 points qui lui donnaient de l'air en tête du Trophée : 78 points d'avance sur Alain Coppier.

... EN MILLE LACS

Du 26 au 29 août, au Rallye des 1000 lacs, épreuve finlandaise du championnat du monde des rallyes, qui réunit chez les meilleurs pilotes du monde tout le gratin de la spécialité, Olivier Tabatoni, 32 ans, qui enseigne l'économie à Aix-en-Provence, se révèle définitivement au pays des mille bosses, au terme de 1400 km de pistes de terre très rapides, dont 470 de « chrono ». Il opère un excellent (dé)placement en ramenant les 176 points attachés à cette victoire en groupe B avec, en prime, le titre honorifique de 1^{er} pilote non-scandinave. Le voilà second du Trophée devant Alain Coppier et Roger Raous, le grand (1,95 m) marseillais, second en Finlande (120 points). C'est la quatrième victoire d'une Visa en groupe B au championnat du monde des rallyes 1982. Sveinsvoll, Lagorsse, Turlonias avaient complété la démonstration finlandaise des Visa.

VACANCES COTE A COTE

Dans l'hexagone, l'été, seules les courses de côtes ont droit à exister. Mais le Trophée a donné aux pilotes de Visa le goût de ces courtes et rapides escalades et leurs voitures se sont montrées, par leur agilité, à l'aise dans cet exercice.

Ainsi Yves Sarazin, Stéphane Neyret, Bernard Gros le 11 juillet à Boyeux Saint Jérôme ; Roger Raous, Bernard Lagorsse et Michel Bernez le 1^{er} août à Dunières (2,13 km, 131 m de dénivellation) au sud de St-Étienne ; Christian Dorche et Roger Raous au Mont Dore le 8 août (5 km, 377 m) ; Alain Arbant et Daniel Rageau le 15 au Haut Cantal (3 km, 165 m) ; Dorche, encore, le 22 août à St-Ursiane les Rangiers en Suisse ; «Segolen», Arbant et Dorche à Saint-Gueno le 29 août (2 km, 10 m !), Pierre Sintzel au Schauinsland (Allemagne fédérale), réussissaient à grappiller des points, alors qu'ils devaient affronter des adversaires aux voitures spécialement conçues pour cette spécialité, auxquelles ils rendaient plus d'une centaine de chevaux.

Le 18 juillet, «Segolen» avait terminé 4^e une course de groupe B sur le circuit de la Châtre, devant les Visa de Marie, Hulmann et Bernez.

DU SUD AU NORD, LA RENTRÉE

Deux rallyes importants étaient proposés aux concurrents du Trophée International Visa Citroën-Total pour la rentrée des 3, 4 et 5 septembre : au nord, en Belgique, le critérium Lucien Bianchi et au sud : le «Biarritz» à... Bayonne. 817 km au menu basque, dont 271 de vitesse en 18 spéciales le plus souvent tracées sur des chemins de contrebandiers le long de la frontière espagnole. Alain Coppier mettait à profit la fiabilité de sa Visa pour enlever la 6^e place au classement général et la victoire en groupe B. Pour ce faire, il avait dû écarter la menace des Visa du service compétitions Citroën ainsi que celle de Bruel, nouveau venu pilotant l'auto de la succursale de Nîmes, qui s'était fait remarquer d'abord en signant un temps scratch au Mille Pistes, puis, hors tro-

him breathing space at the head of the Trophy: 78 points ahead of Alain Coppier.

... AND 1000 LAKES

From 26th to 29th August, in the 1000 Lakes Rally, a Finnish trial for the World Rally Championship, which brings together the cream of the speciality among the top drivers in the world, Olivier Tabatoni, aged 32, who teaches economics in Aix-en-Provence, shows himself, in the country of a thousand bumps, finally on terms with 870 miles of very fast country tracks, 292 of them against the clock. He produces an excellent position in collecting the 176 points attached to this victory in group B with, as a bonus, the honorary title of Non-Scandinavian Driver. There second in the Trophy ahead of Alain Coppier and Roger Raous, the tall (6.4 ft.) from Marseilles, second in Finland (120 points). It is the fourth victory for a Visa in group B of the 1982 World Rally Championship. Sveinsvoll, Lagorsse and Turlonias completed the Finish line-up of Visas.

HOLIDAYS SIDE BY SIDE

In France in Summer only hill climbs are permitted. However, the Trophy has given the Visa drivers the taste for these short and fast climbs and their cars, with their agility, have shown themselves at home in this exercise.

Thus Yves Sarazin, Stéphane Neyret, Bernard Gros on 11th July in Boyeux Saint Jerome; Roger Raous, Bernard Lagorsse and Michel Bernez on 1st August at Dunières (1.32 mile, 430 ft. difference in height) to the South of St-Etienne; Christian Dorche and Roger Raous at Mont Dore on 8th August (3.1 miles, 1,237 ft.); Alain Arbant and Daniel Rageau on the 15th at Haut Cantal (2 miles, 541 ft.); Dorche again on 22nd August at St-Ursiane-les-Rangiers in Switzerland; "Segolen", Arbant and Dorche at Saint-Gueno on 29th August (1.25 mile, 33 ft.), Pierre Sintzel at Schauinsland (West Germany), succeeded in scraping some points when they had to face adversaries with cars specially designed for this speciality, giving away more than a hundred horsepower.

On 18th July "Segolen" finished 4th in a group B race on the Châtre circuit ahead of the Visas of Marie, Hulmann and Bernez.

FROM SOUTH TO NORTH, THE RETURN

Two important rallies were offered to competitors in the Citroën-Total International Visa Trophy for the return on 3rd, 4th and 5th September: in the North, in Belgium, the Lucien Branchi Eliminator, and in the South, the "Biarritz" to... Bayonne. 508 miles of Basque menu, 168 of them speed in 18 specials most often marked out on the roads of smugglers along the Spanish border. Alain Coppier benefitted from the reliability of his Visa to take 6th place in the overall listing and was winner in group B. To do this he had to sweep aside the threat from the Visas of the Citroën Competitions Department as well as that from Bruel, a newcomer, driving the car of the Nîmes branch, who first made his mark in recording a scratch time in the Mille



Marteil au Biarritz.
(Photo Z. Citroën 82.416.24)

phée, au très cassant rallye Terre de Lozère, les 17 et 18 juillet, qu'il termina 2^e au classement général et 1^{er} du groupe B.

Cette victoire (108 points) de Coppier acquise devant Chomat, Marteil, Rein et Wambergue, relançait le trophée. Coppier repassait Tabatoni et n'accusait plus que 39 points de retard sur Dorche, toujours leader.

Au nord, le Lillois Sarazin, 13^e au scratch, enlevait le groupe B du Critérium Lucien Bianchi, épreuve du Championnat d'Europe, devant le local Vital Budo et le revenant Robert Cat. Cette victoire lui faisait gagner six places au trophée : 13^e avec 198 points.

Ce week-end était marqué par une autre performance. Celle de Cattier-Papelard qui, hors trophée, donnaient, au bout de 250 km de course-poursuite sur les chemins de la Beauce, la première victoire toutes catégories à une Visa, devant notamment une meute de buggys.

GLISSONS SOUS LA PLUIE

Le calendrier du Trophée proposait les 18 et 19 septembre un deuxième épisode spécial Visa sur circuit, après Pau : le Bugatti au Mans.

Une demi-heure avant le départ, la pluie posa aux pilotes des Visa un épineux problème de choix de pneumatiques. Alors que l'on pensait que le métier des « anciens » triompherait, un néophyte, Eric Chantriaux, choisit des pneus « mixtes » et signe sa première victoire, devant Jean-Luc Marteil, un habitué du rallye-cross et de la glisse. Ces deux garçons étaient les grands bénéficiaires de la journée : on les retrouvait aux 12^e et 5^e places du Trophée. 3^e au Mans : Yves Sarazin, 4^e Coppier. Dominique Perrier longtemps 5^e finit 9^e après un « tout droit » dans le dernier tour. Le Norvégien Sveinsvoll crève dès le second tour.

ARBANT AU TOUR AUTO

Le moins qu'on puisse dire est que le Tour de France Automobile (18 au 23 septembre) disputé quasi-totalement sur asphalte, ne favorise pas spécialement des voitures de petite cylindrée comme les Visa. Alain Arbant, tenté par le coefficient 5, s'y risqua néanmoins. Il rallia l'arrivée 5^e du groupe, ce qui lui rapporta 50 points de plus.

then, outside of the Trophy, in the very gruelling Terre de Lozère rally on 17th and 18th July, in which he finished 2nd overall and 1st in group B. This victory (108 points) of Coppier gained ahead of Chomat, Marteil, Rein and Wambergue gave new life to the Trophy. Coppier overtook Tabatoni and was only 39 points behind Dorche, still leader.

In the North Sarazin from Lille, 13th in the scratch, took the group B in the Lucien Bianchi Eliminator, a trial for the European Championship, ahead of the local Vital Budo and Robert Cat making a come-back. This victory moved him up six places in the Trophy: 13th with 198 points.

This week-end was marked by another performance. That of Cattier-Papelard who, outside the Trophy, turned up at the end of a 155 miles pursuit race on the roads of la Beauce the first all classes victory for a Visa, ahead in particular of a pack of buggys.

LET'S SKID IN THE RAIN

The Trophy calendar offered on 18th and 19th September a second special Visa stage on the track after Pau: the Bugatti at Le Mans.

Half an hour before the start the rain posed drivers a tricky problem over the choice of tyres. When it was thought that the experience of the "old hands" would triumph, a newcomer, Eric Chantriaux, chose "mixed" tyres and marked up his first victory ahead of Jean-Luc Marteil, regularly to be seen at rally cross and the "skid". These two boys were the ones to benefit most on the day: they are standing in 12th and 5th places in the Trophy. 3rd at Le Mans: Yves Sarazin, 4th Coppier. Dominique Perrier, 5th for a long time, finished 9th after a "straight on" on the last lap. The Norwegian Sveinsvoll got a puncture at the start of the second lap.

ARBANT IN THE CAR TOUR

The least that can be said is that the Tour de France for Cars (18th to 23rd September), contested almost wholly on made up roads, does not particularly favour small capacity cars such as the Visa. Alain Arbant, tempted by a factor of

Bernard Gros, qui avait dû abandonner dès la première étape, prit sa revanche quelques jours plus tard en terminant second du groupe B au Rallye Ain-Jura.

QUERCY : COPPIER REPREND LA TETE

Dès le lendemain de la troisième remise des prix au Salon de Paris, les principaux protagonistes du Trophée se retrouvaient au rallye du Quercy, les 2 et 3 octobre : 556 km dont 18 épreuves spéciales 70 % terre, 30 % asphalte. Les pilotes des Visa y ont tiré un vrai feu d'artifice en s'imposant aux six premières places du groupe B (quatre dans les dix premières du classement général), dans le sillage de Christian Rio qui, sur quinze spéciales parcourues, en remporta onze avec sa Visa d'usine, et d'Alain Coppiier 2^e au scratch.

Le 2 décembre 1982, le Trophée de l'Automobile a été décerné à Guy Verrier, chef du service Compétitions Citroën, pour son action sur la participation des Visa au sport automobile et le succès du Trophée Visa International Citroën-Total dont il est l'initiateur et l'animateur.

Ce résultat propulsait le Grenoblois en tête du Trophée avec 802 points pour 713 à Christian Dorche. Jean-Luc Marteil, à nouveau second du groupe B et 4^e au «scratch», finit décidément la saison de belle manière : ce Basque de 30 ans, agent E.D.F. dans la région parisienne, s'installe à la 5^e place du Trophée avec 449 points.

SAN REMO : VITTORIO VICTORIEUX

Du 6 au 9 octobre, San Remo, sur la riviéra italienne, accueillait la manche italienne du championnat du monde des rallyes. Ces épreuves au fort coefficient (8) marquent toujours le classement du Trophée. Après Christian Dorche en Suède et en Grèce, Alain Coppiier au Portugal et Olivier Tabatoni en Finlande, Vittorio Caneva en Italie a donné à la Visa sa cinquième victoire en groupe B au plus haut niveau mondial.

Ce jeune Italien, 25 ans, élève de Sandro Munari, termine 10^e au scratch et gagne ainsi 184 points au Trophée. Il passe de la 38^e place à la troisième.

5, nevertheless had a go. He made his way to the finish 5th in the group, which brought him 50 additional points.

Bernard Gros, who had had to retire on the first stage, gained his revenge some days later when finishing second in group B in the Ain-Jura Rally.

QUERCY: COPPIER REGAINS THE LEAD

The day following the third awarding of prizes at the Paris Show the main contenders for the Trophy met in the Quercy Rally on 2nd and 3rd October: 346 miles of which 18 special trials, 70% country, 30% road. The Visa drivers there really let the sparks fly by taking the first six places in group B (four in the first six overall) in the slipstream of Christian Rio who in fifteen special events run took eleven with his works Visa and Alain Coppiier 2nd in the scratch.

On 2nd December 1982 the Automobile Trophy was awarded to Guy Verrier, head of the Citroën Competitions Department, for his work on the participation of Visas in motor sport and the success of the Citroën-Total International Visa Trophy, of which he is originator and moving force.

This result shot the man from Grenoble to the head of the Trophy with 802 points against 713 for Christian Dorche. Jean-Luc Marteil, again second in group B and 4th in the scratch, really finished the season in fine style: this 30 year old Basque, an official with the Electricity Board in the Paris region, lies in 5th position in the Trophy with 449 points.

SAN REMO: VITTORIO WINS

From 6th to 9th October San Remo on the Italian riviéra hosted the Italian leg of the World Rally Championship. These high factor (8) trials always leave their mark on the rankings for the Trophy. After Christian Dorche in Sweden and Greece, Alain Coppiier in Portugal and Olivier Tabatoni in Finland, Vittorio Caneva in Italy gave the Visa its fifth victory in group B at the highest world level.



Coppiier au Quercy.
(Photo Z. Citroën '82.416.8)

Roger Raous, 2^e du groupe, 13^e au scratch, rapporte d'Italie 120 points et consolide sa 4^e place au Trophée, à 18 points seulement d'Olivier Tabatoni 3^e.

Le dimanche suivant, le 10 octobre, le circuit de Croix en Ternoix organisait une course de groupe B. Christian Dorche y tirait son épingle du jeu. Seule Visa au départ, entouré de voitures beaucoup plus performantes, il réussissait à terminer 4^e, 60 points le remplaçant dans la course au titre, à 29 points du leader.

MONTLHERY : SARAZIN

Deux épreuves dotées du même coefficient (5) étaient proposées aux concurrents du Trophée les 15, 16 et 17 octobre : circuit à Montlhéry, rallye à Antibes.

Sur le circuit de Montlhéry, Yves Sarazin, l'ancien pistard, dut s'employer totalement pour repousser les assauts de Jean-Luc Marteil à nouveau second, de Claude Yver et de Stéphane Neyret. Olivier Tabatoni, 6^e, n'améliore pas son classement au Trophée, mais Sarazin ajoute 60 points à son total et passe de la 16^e à la 10^e place du Trophée.

A Antibes, l'abandon de Dorche profite au Cannois Denis Cavasino, 14^e au scratch, 2^e du groupe B, qui récolte 85 nouveaux points.

HORS TROPHÉE, HORS FRONTIÈRES

Les Visa ont continué, en été et en automne, à se distinguer à l'étranger, tant dans les épreuves inscrites au Trophée que dans d'autres.

En Espagne, les équipages Zorilla-Kaibel et Munoz-Minguez se sont mis en évidence par des victoires de groupe associées à d'excellents résultats au scratch. Les 9 et 11 juillet au CS rallye (championnat d'Europe) dans la région de Bilbao, José-Antonio Zorilla est 6^e au classement général et premier du groupe devant les Visa d'Alfredo Aguilla 7^e au général et de Ricardo Munoz.

Il récidivait les 24 et 25 juillet dans le rallye del Rioja : 4^e, toujours devant del Aguila-Jirau. Les 7 et 8 août il laissait l'équipage Munoz-Minguez prendre sa revanche : 9^e au scratch et 1^{er} du groupe au Rallye Race Rias Bajas. Puis, les 14 et 15 septembre, au Rallye des Princes d'Asturies (comptant pour le championnat d'Europe), 1^{er} du groupe B et 5^e au classement général devant del Aguila-Mula 2^e du groupe, 8^e au général.

GRANDE-BRETAGNE ET PORTUGAL

En Angleterre John Weatherley et son coéquipier Rick Smith ont à nouveau imposé leur Visa au groupe B dans le Peter Russek Rallye, le 23 et 24 juillet, John Waghorn terminant 3^e du groupe B. Au Manx Trophy (épreuve du Championnat d'Europe), les 17 et 18 septembre, ils finissent second devant une très forte opposition. John est 2^e du championnat d'Angleterre de 2^e division et premier de sa catégorie de cylindrée.

Au Portugal, le Tour de Madère (7-8 août) permit à C. Reis - O. Fernandes, 13^e au général,

This young Italian, aged 25, a student of Sandro Munari, finishes 10th in the scratch thereby gaining 184 points in the Trophy. He moves from 38th to 13th place in the Trophy.

Roger Raous, 2nd in the group, 13th in the scratch, brings back 120 points from Italy and consolidates his 4th position in the Trophy, 18 points only from Olivier Tabatoni in 3rd position. The following Sunday on 10th October the Croix en Ternois track organized a group B race. Christian Dorche came out well. The only Visa at the start, surrounded by much higher performance cars, he succeeded in finishing 4th, 60 points putting him in the race for the title, 29 points behind the leader.

MONTLHERY: SARAZIN

Two trials with the same coefficient (5) were offered to Trophy competitors on 15th, 16th and 17th October: the track at Montlhéry and a rally at Antibes.

On the Montlhéry track Yves Sarazin, the former track racer, had to use everything to hold off the challenges of Jean-Luc Marteil again second, Claude Yver and Stéphane Neyret. Olivier Tabatoni, 6th, does not improve on his position in the Trophy but Sarazin adds 60 points to his total and moves from 16th to 10th place in the Trophy.

At Antibes the withdrawal of Dorche benefitted Denis Cavasino from Cannes, 14th in the scratch, 2nd in group B, who collects another 85 points.

OUTSIDE THE TROPHY, ABROAD

Visas continued in the Summer and Autumn to distinguish themselves abroad, in both trials entered for the Trophy and in others.

In Spain the Zorilla-Kaibel and Munoz-Minguez teams were prominent with group victories combined with excellent scratch results. On 9th and 11th July at the CS Rally (European Championship) in the Bilbao area, José-Antonio Zorilla is 6th overall and first in the group ahead of the Visas of Alfredo Aguilla 7th overall and Ricardo Munoz.

He repeated this on 24th and 25th July in the Rioja Rally: 4th, still ahead of Aguila-Jirau. On 7th and 8th August he lets the Munoz-Minguez gain its revenge: 9th in the scratch and 1st in the group in the Rias Bajas Rally Race. Then on 14th and 15th September, in the Princes of Asturias Rally (counting towards the European Championship) 1st in group B and 5th overall ahead of Aguila-Mula, 2nd in the group, 8th overall.

GREAT BRITAIN AND PORTUGAL

In England John Weatherley and his teammate Rick Smith again imposed their Visa on group B in the Peter Russek Rally on 23rd and 24th July, John Waghorn finishing 3rd in group B. In the Isle of Man Trophy (trial for the European Championship) on 17th and 18th September they finish second ahead of very strong opposition. John is 2nd in the English 2nd Divi-

d'imposer leur Visa en groupe B, tandis qu'un autre équipage portugais, C. Sousa - H. Roda, remportait le groupe N.

Mais c'est trois mois plus tard que le Portugal et les pilotes-Trophée qui s'y étaient déplacés allaient vivre une épopée, lorsque la tornade s'abattit sur l'Algarve (4 au 7 novembre).

ROMAOZINHO MAITRE CHEZ LUI

Au rallye de l'Algarve (dont on ne comprend pas qu'il ait un coefficient 2 seulement au Championnat d'Europe, et non pas 4 comme par exemple le rallye Halkidiki auquel on peut le comparer) disputé sur les chemins de terre rouge du sud du Portugal (1530 km), trois pilotes, en terminant dans les six premiers et en remportant la victoire en groupe B et en groupe N, ont ajouté de nouveaux lauriers à la couronne de succès accumulés par les Visa : Francisco Romaozinho, dont on dit chez lui qu'il se bonifie avec les années comme le Porto, 3^e au classement général, 1^{er} du groupe B ; Olivier Tabatoni, 4^e au général, 2^e du groupe B. Le local Inverno Amaral (ex-champion de 2 CV-Cross, vainqueur du Trophée portugais 1982 des Visa de série) hisse sa Visa groupe N, c'est-à-dire voiture de série, à la 6^e place du classement général, premier et unique survivant du groupe. Tous résultats obtenus dans les conditions atmosphériques épouvantables (23 voitures seulement parvinrent à l'arrivée, sur 134 au départ).

TORNADE SUR L'ALGARVE

Une tempête sans précédent dans ce pays où il ne pleut jamais s'était en effet déchaînée sur la course et ses trente épreuves spéciales, certaines de plus de 50 km. Sur ces chemins rouillés, glissants et dangereux comme la lame d'un couteau trop graissé, les Visa, pirouettant dans des gerbes d'eau, dansant sur des toboggans de boue écarlate, purent donner toute leur mesure parmi, et souvent devant, des voitures de compétition beaucoup plus puissantes.

Parti prudemment, Romaozinho, assisté de son co-pilote Luis Alegria, accentuait peu à peu son effort pour s'installer définitivement, dans la lon-

sion Championship and first in his class of engine size.

In Portugal the Tour of Madeira (7-8th August) enabled C. Reis and O. Fernandes, 13th overall, to assert their Visa in group B, while another Portuguese team, C. Sousa and H. Roda, took group N.

But it is three months later that Portugal and the Trophy drivers who had gone there were to experience a drama when the tornado hit the Algarve (4th to 7th November).

ROMAOZINHO MASTER IN HIS OWN COUNTRY

In the Algarve Rally (of which it is not understood why it has a factor of 2 only in the European Rally and not 4 as e.g. the Halkidiki Rally to which it is comparable), contested on roads of red earth in the South of Portugal (951 miles), three drivers in finishing in the first six and taking victory in group B and group N added new laurels to the crown of success collected by Visas: Francisco Romaozinho, of whom they say in Portugal that he improves with the years like Port, 3rd overall, 1st in group B; Olivier Tabatoni, 4th overall, 2nd in group B. The local Inverno Amaral (ex-champion of 2 CV-Cross, winner of the 1982 Portuguese Trophy for production Visas) hauled his group N Visa, i.e. production car, into 6th place overall, first and only survivor of the group. All results achieved under appalling weather conditions (only 23 finishers from 134 at the start).

TORNADO ON THE ALGARVE

A storm without precedent in this country where it never rains in fact unleashed itself upon the race and its thirty special trials, some more than 31 miles long. On these rustcoloured roads, slippery and dangerous as the blade of a too well greased knife, the Visas pirouetted in the sprays of water, dancing on the slides of scarlet mud, were able to show what they were made of among and often in front of much more powerful competition cars.



Romaozinho à l'Algarve.
(Photo Slick, n° 82.417)

gue spéciale de Monchique, dont il réussit le meilleur temps scratch, à la 3^e place du classement général et en tête du groupe B, nouvelle victoire à l'actif du champion portugais et de la Visa.

Tabatoni, accompagné de Michel Cadier, s'était placé d'emblée parmi les leaders et sut s'y maintenir longtemps, mais à trois spéciales de l'arrivée il perdit une roue, puis dut rouler 30 km sur une jante. Qu'il termine néanmoins 4^e au scratch et second du groupe donne l'échelle de ses talents. Tabatoni marquait ainsi 69 points au Trophée, 679 points au total. Ce n'était pas très payé et rien n'était changé du classement des quatre premiers (Coppier, Dorche, Tabatoni, Raous).

Jean Auverdin, terminait 13^e et 3^e du groupe B après une course sage.

R.A.C. : UN COUP POUR RIEN

C'est au R.A.C., épreuve anglaise du Championnat du monde des rallyes, que tout pouvait être remis en question, du 20 au 25 novembre, sur 3 000 km dont 700 en 69 spéciales pour l'essentiel sur des chemins forestiers rendus très glissants par la pluie.

Coppier, Dorche, Tabatoni, Raous, les quatre premiers du Trophée, étaient bien entendu au départ de York. D'emblée John Waetherley démontre qu'il est chez lui et domine, nettement en tête des Visas. Il va très fort... trop fort ; jusqu'à la sortie de route. Tabatoni, mêmes causes, mêmes effets.

A l'inverse, Dorche, parti très prudemment, ne parvient pas à changer de rythme et termine 6^e du groupe B, trop loin pour inquiéter Coppier qui, équilibrant bien sa course, se classe 23^e et 3^e du groupe, assurant ainsi sa victoire définitive au Trophée avec 38 points supplémentaires.

Il fut seulement menacé par Roger Raous qui, jouant le tout pour le tout, se montra extrêmement rapide mais quitta la route à six spéciales de l'arrivée.

Dominique Mucherie, 2^e du groupe, gagne 16 points et parvient à la 10^e place du Trophée.

En fait, le R.A.C. ne devait rien changer au classement des leaders, pas plus que la dernière épreuve au calendrier : le rallye du Var (coef. 1).

Having set off cautiously, Romaozinho, together with his co-driver Luis Alegria, gradually increased his effort to get into finally, in the long special event at Monchique where he got the best scratch time, 3rd place overall and to the head of groupe B, a new victory to the credit of the Portuguese champion and Visa.

Tabatoni, accompanied by Michel Cadier, was right up among the leaders and was able to hold on there for a long time, but three specials from the finish he lost a wheel, then had to drive 18.6 miles on a rim. That he nevertheless finished 4th in the scratch and second in the group shows the extent of his talents. Tabatoni thus scored 69 points towards the Trophy, 679 points in all. It did not pay off very well and nothing has changed in the positions of the top four (Coppier, Dorche, Tabatoni and Raous).

FINALE AT THE R.A.C.

It is on the R.A.C. Rally (20th to 25th November), the British event of the World Rally Championship, that all will be decided, over 1,900 miles of which 450 are special stages which for the most part are forest tracks made slippery by the rain.

The first four in the Visa Trophy Championship, Coppier, Dorche, Tabatoni and Raous were all on the starting line at York. Right away John Weatherley showed that he was the master in his own country, and was clearly dominating the Visas. He was going very hard... too hard, until he left the track. Tabatoni, same thing, same result.*

Dorche, conversely, started very carefully, never changing his rhythm and finished 6th in Group B, too far down to bother Coppier, who, balancing his race, finished 23rd and 3rd in Group B, thus assuring a certain victory in the Trophy with 38 points to spare.

He was only threatened by Roger Raous, who going all out, showed himself to be extremely quick, but left the track only 6 special stages from the finish.

Dominique Mucherie, 9th in the group, 3rd in Class, won 16 points and ended up in 10th position in the Trophy.

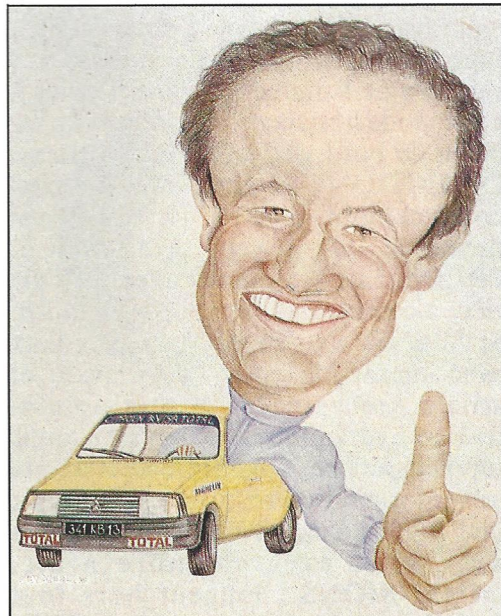
Coppier au R.A.C.
(Photo DPPI. Citroën 82.440)



Alain Coppiet, 1^{er} du Trophée
International Visa Citroën-Total 1982
Dessin Dominique Duhal.
(Document Citroën 82.444.1)



Christian Dorche, 2^e du Trophée
International Visa Citroën-Total 1982
Dessin Dominique Duhal.
(Document Citroën 82.444.3)



Olivier Tabatoni, 3^e du Trophée
International Visa Citroën-Total 1982
Dessin Dominique Duhal. (Document Citroën 82.444.4)



CHEZ L'ANTIQUAIRE

Citroën Ami 8 berline, 1969

L'Ami 8, présentée au Salon de Genève 1969, fut plus qu'une simple évolution du modèle Ami 6. Sa carrosserie aux lignes simplifiées, allongées, en faisait une voiture plus fine. Nouvelle dans sa ligne générale, elle l'était également dans ses détails : nouvelle calandre, nouveaux pare-chocs à butoirs de caoutchouc, feux arrière intégrés dans les ailes, poignées de portes encastrees...

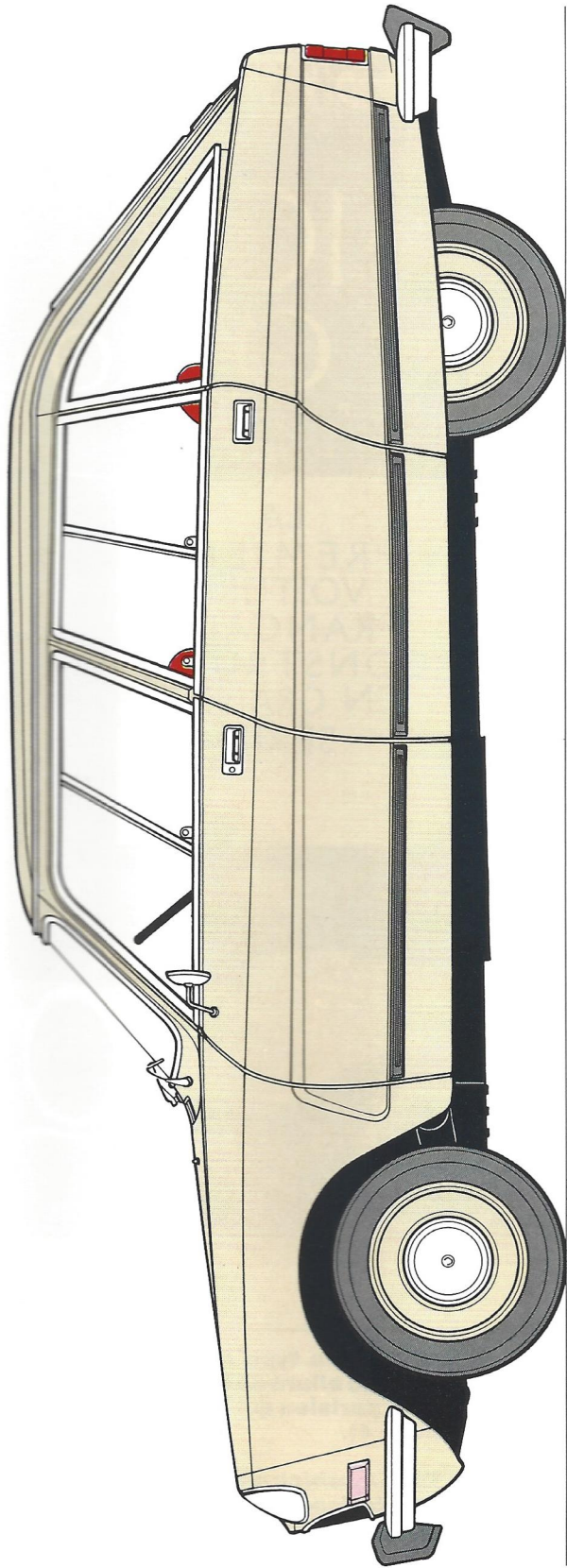
MOTEUR : 2 cylindres à plat opposés. Alésage 74 mm. Course 70 mm. Cylindrée 602 cm³. Puissance fiscale 3 CV. Puissance réelle 32 ch DIN à 5750 tr/mn. Rapport volumétrique 9. Couple 4,2 mkg DIN à 4750 tr/mn. Vilebrequin à 2 paliers. Culasse aluminium. Soupapes rotatives commandées par culbuteurs. Refroidissement par air accéléré par un ventilateur. Allumage par batterie, bobine et rupteur mais sans distributeur. Alimentation par un carburateur Solex 26/35 CSIC. Réservoir d'essence de 32 l. **TRANSMISSION** : embrayage monodisque à sec ou centrifuge en option. Boîte de vitesses à 4 rapports et 1 marche arrière. Levier à commande horizontale au centre du tableau de bord. Roues avant motrices. **DIRECTION** : à crémaillère. Rapport de démultiplication 1/17,4. Volant redressé de 10° par rapport à l'Ami 6. **FREINS** : à tambour à l'avant, à l'arrière à commande par maître-cylindre. **SUSPENSION** : à ressorts hélicoïdaux avec interaction entre roues avant et arrière. 4 roues indépendantes. 4 amortisseurs hydrauliques. Barre anti-roulis supplémentaire. **CARROSSERIE** : la caisse formant carrosserie est fixée sur une plate-forme. **PNEUS** : Michelin 125-380 X avec chambre à air. **DIMENSIONS** : longueur hors tout 3,99. Largeur hors tout 1,52 m. **PERFORMANCES** : vitesse maxi 123 km/h. Consommation 5,5 litres à 90 km/h.

The Ami 8, introduced at the 1969 Geneva Motor Show, was more than a mere evolution of the Ami 6 model. Its body, with its cleaner, longer lines, made a more streamlined car of it.

While its general aspect was new so were its details: new grill, new bumpers with rubber protectors, rear lights recessed in the wings, recessed door handles...


An effort was made to improve visibility by adding rear side-windows, widening the windscreen, and fitting a very high rear window.

ENGINE: flat twin with opposed cylinders; bore 2.913", stroke 2.756", swept volume 36.74 cu. ins. French Treasury rating 3 CV. Effective horsepower 32 HP DIN at 5750 rpm. Compression ratio 9:1. Torque 34 lb ft at 4750 rpm. 2-bearing crankshaft. Aluminium cylinder head. Rocker-actuated rotary valves. Air cooled, with fan to accelerate air flow. Battery, coil and contact-breaker ignition, no distributor. Fuel feed by single Solex 26/35 CSIC carburettor. 7 gal. petrol tank. **TRANSMISSION**: single-plate dry clutch - centrifugal clutch optional. Gearbox: 4 forward speeds + reverse. Horizontally operated lever in centre of dashboard. Front-wheel drive. **STEERING**: rack and pinion. Reduction ratio: 1:17.4. Wheel straightened up by 10° compared to the Ami 6. **BRAKING**: front-wheel drums, actuated by a master-cylinder at rear. **SUSPENSION**: helical spring type, with front/rear wheel interaction. 4 independent wheels. 4 hydraulic shock absorbers. Extra anti-roll bar. **BODY**: secured to platform. Tyres: Michelin 125-380 X with inner tube. **DIMENSIONS**: overall length 13' 1", overall width 4' 11 3/4". **PERFORMANCE FIGURES**: max. speed 76.5 mph. Consumption 51.3 miles per gallon at 56 miles per hour.



Dessin Dumont (ETA)

Citroën. Ami 8 berline, 1969


 LA 10 HP
ANDRÉ CITROËN
 INGENIEUR — CONSTRUCTEUR
 113 A 145 QUAI DE JAVEL
 PARIS

LA
 PREMIÈRE
 VOITURE
 FRANÇAISE
 CONSTRUITE
 EN GRANDE
 SÉRIE



Document Citroën 31.231/8 .

PUB - RETRO : cette annonce sur la type A, première voiture construite par Citroën au quai de Javel, prend une allure de document historique au moment où la firme quitte l'arrondissement parisien qui l'a vu naître pour installer son siège social à Neuilly-sur-Seine (page 4).

This announcement on the Type A, which was the first car built by Citroën at quai de Javel, takes the look of a historical document at the time when the company leaves the parisian wards which saw its birth, to go to the head office at Neuilly-sur-Seine (Page 4).