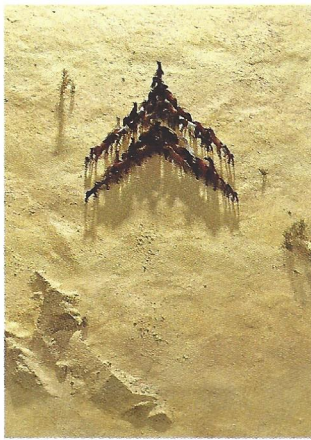


LE DOUBLE CHEVRON

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.

Photo de couverture : ce pourrait être un titre d'Eric Satie : « Symphonie en forme de double chevron pour chevaux et orchestre » ; c'est une réalisation plastique d'Isabelle Quidet. Née en 1955 à Blois sous le signe du castor, signe des bâtisseurs, avec Pollux, signe de l'humour, en ascendant, elle est diplômée de l'Institut des Arts Visuels, et elle aime à jouer avec les formes et avec les mots. Pour ce faire, elle a choisi de mettre en volume comme on met en scène. Elle exprime des vérités par des faux-semblants. Ces chevaux qui marchent en troupe libre vers le soleil levant sont des petits jouets en plastique ; cette steppe aride est en plâtre de Paris. C'est un langage et c'est un jeu : « je sais que tu sais que je sais... ». Que sait-on ? On sait mieux ce qu'on ne sait pas que ce qu'on sait. Depuis un siècle, l'homme ne sait toujours pas très bien s'il monte à cheval ou en voiture. Donc il sait qu'à quatre pattes ou à quatre roues, le cheval, avec ou sans vapeur, exprime la puissance, l'endurance, la vitesse, et la liberté. C'est pourquoi Isabelle Quidet n'a pas mal choisi le symbole surrogatoire qu'elle propose — l'auto est son dada — pour l'image de marque d'un constructeur de voitures.



Cover photo: Eric Satie might have called it "Symphony in double chevron time for horses and orchestra". It is an Isabelle Quidet creation, made out of plastic. She was born in 1955 under the sign of beaver, a sure sign of constructors, with Pollux, sign of mirth, as her ascendant. She is a graduate from The Institute of Visual Arts, and loves to play with shapes and words. In order to achieve her aim, she puts into volume what others would put onto stage. She shows truth through make-believe. These horses prancing along freely together towards the rising sun, are in fact small plastic toys; the arid steppe is made out plaster of Paris. It's both a game and a language; "I know that you know that I know...". But what do we know? We know better what we don't know than what we know. For a century now, man's dilemma is to find out if he's riding a horse or riding in a car. What he does know is that, albeit on four wheels or four legs, with or without steam, horses are used to express power, endurance, speed and freedom. So Isabelle Quidet made a wise choice when she opted for the supererogatory symbol of horses to show the "image de marque" of a factory such as Citroën.

SOMMAIRE

Deux séries spéciales.....	4
CX Leader et Visa Olympique	
Modèles: Visa 17 D et 17 RD.....	6
Les Diesel qui décoiffent	
Technique : XUD 7 + BE 1D.....	10
Une paire aux as	
Usine : Trémery en Lorraine.....	16
Des robots et des hommes	
Chiffres de production : 3 mois.....	19
Pour la BX, baromètre au beau fixe	
Photothèque : Bernard Asset.....	20
L'auto, il n'en a jamais trop	
Rallyes : Trophée Féminin.....	26
Onze Visa pour femmes de course	
Trophée Citroën-Total-Michelin.....	32
Dorsche en tête du classement intermédiaire	
Paris-Dakar et Safari.....	34
Essais tentés, essais marqués	
Echos.....	38
Pub Rétro.....	41
Les arguments de Rosalie	
Citroën et la BD.....	42
Les chevrons-fusées de Moebius	
Chez l'antiquaire : 1973.....	46
Une SM pas comme les autres	

CONTENTS

Two special series	4
The CX Leader, and Visa Olympique	
The Visa 17 D and 17 RD models	6
Let your hair down!	
Technique: XUD 7 + BE 1D	10
A pair of aces!	
Trémery factory in the Lorraine region	16
Robots and men	
Three months' production figures	19
The BX is looking fine	
Photographic library and Bernard Asset	20
He's still moved by cars	
Rallies, the Ladies Trophy	26
11 Visa for 11 Rallywomen	
The Citroën-Total-Michelin Trophy	32
Dorsche in the lead	
Paris-Dakar and the Safari	34
Try and conversion	
Echos	38
Old fashioned advertising	41
How Rosalie was convincing	
Citroën and comic books	42
Möbius' Chevron rockets	
With the antiquarian in 1973	46
An SM like no other you've seen	

Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger. Dépôt légal n° 42778. Rédaction, administration : Automobiles Citroën, Direction de l'Information et des Relations Publiques, F - 92208 Neuville-sur-Seine Cedex. Téléphone : (1) 759.50.60. Télex CITR 614.830 RPM +. Conception, réalisation, impression : ODT. Directeur artistique : Marc Tournaire.

Autrefois, le Diesel n'était ni du genre major de l'ENA. Grognant, bruyant, crachant, et même un peu puant, roulant bruyamment ses mécaniques, c'était le charbonnier ataxique de la famille automobile ; costaud asthmatique, bon bougre mal embouché, fumeur de mégots mouillés et buveur de gros rouge. On le gardait pour les travaux de force dans la semaine, mais le dimanche on préférait la bicyclette. Puis vint l'ère des grandes mutations : autour de 1975, ces Yetis carburant au gazole eurent des enfants qu'ils reconnurent mal : propres, peignés, toujours puissants mais tout à coup bien sages, ces Diesel de la seconde génération s'efforcèrent de copier les voitures à essence et de s'approcher de leurs performances. Ils y parvinrent assez bien : polis et presque silencieux, efficaces et solides, ils furent appréciés et leur nombre augmenta : de 200 000 dans la France de 1973, ils passèrent à 1 300 000 dans celle de 1983. Dans presque toute l'Europe, leur succès allait croissant. Aujourd'hui s'ouvre une nouvelle phase : le Diesel ne cherche plus à faire aussi bien que ses rivales à essence de même catégorie, le Diesel fait mieux. Souples, nerveux, musclés, sobres et décontractés, athlètes complets de la route, prompts à l'accélération, vifs à la reprise, aussi à l'aise au sprint qu'en endurance, voici les Diesel de la troisième génération. Au premier rang de cette équipe de gagners : les Visa 17 D et 17 RD que vous découvrirez en page 6.

EDITORIAL

***I**n the old days, Diesel engined cars weren't either of the olympic decathlon or university honours graduate type. They rather grunted noisily along, spluttering away, and it must be admitted they did rather stink, as the engine ticked over making a hell of a din. It was rather the ataxic coal merchant member of the automobile family: a sturdy asthmatic, a kind yet rather coarse old soul, a smoker of soggy fag ends and cheap plonk guzzler. It was kept for heavy duty work during the week, and on Sundays one rather preferred using bicycles. Then came the time of great changes, circa 1975. These yetis filling up on diesel-oil had children they had a hard time accepting as their own. They were clean, well groomed, powerful as before, but with more self control. These second generation diesels tried hard to be like petrol engined cars and to equal their performances. They managed quite well on the whole; they were well-behaved, almost silent, efficient and solid. People appreciated them, and they grew in number from 200,000, in France 1973 to 1,300,000 in 1983. In the greater part of Europe, they became more and more successful. Today, the beginning of a new era is at hand. The Diesel is no longer striving to do as well as its petrol engined rivals in its category; the Diesel's doing better than that. They have heaps of power at low revs, they accelerate briskly, they are economical and smooth. They are all-round road athletes, quick to respond to the throttle pedal, they pick up engine speed in no time at all, and are as good at sprinting as long distance running. They are the third generation diesels. At the head of this winning team we are proud to present to our readers the Visa 17 D and 17 RD on page 6.*

VOITURE DE TETE: LA CX LEADER

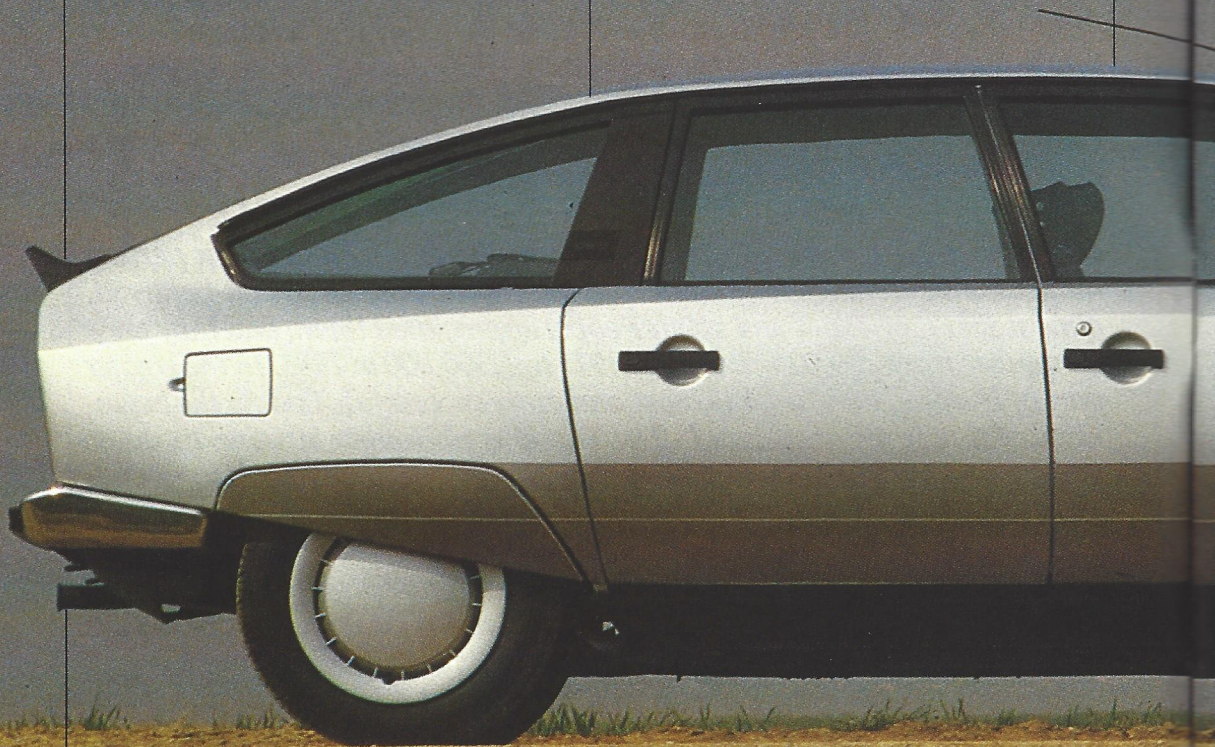
Commercialisée courant avril, une version résolument élitiste de la CX 20, la CX Leader, a fait en quelques jours le plein d'acheteurs pour une série limitée à 700 exemplaires.

De couleur gris perlé métallisé verni, intérieur en drap gris à médaillons écossais gris et rouge, la CX Leader offrait en série : boîte de vitesses à cinq rapports, pneus Michelin TRX 190/65 AR 39, enjoliveurs spéciaux, becquet arrière de GTI, deux rétroviseurs extérieurs, isolation spéciale Isother et régulation de chauffage... de solides arguments, sans parler d'un prix très compétitif.

This decidedly elitist version of the CX 20, was commercialized during April. Although the CX Leader was manufactured in limited numbers, in just a few days there were enough buyers interested in the 700 cars on the market.

It is of a varnished metallic pearl-grey colour, the interior is upholstered in grey and red Scotch tartan. Standard CX Leader models have five speed gearboxes; Michelin Tyres, 190/65, rear 39; special wheel caps; rear GTI spoilers; two exterior rear view mirrors; special Isother insulation and adjustable heating systems... all very sound and convincing reasons, not to mention its price.

Photo Georges Guyot (Citroën 94.69.1)



TEE - SERIE LIMITEE - SE

LA VISA DES RECORDS



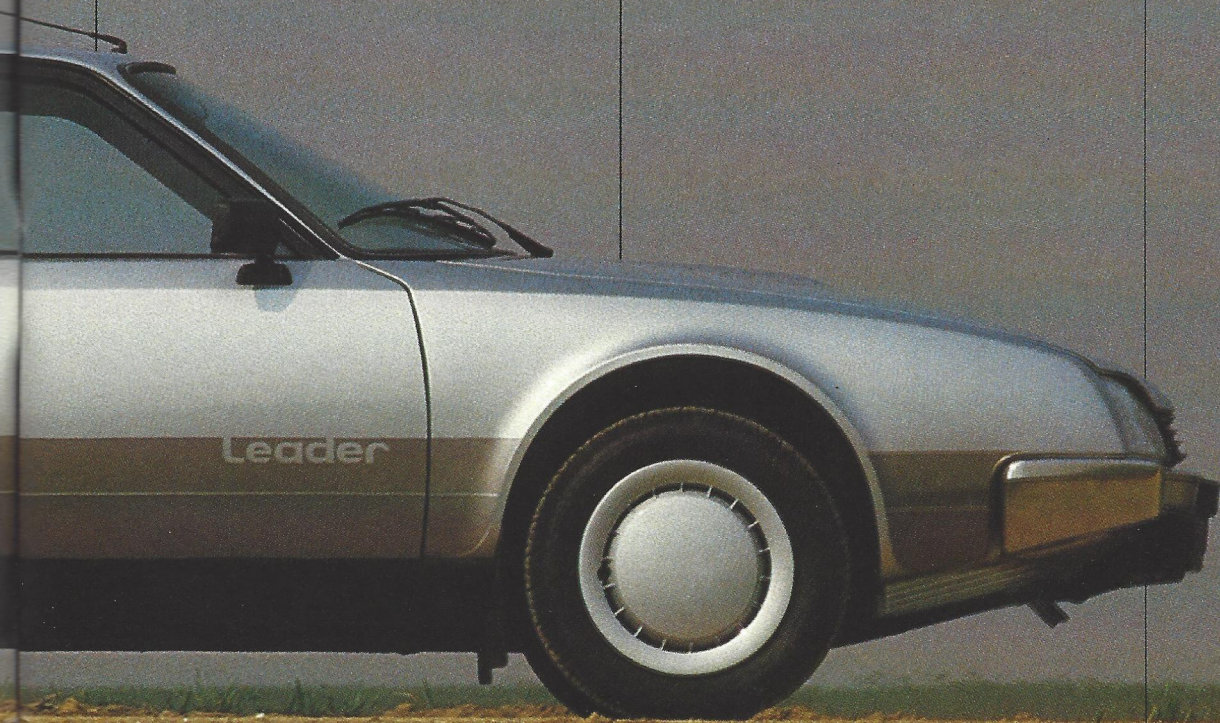
Fin février a été annoncé une série spéciale promotionnelle limitée de 3 000 Visa Olympique.

Disponible en trois coloris : blanc Meije, bleu Camargue ou rouge Vallelunga, la Visa Olympique est une Visa 11 E enrichie d'aménagements spéciaux tels que protection latérale, becquet arrière, enjoliveurs spécifiques, appui-tête aux places avant, pré-équipement radio, essuie et lave-glace arrière.



In February, Citroën announced a promotional special series of 3,000 Visa Olympique.

They are available in three colours, Meije- white, Camargue-blue or Vallelunga-red. The Visa Olympique is in fact a Visa 11 E with extra trimmings such as lateral guards; rear spoiler; unique wheel caps; head rests on the front seats; radio fittings; rear window washer and wiper.



LES DIESEL QUI



VISA 17 D ET 17 RD

DECOIFFENT

Modernes et dynamiques, souples et brillantes, plus nerveuses, plus rapides, plus sûres et plus sobres que les Visa 11 E ou 11 RE à essence, les Visa 17 D, 17 RD et 17 D Entreprise sont au point culminant des progrès accomplis ces dernières années par les voitures à moteur Diesel.

Today's diesel run Visa are modern and highly dynamic. They develop more torque at low engine speeds and are also faster, more reliable and more economical than the petrol powered Visa 11E or 11RE. The 17 D, 17 RD and 17 D Entreprise Visa are of the most advanced standard of diesel technology developed over the years by Diesel engines.

Tous les constructeurs savent qu'on ne fait pas de bonne musique sans une gamme complète. Citroën, pour sa part, est convaincu qu'une gamme bien étoffée permet non seulement de développer les clientèles et les marchés en occupant des créneaux successifs, mais encore de renforcer l'image globale du modèle et, par l'effet d'image de gamme, la position de tous les modèles qui composent celle-ci.

TROIS VERSIONS

C'est pourquoi, poursuivant son objectif d'évolution et d'élargissement de la gamme Visa, Citroën a commercialisé, le 27 mars 1984, trois nouvelles versions : Visa 17 D, Visa 17 RD, Visa 17 D Entreprise, équipées du moteur Diesel XUD 4 cylindres 1769 cm³ à arbre à cames en tête et d'une boîte de vitesses à 4 rapports, avec possibilité pour la Visa 17 RD d'une option de boîte 5 rapports, qui lui donne encore plus de brio.

All motor constructors know that without a wide range, they won't be on the ball. Citroën is absolutely convinced that a full range of cars not also helps to attract more customers and markets by continually meeting demands, but it also strengthens the model's global image, and, as a result of the range's image, all the models that make up the spectrum.

THREE VERSIONS

This is the reason behind Citroën's marketing on March 27th 1984, three new versions - the Visa 17 D, 17 RD and 17 D Entreprise, thereby continually striving towards its aim to progress and widen the Visa range. The cars are all powered by a 1769 cc 4 cylinder XUD Diesel engine. They have overhead camshafts and 4 speed gearboxes with an optional 5 speed one for the 17 RD model, giving even higher performance figures.

PERFORMANCE ET SOBRIETE

Avec ses 60 ch DIN à 4 600 tr/mn et un couple de 11,4 m.kg à 2 000 tr/mn, le moteur XUD 7 de la Visa Diesel autorise en effet des performances brillantes, identiques ou supérieures à celles des voitures à essence (0-400 m : 19"4, 0-1 000 m : 36"4, 0-100 km/h : 15"6, vitesse maximum 154 km/h avec la boîte à 5 rapports, par exemple, soit une seconde et demie de moins au mille mètres départ arrêté que la Visa 11 RE à essence, une seconde de moins pour atteindre les 100 km/h départ arrêté et plus de 10 km/h de mieux en vitesse de pointe). La consommation de gazole est cependant faible : 4,3 l aux 100 km à 90 km/h, 5,9 l à 120 km/h et 5,5 l en consommation urbaine, soit une moyenne des trois mesures conventionnelles s'établissant à 5,2 litres pour la boîte 4 rapports.

POINTS FORTS

Par rapport à ses concurrentes à gazole ou à essence, la Visa Diesel se place très favorablement par son prix de vente attractif et sa faible consommation, mais aussi par son incontestable agrément de conduite : excellent niveau de performances (grâce à un moteur très souple avec du couple à bas régime et de la nervosité), amélioration de la tenue de route et du confort (nouvel essieu avant, nouvelle répartition des masses avec augmentation du poids à l'avant, donc meilleure adhérence, direction douce et précise).

PERFORMANCE AND LOW-CONSUMPTION

With its 60 DIN hp at 4600 rpm and a torque of 11.4 kilos at 2000 rpm, the Visa Diesel XUD engine gives very sporty driving pleasure, equalling or even exceeding petrol-engined cars. It covers 0-400 metres in 19"40-1,000 metres in 36"4. It takes 15"6 to get from 0-100 kph. With a 5 speed gearbox, it is able to reach a top speed of 154 kph. (1"5 less on the standing mile than the petrol engined 11 RE; 1" less to speed up to 100 kph and more than 10 kph faster for maximum speed). Fuel consumption is surprisingly low - 4.3 litres for 100 km at 90 kph; 5.9 litres for 100 miles at 120 kph; and 5.5 litres for town driving. The average of these three standard procedures comes to 5.2 litres for 100 km with a 4 speed gearbox.

ADVANTAGES

When compared with other diesel or petrol engined cars on the market, the Visa Diesel shows itself to be attractively priced and economical. It also gives an extremely comfortable ride with remarkable performances due to its powerful engine at low revs and the fact that it is spirited. The road handling has been greatly improved, (new front axle with different distribution of the weight masses, more to the front than to the rear, resulting in better road grip and precise steering).

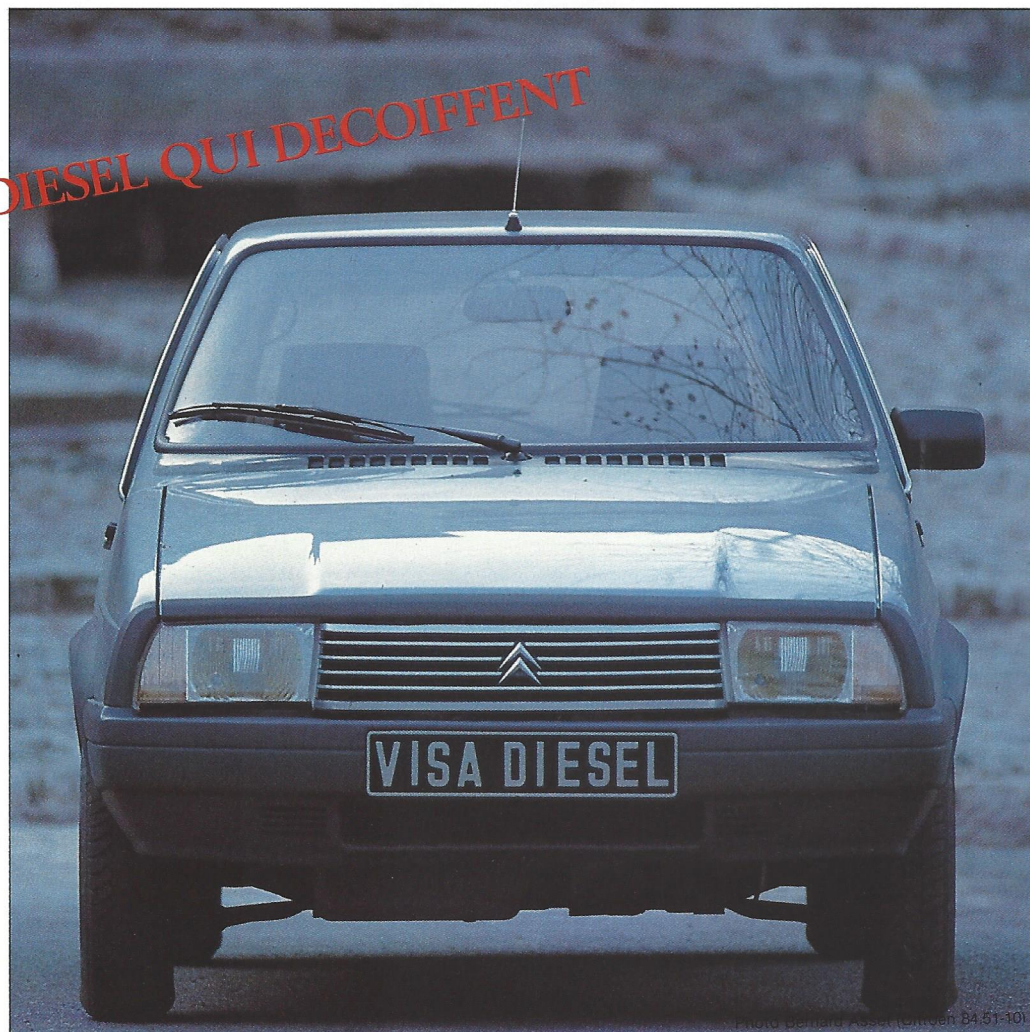




Photo Bernard Asset (Citroën 84.51.23)

Un avant plus large pour virer à plat.

Wider front track for improved under-banking.

UN MARCHÉ EN DÉVELOPPEMENT

Les nouvelles Visa permettent à Citroën d'être présent sur le marché nouveau des petites Diesel qui se développe actuellement dans les principaux pays européens (France, Italie, Belgique, Allemagne, Espagne). Les ventes Diesel de gamme basse (segment B) et les véhicules Diesel moyens inférieurs (segment M1) ont représenté en 1983 en Europe 460 000 véhicules, soit 7,2 % des segments B + M1. Cette pénétration des petites Diesel varie selon les pays (Belgique 15,3 % des deux segments considérés, Italie 13,6 %, Espagne 10,7 %, Allemagne 9,6 %, Hollande 7,3 %, France 4 %).

Ce marché est amené à se développer dans un proche avenir sous l'effet des offres multiples récentes en petites Diesel qui devraient accentuer la tendance de certains acheteurs de Diesel à descendre en gamme et augmenter l'intérêt pour le Diesel des acheteurs de petites voitures à essence.

Les Visa 17 D et Visa 17 RD s'ajoutent évidemment aux modèles Visa déjà existants. La gamme comprend maintenant onze modèles, avec quatre motorisations et trois niveaux de finition. ⤴

A DEVELOPING MARKET

With their new Visa, Citroën is competitive on the market for small Diesel much in vogue at present in main European countries (France, Italy, Belgium, W. Germany and Spain). Lower range Diesel sales (segment B) and lower-middle range sales (segment M1) represented 460,000 vehicles in 1983 for Europe, i.e., 7.2% of B+M1 segments. The small Diesels' success varies according to the countries, (Belgium 15.3% for both segments, Italy, 13.6%, Spain, 10.7%, W. Germany 9.6%, Holland, 7.3% and France, 4.0%).

The potential market for these small Diesel should soon increase due to the recently enlarged range of small Diesel and that Diesel buyers tend to choose low-range models. They should also incite small petrol-engined car buyers to choose the Diesel. The Visa 17 D and Visa 17 RD are also included with the other Visa models on the market. The range now comprises 11 models, with four motorizations and three different exterior designs. ⤴

PERFORMANCES COMPAREES DES VISA ESSENCE ET DIESEL

MODELES	VISA ESSENCE 11 E ET 11 RE		VISA DIESEL 17 D ET 17 RD	
	BV4	BV5	BV4	BV5
Performances				
0 - 400 m	19"8	19"8	19"5	19"4
0 - 1000 m	37"9	37"9	36"8	36"4
0 - 100 km/h	16"6	16"6	15"9	15"6
Vitesse (km/h)	140	143	152	154
Consommation (en litres aux 100 km)				
à 90 km/h	4,8	4,8	4,3	4,6
à 120 km/h	6,3	6,3	5,9	6,2
cycle urbain	6,3	6,8	5,5	6
moyenne	5,8	6	5,2	5,6

COMPARATIVE PERFORMANCES OF PETROL AND DIESEL ENGINED VISA

MODELS	VISA 11 E AND 11 RE		VISA DIESEL 17 D AND 17 RD	
	BV4	BV5	BV4	BV5
Performances				
0 - 400 metres	19"8	19"8	19"5	19"4
0 - 1000 metres	37"9	37"9	36"8	36"4
0 - 100 kp/h	16"6	16"6	15"9	15"6
Speed (kp/h)	140	143	152	154
Consumption (x litres for 100 kp)				
at 90 kp/h	4,8	4,8	4,3	4,6
at 120 kp/h	6,3	6,3	5,9	6,2
town driving	6,3	6,8	5,5	6
average	5,8	6	5,2	5,6

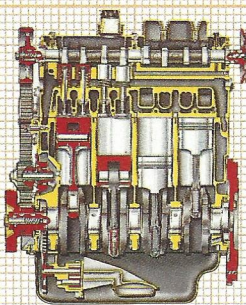
LA MACHINA

MOTEURS ET BOITES : MIEUX QUE L'ESSENCE

Le secret des performances de la Visa Diesel⁹ tient notamment en l'opportune combinaison, d'une part, d'un moteur qui a du souffle (1 769 cm³) avec une voiture légère, et d'autre part, de ce moteur et de sa boîte (ou mieux : de ses boîtes, puisqu'il en existe deux), afin de procurer à la voiture des reprises très efficaces même à bas régime. Le moteur ou la boîte, ce n'est déjà pas mal; les deux ensemble, c'est Calvin Smith sur 100 mètres.

The secret behind the Visa Diesel's excellent performances, is that its powerful 1769cc engine has been opportunely paired up with a light weight car on the one hand, and on the other, its engine has been fitted with either one of two types of gearboxes available. As a result, the car has powerful acceleration, even at low revs. The engine or the gearbox taken separately are quite something, put the two together and you have Calvin Smith doing a 100 metre dash!

UN MOTEUR TRANSCENDANT



Coupe longitudinale du moteur Diesel 1 769 cm³.

Longitudinal section of the 1769cc Diesel engine.

Le moteur Diesel 1 769 cm³ XUD 7 de la Visa est dérivé du moteur XUD 9 1 905 cm³ de la BX Diesel.

Il est disposé transversalement et incliné de 30° vers l'arrière afin de réduire la longueur de caisse réservée à la mécanique pour obtenir les cotes extérieures de voiture très compactes, et d'abaisser le plus possible le point haut du moteur. Cette disposition est compatible avec le capot plongeant qui améliore la visibilité et l'aérodynamisme du véhicule.

Dessin Editechnic (Citroën 83.113-2)

RENDEMENT, ENTRETIEN FACILE

Ce moteur à quatre cylindres possède un carter moteur robuste et indéformable en fonte avec chemises intégrées. La culasse en aluminium reçoit un arbre à cames en fonte entraîné par courroie crantée afin de limiter le bruit et le poids. Il agit directement sur les soupapes par poussoirs interposés sans culbuteurs : amélioration du rendement mécanique, entretien facilité (suppression du réglage du jeu aux culbuteurs).

UNE ARCHITECTURE MODERNE

Bloc moteur en fonte à parois minces, avec chemises intégrées.

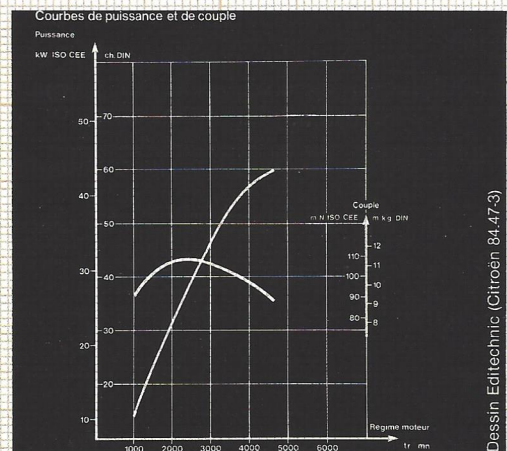
Culasse en alliage d'aluminium AS 18 UNG, avec préchambre Ricardo Comet V : serrage par dix vis placées extérieurement au moteur, s'effectuant sans démontage du cache-culbuteur.

Arbre à cames en tête, en fonte, entraîné par courroie crantée (136 dents) de profil HTD, attaquant directement les soupapes par poussoirs.

CARACTERISTIQUES DU MOTEUR XUD

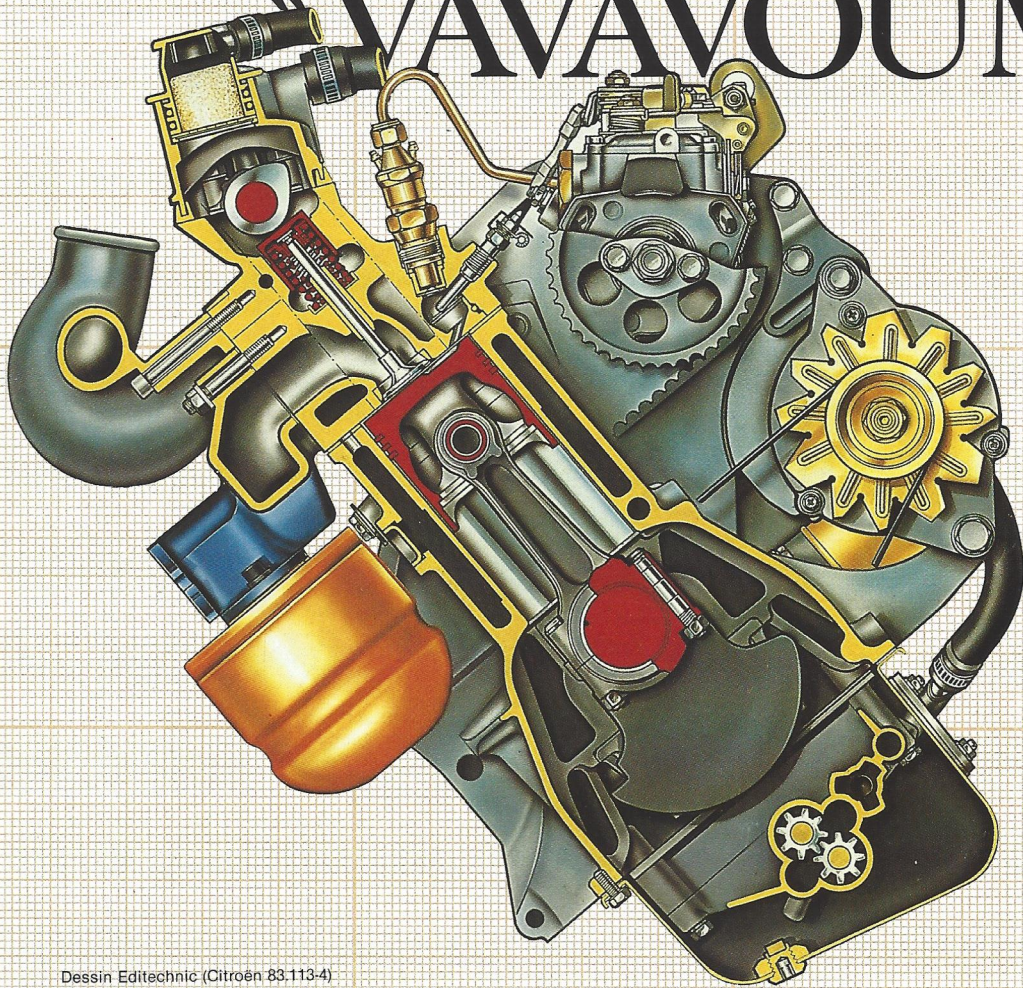
Type	161 A
Nombre de cylindres	4 en ligne
Disposition	transversale inclinée
Alésage-course (mm)	80 x 88
Cylindrée (cm ³)	1769
Rapport volumétrique	23/1
Puissance maximale :	
ISO kW-tr/mn (CEE)	43,5 - 4 600
DIN ch-tr/mn	60,0 - 4 600
Couple maximal :	
ISO en m.daN-tr/mn (CEE)	11,0 - 2 000
DIN en m.kg-tr/mn	11,4 - 2 000
Régime de régulation en charge (tr/mn)	4 600
Régime de régulation à vide (tr/mn)	5 100
Régime de ralenti (tr/mn)	775 ± 25

Poids du moteur : 157 kg avec pompe d'injection, alternateur, filtres à air et gazole, eau, huile, système de refroidissement (radiateur, motoventilateur), sans démarreur et embrayage.



Dessin Editechnic (Citroën 84.47-3)

«VAVAVOUM!»



Dessin Editechnic (Citroën 83.113-4)

Coupe
transversale du
moteur Diesel
1 769 cm³.

Cross-section
of the 1769cc
Diesel engine.

A SUPER ENGINE

The Visa's 1769cc Diesel engine is derived from the 1905cc XUD 7 BX Diesel. It is placed transversely at 30 degrees towards the rear. This means that the engine compartment length has been reduced, thus making the external dimensions of the car more compact; the engine height is thereby lowered. This arrangement means that the bonnet is lower resulting in better visibility for the driver, and improved streamlining.

ENGINE PERFORMANCE, EASY MAINTENANCE

This four cylinder engine has a resistant and inderformable cast iron engine block with intergrated cylinder sleeves. The aluminium cylinder head is fitted with a cast iron camshaft driven by a cogged belt. This reduces both weight and noise. The valves are driven by interposed push rods, there are no rocker arms. Therefore, engine output and performances are higher and maintenance is made easier (suppression of rocker arm clearance adjustments).

MODERN DESIGN

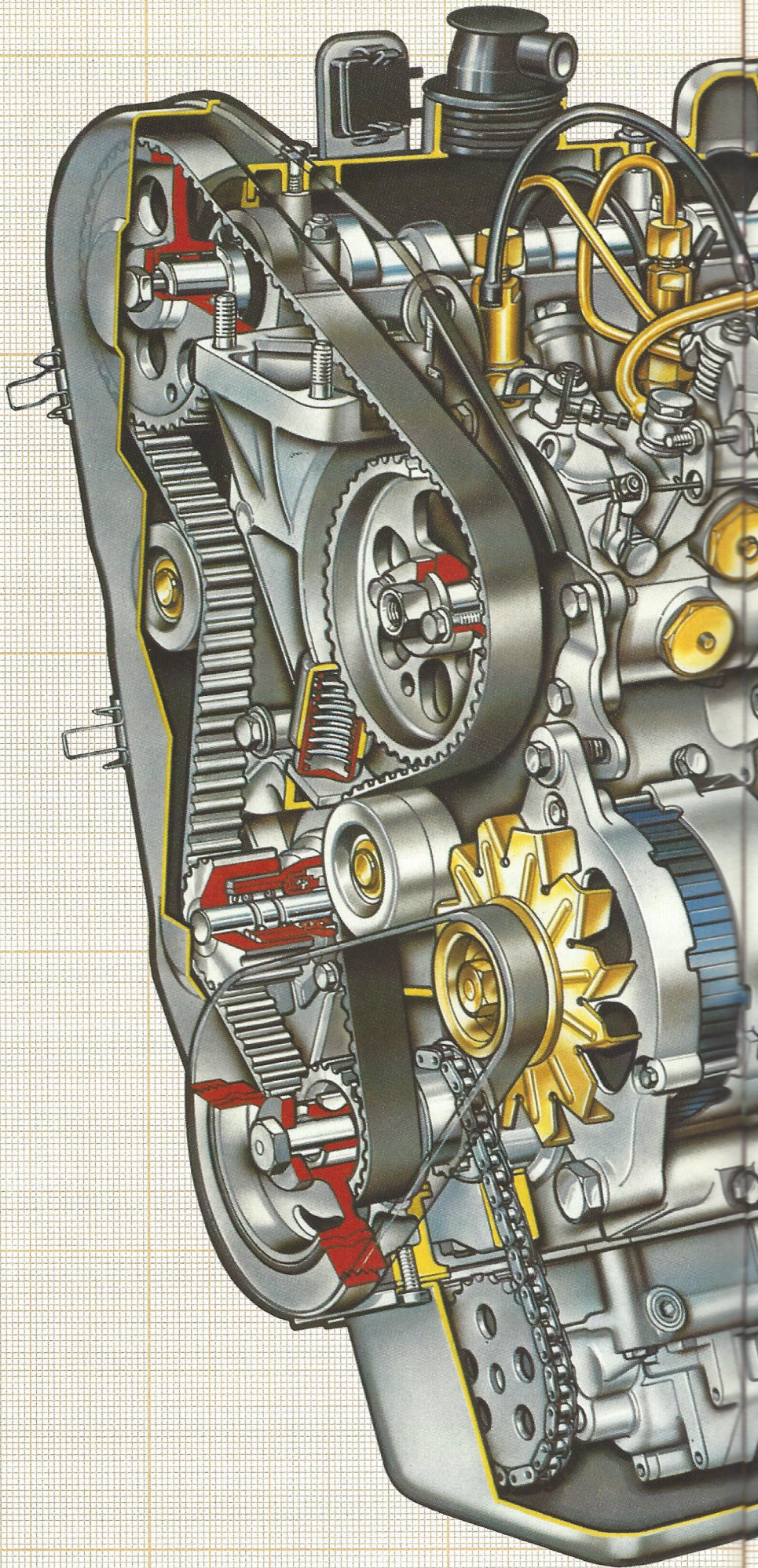
Cast iron engine block with thin walls and intergrated cylinder sleeves.
AS 18 UNG aluminium alloy cylinder head.

SPECIFICATIONS OF THE XUD ENGINE

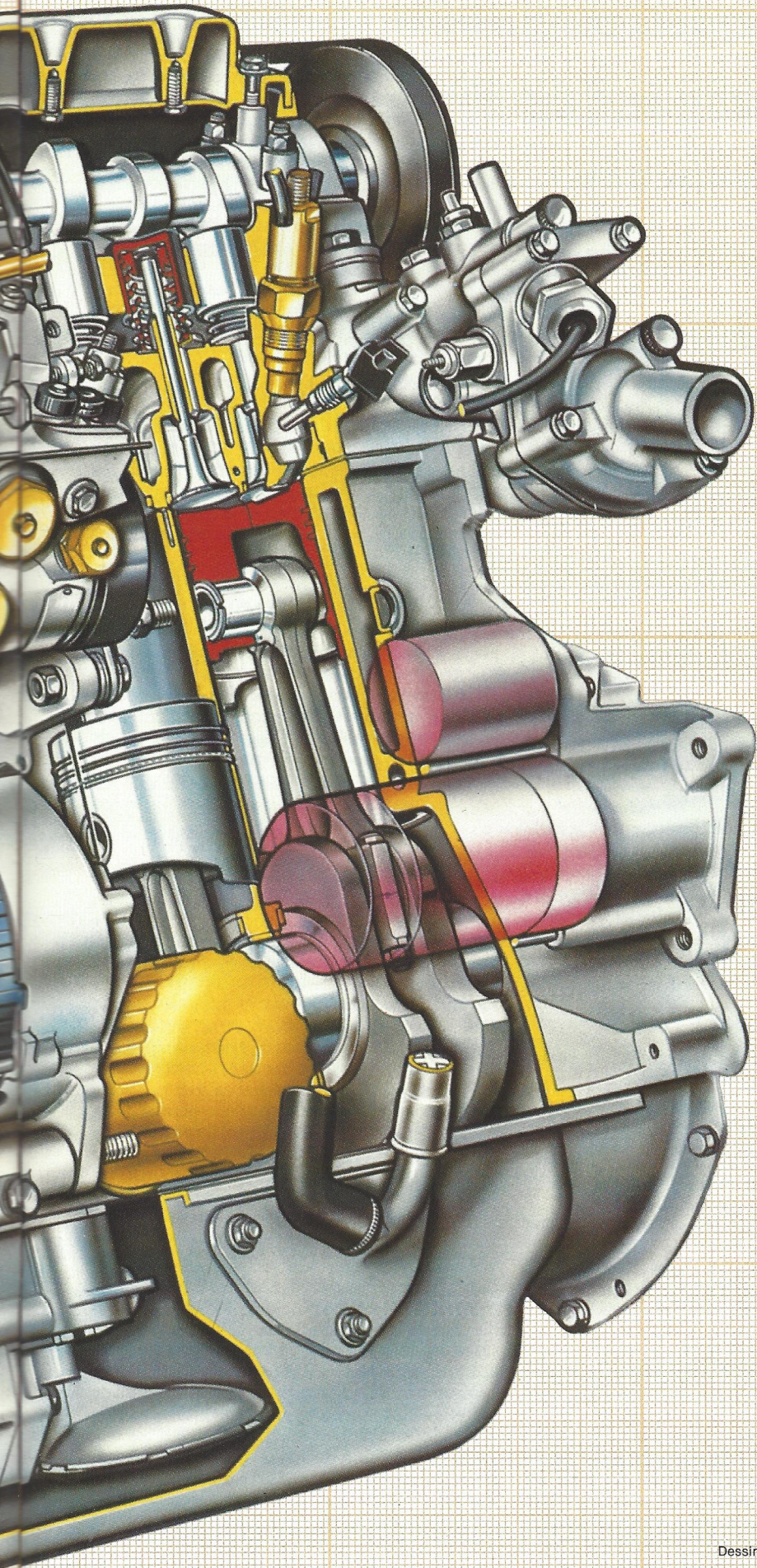
Engine type:	161 A
Number of cylinders:	4 in line
Cylinder arrangement:	Transversal
Bore and stroke:	80 x 88
Cubic capacity:	1769cc
Compression ration:	23/1
Maximum power:	43.5 @ 4600
PS DIN:	60 kW ISO @ 4600
Maximum torque:	11.0 @ 2000
DIN:	11.4 @ 2000
Maximum rate all up:	4600
Maximum rate dry weight:	5100
ldling speed: rpm:	775 ± 25

Engine weight: 157 kilos with fuel injection pump, alternator, air, fuel filters, water, oil, cooling system (radiator, motor-driven fan belt), excluding starter and clutch.

Ricardo Comet V pre-combustion chamber, held in place with ten screws outside the engine. Does not require dismounting of cylinder head cover. Cast iron overhead camshaft, driven by cogged belt (136) with HTD profile directly driving the valves by push rods. In line valves controlled by special



Moteur de la
Visa
Diesel
1.769 cm³ :
une structure
fiable pour
des
performances
brillantes.



*The 1769cc
Visa Diesel
engine -
reliable
structure for
striking
performances.*

Soupapes en ligne commandées par poussoirs en acier spécial nitrocarbure : réglage du jeu par pastilles en acier spécial.

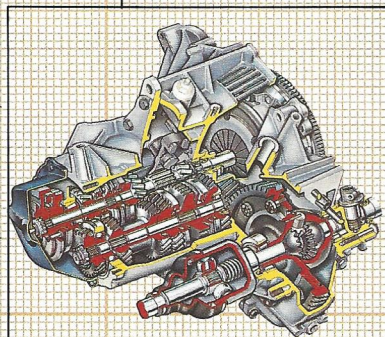
Vilebrequin en fonte à graphite sphéroïdal tournant dans cinq paliers avec amortisseur de torsion (Damper) monté à l'extrémité et permettant d'absorber les vibrations du moteur pour le rendre silencieux.

Bielles en acier avec pied bagué.

Pistons en alliage d'aluminium hypersilicié, comportant trois segments et un axe de 25 mm de diamètre.

Volant en fonte avec couronne dentée.

LA BOITE DES BX



Les Visa à moteur Diesel reçoivent une boîte de vitesses dont l'architecture est celle de la boîte des BX 16 et BX19. Elle comporte quatre (en série) ou cinq rapports (en option). Elle diffère de la boîte BX par ses démultiplications adaptées aux caractéristiques du moteur Visa Diesel et aux performances définies pour ces modèles.

Elle est montée en bout du moteur, côté gauche pour le conducteur, et se caractérise par son faible encombrement. Sa dépose ne nécessite pas celle de l'ensemble du groupe motopropulseur. Capacité : 1,4 litre (BV4 ou BV5).

La grille des vitesses est dite en « chandelier » ; elle est dotée d'une sécurité positive pour la marche arrière : axe concentrique au levier de commande à soulever pour passer cette vitesse.

La transmission des Visa Diesel 1769 cm³ est constituée d'arbres droit et gauche dissymétriques. Côté boîte de vitesses est placé un joint triple coulisant. Côté roue, un joint Rzeppa.

NOUVEL ESSIEU AVANT

L'essieu avant présente une architecture et des caractéristiques différentes de celles des Visa à motorisation à essence.

L'ensemble moteur-boîte ne repose plus sur un berceau fixé à la caisse en quatre points et supportant les demi-essieux et le boîtier de direction ; l'ensemble motorisé repose directement sur les brancards du bloc avant qui ont été remodelés.

La disposition des éléments assurant le maintien inférieur de pivot est inversée. La barre anti-roulis n'est plus située en avant mais en arrière du bras avec lequel elle forme le triangle inférieur de pivot.

VOIE ELARGIE

L'essieu arrière est identique, aux caractéristiques près, à celui des autres Visa.

Les cotes extérieures de carrosserie n'ont pas été modifiées, mais pour accepter une augmentation de voie de 7 cm, les ailes avant ont reçu des élargisseurs. Cet élargissement de la voie augmente l'assise sur la route, la tenue en virage et la sécurité primaire.

MEILLEURE REPARTITION DES POIDS

Depuis 1934, le Bureau d'Etudes Citroën n'a cessé de défendre la nécessité de disposer, dans la répartition des masses d'une automobile, de plus de poids à l'avant qu'à l'arrière.

Les avantages de ce principe architectonique ont été maintes fois démontrés, non seulement pour une meilleure adhérence des roues motrices-directrices, mais aussi en terme de tenue de route proprement dite (dynamique du véhicule, centre de gravité et force centrifuge en rapport à l'essieu avant directeur et moteur).

Le poids sur l'avant de la Visa Diesel passe à une valeur de 64 % de la masse totale (pour 61 % sur les autres Visa 4 cylindres).

SUSPENSION, DIRECTION

L'ensemble essieux-suspension est du type à quatre roues indépendantes et suspension mécanique par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques comme pour les autres Visa déjà existantes. Mais les caractéristiques de la suspension ont été renforcées pour satisfaire à de nouvelles contraintes.

ASSIETTE HORIZONTALE

La garde au sol abaissée à l'arrière donne au véhicule une assiette plus horizontale.


La direction à pignon-crémaillère, précise et douce, présente une démultiplication légèrement plus importante pour absorber l'augmentation de poids sur l'essieu avant (+ 60 kg par rapport à la Visa GT).

CALE ANTI-VIBRATION

Comme sur les BX 19 Diesel, et afin de limiter bruits et vibrations, une cale hydroélastique et un support en caoutchouc classique lient le moteur et la boîte de vitesses à la caisse. Une biellette anticouple limite le balancement du groupe motopropulseur.

La cale hydroélastique est le support moteur actuellement le plus élaboré : c'est un bloc de caoutchouc de faible raideur évidé, comportant deux chambres séparées par une rondelle épaisse en matière plastique. Un canal calibré en forme de spirale percée dans la rondelle permet à un liquide constitué d'eau et de glycol de passer d'une chambre à l'autre lors des déformations subies par la cale. Le laminage du liquide amortit les vibrations.

FREINAGE, INSONORISATION

Le diamètre des disques des freins avant a été augmenté de même que la surface totale des garnitures afin, là encore, d'adapter la version Diesel à ses possibilités accrues. Freinage assisté en série, accordé au poids et aux performances du véhicule. L'insonorisation est renforcée par l'utilisation de matériaux insonorisants supplémentaires sous le capot moteur et sur le tablier côté moteur, par une meilleure isolation du servo-frein, des commandes et des planchers, et par la réduction des bruits moteur au niveau du support moteur (amortissement hydraulique) et des circuits d'admission et d'échappement. 

nitrocarbide steel push rods. Clearing adjustments with special steel inserts. Graphite spheroid cast iron crankshaft revolving on five bearings with torsional suspension (damper) fitted on end. It absorbs engine vibrations and reduces noise level.

Connecting rod with ringed crosshead. Hypersilicated aluminium alloy pistons comprising three rings with 25mm gudgeon pin. Cast iron flywheel with ring gear.

BX GEARBOX

The Visa Diesel engines are equipped with gearboxes identical to the ones fitted to the BX 16 and BX 19. They are either 4 speed (on standard models), or five speed (optional).

The gearing differs from the BX gearbox as it has been adapted for the Visa Diesel specifications and its capacity.

The gearbox is fitted to the engine end on the driver's left, it is especially compact. It is not necessary to remove the whole power unit to take out the gearbox. Capacity: 1,4 litres (BV4 or BV5). The gear grid is of the 'chandelier' type. There is a safety device for reverse gear - a concentric pin on the gear shift lever has to be pulled up to engage reverse.

The 1769cc Visa Diesel engine transmissions are made up of dissymmetrical left and right gearshafts. On the gearbox side there is a triple sliding seal, on the wheel side there is a Rzeppa gasket.

NEW FRONT AXLE

The front axle is of a new design and its specifications vary from those used on petrol engined Visas. The engine-gearbox unit is no longer on a cradle with four anchoring points which bear the halfshafts and steering house gear. The entire engine block is now placed directly on the redesigned lower block parts.

WIDENED TRACK

The rear axle is exactly the same as on the other Visa. The exterior dimensions of the bodywork have only been modified to allow for the widened track (7cm). The front wings have also been enlarged. The advantages of widening the track are that the bodywork seating position increases and cornering stability also improves, as well as general safety of the car.

BETTER WEIGHT DISTRIBUTION

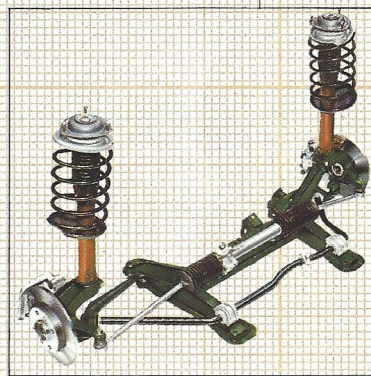
Citroën's research and development department have continued, since 1934, to distribute their cars' masses with a higher ratio to the front than to the rear.

The advantages of the architectonic principle are that the front-drive wheels have better grip, and it has been proven time and time again-that road handling (balance, centre of gravity and centrifugal force directly affecting the front-drive axle), is also greatly improved.

The weight on the Visa Diesel has been distributed with 64% to the front and on other Visa it is 61%.

SUSPENSION AND STEERING

The axle-suspension block is the 4 independent wheel type with mechanical suspension, using, coil springs and telescopic shock absorbers as on existing Visa models. The front suspension specifications have been changed in function of stress.



Un nouvel ensemble essieu-suspension avant.

New front axle-suspension unit.

BASE LEVEL CONTROL

Road clearance has been lowered giving the car a more horizontal base.

The rack and pinion steering is both precise and easy to use. The ratio is a little higher so as to absorb the weight increase (60 kilos) on the front axle.

ANTI-VIBRATION BLOCK

So as to reduce noise and vibrations there is a hydro-elastic block and a classical engine mounting (as on the BX 19 Diesel) linking the engine and gearbox unit to the body. An anti-torque link prevents the power unit from swaying.

The hydro-elastic block is the most sophisticated engine mounting available. It is made up of a hollowed-out supple rubber block comprising two chambers separated by a thick washer made of plastic. A calibrated spiral duct which goes through the washer allows a water and glycol solution to move from one chamber to the other when the block is pushed out of shape. The lamination of the liquid absorbs vibrations.

BRAKING AND SOUNDPROOFING

The discs have been enlarged both in surface area and diameter in order to adapt to the new Diesel version's higher performances. There is power braking on standard models taking into account the cars' performances and weight.

Sound proofing has been improved by using more sound proofing material under the bonnet and on the front panel on the engine side. The power brake and foot pedals have better insulating material. The engine noise has been reduced at the engine mounting (hydraulic suspension) and the exhaust inlet and outlet system is also quieter.

TREMERY: SUPER USINE

Des méthodes ultra-modernes pour 3 000 moteurs par jour.

Ultra modern equipment with an output of 3,000 engines a day.

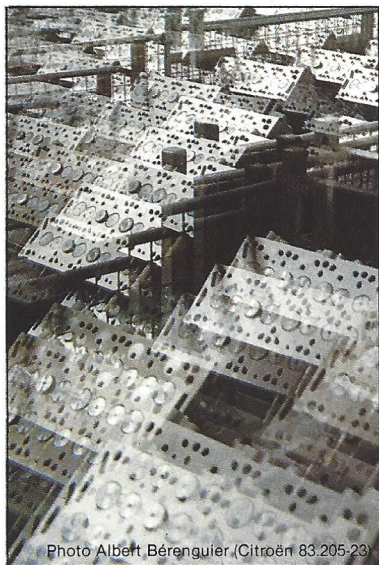


Photo Albert Bérenguier (Citroën 83.205.23)

Des chariots filoguidés apportent sur demande moteurs et pièces aux postes de montage.

L'usine de Trémery, en Lorraine, produit des moteurs pour le groupe Citroën - Peugeot - Talbot. Elle se caractérise autant par ses installations perfectionnées et ses solutions techniques d'avant-garde que par ses méthodes participatives, en matière notamment de conditions de vie et de travail et de gestion globale de la qualité.

Les ateliers dans lesquels sont construits les moteurs XUD ont été inaugurés en juin 1982. Les moyens industriels modernes qui s'y trouvent mis en œuvre assurent aux moteurs des Visa Diesel une qualité constante en performances, en rendement et en longévité. Il y est fait largement appel aux robots et aux automatismes pour l'usinage et la manutention.

Quelques exemples des moyens utilisés montrent le niveau élevé de rigueur, de précision et de méthode qui a été atteint aussi bien dans l'usinage des pièces nobles du moteur (carter, bielles, vilebrequin, culasse, arbre à cames) que dans le montage de ses quelque 300 composants :

- Un ensemble de cinq unités de lignes d'usinage automatiques développées sur 7 500 m² produit 1 500 blocs cylindres par jour à l'aide de 570 outils.
- Le rodage des fûts des blocs cylindres s'effectue sur des machines à roder conçues par Citroën, commandées par automates programmables et



équipées d'un système d'auto-contrôle des cotes intervenant pendant le fonctionnement.

- Le fraissage des vilebrequins fait appel à un robot de chargement qui détecte automatiquement le cycle d'usinage en fonction du type de vilebrequin. L'état de surface des paliers et des manetons est réalisé en super finition avec une tolérance de 0,6 micron.
- Les machines de rodage des bielles permettent d'obtenir un état de surface de 1 micron.
- La mécanisation comporte 36 manipulateurs simples qui effectuent les manutentions, 705 automatismes à commande séquentielle fixe qui assurent le chargement des machines d'usinage et de montage, 154 automatismes à commande programmable qui acheminent les moteurs aux postes de montage.
- L'habillage des moteurs s'effectue en postes individuels où chaque opérateur, autonome et responsable de la qualité de son travail, organise lui-même

E, SUPER PRODUCTION



Photo Albert Béranguier (Citroën 83.205-16)



Photo Albert Béranguier (Citroën 83.205-16)

Microprocessing trolleys bring engines and parts to assembly stations when they are required.

The Trémery factory situated in the Lorraine region of France manufactures engines for the Citroën - Peugeot - Talbot group. It is remarkable as much for its perfected technology and machinery - all very 'avant garde' - as for the participative methods concerning working and living conditions and global management of the quality of production.

Maintenance préventive : contrôle de la dérive lente des moyens d'usinage.

Preventive maintenance - checking deflection error on machining devices.

In June 1982 the factory, in which the XUD engines are made, was inaugurated.

The modern industrial installations ensure that the Visa Diesel engines are of constant high quality concerning performance, output and long life. A large part of the work is carried out by fully automatic machines especially for the handling of materials and machining. Assembly is entirely automatic with computer testing.

A few examples of the means used, prove the high standards in rigour, precision and method which have been reached, both in machining the main engine parts (cases, connecting rods, crankshafts, cylinder heads, camshafts) and in the assembling of the 300-odd components.

• There are 16 automatic machining units over 7,500m². 1,500 cylinder blocks made by 570 different tools, are produced per day.

• Cylinder barrels are run in on Citroën-designed machines. They are controlled by programmable automatic machines. Auto-controlled systems constantly check dimensions of the parts during production.

• For the milling of crankshafts, an industrial robot automatically detects the machining cycle to be used according to the type of crankshaft. The surface finish of the bearings and crank pins are superfinished with a 0.6 micron tolerance.

• The machines used to run in connecting rods obtain a surface finish of 1 micron.

• The mechanization process is made up of 36 simple adjusters which carry out the handling. 705 stationary sequential control machines take care of the loading of the machining and assembly machines. 154 programmable control machines transport the engines to the assembly stations.

• The engines are trimmed at individual stations. Each operator is independent and is responsible for

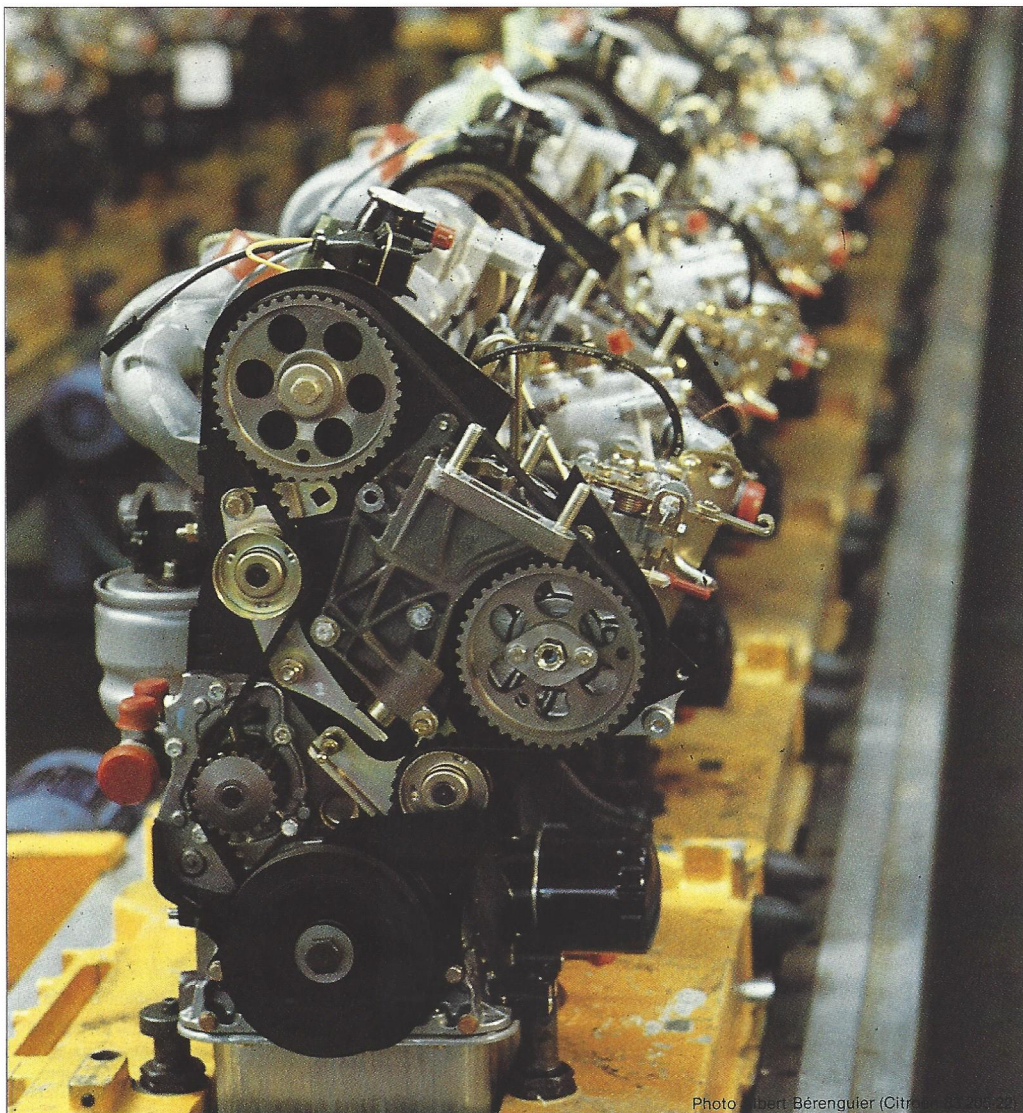


Photo: Albert Bérenguier (Citroën)

Un moteur commercialisé toutes les 30 secondes.

An engine marketed every 30 seconds.

son temps. L'ordinateur commande par infrarouges les déplacements de 93 chariots à microprocesseurs embarqués qui acheminent (en suivant 500 m de circuit de fil électrique enterré) les moteurs et les pièces nécessaires à l'habillage. Les mêmes chariots emportent ensuite les moteurs achevés aux postes d'essais. ^

the quality of his work; he alone organizes his schedule.

He operates the computer using infra reds. He can thus get the 93 microprocessing trolleys (along 500 metres of underground wiring) which transport the engine and the parts used to trim these engines. The same trolley then takes the completed engine to the testing stations. ^

FICHE D'IDENTITE DE L'USINE DE TREMERY

Entrée en activité : 1979
 Localisation: pôle industriel d'Ennery, à 15 km au nord de Metz.
 Superficie : terrain de 118 ha, surface couverte développée de 200 000 m².
 Type d'activité : fabrication de moteurs à essence et Diesel.
 Principaux ateliers : usinage, montage, maintenance.
 Production 1983 : 2 000 moteurs/jour (2 200 moteurs/jour au 1^{er} semestre 1984).
 Moyens : parc de 667 machines dont 95 transferts, 895 automatismes, 410 chariots filoguidés.
 Effectif (au 30.12.83) : 2 500 personnes dont 42 ingénieurs et cadres.

TREMERY FACTORY INFORMATION

The factory began production in: 1979
 Location: Ennery industrial estate, 15 km north of Metz.
 Surface area: 118 ha of grounds. 200,000 ha of covered working area.
 Type of production: manufacturing of petrol and Diesel engines.
 Main workshops: machining, assembly, maintenance
 Production for 1983: 2,000 engines per day. (2,200 engines per day for first semestre of 1984)
 Machinery: 895 automatic machines, 410 wire-guided trolleys.
 Manpower (on 30/12/83): 2,500 including 42 engineers and management staff.

BAROMETRE DU PREMIER TRIMESTRE 1984

L'augmentation substantielle des ventes de la BX, de 45 % par rapport au premier trimestre 1983, a compensé le tassement des autres modèles et permis à la marque de conserver 13,6 % d'un marché national qui s'est dégradé au cours du premier trimestre 1984 : la baisse du pouvoir d'achat a induit une diminution de 10 % des immatriculations toutes marques tous types (11,3 % pour les voitures particulières).

LA BX AU BEAU FIXE

The substantial 45% increase in BX sales when compared with the first semester of 1983, has largely compensated for the decrease in sales for other models. It also means that Citroën has been able to keep its 13.6% lead on the national market which started going downhill during the first semester of 1984. A rise in the cost of living, has entailed a lowering of 10% in the number of new cars, of all makes and types (11.3% for private cars).

Si les ventes de 2 CV, LNA, GSA devraient suivre tout au long de 1984 une évolution similaire à celle du premier trimestre, le niveau des commandes de Visa, malgré l'âpreté de la concurrence dans ce segment de marché, devrait s'améliorer grâce au lancement d'une version Diesel en mars, après la sortie d'une série spéciale limitée (la Visa "Olympique"). La Visa Diesel devrait conserver à Citroën la première place sur le marché français du Diesel, position largement acquise grâce au succès de la BX Diesel (commercialisée depuis septembre 1983) et qui représente 35 % des ventes totales de BX du premier trimestre 1984, avec un taux de pénétration de 20,5 %, le Diesel le plus immatriculé sur un marché français du Diesel lui-même en hausse de 4,3 %.

La version Diesel permet à la BX de se situer à la quatrième place du classement des voitures particulières les plus vendues, avec un taux de pénétration d'environ 7 %.

Les exportations Citroën, environ 50 % de la production totale, obéissent aux mêmes évolutions, à quelques nuances près : la diminution des ventes de 2 CV et de CX s'y fait moins sentir qu'en France, celle des LNA et des Visa y est plus vive, la percée de la BX d'autant plus nette que certains pays d'Europe ne commercialisent ce modèle que depuis la fin de 1983.

Although the 2CV, LNA and GSA sales should continue to evolve along the same lines, as they have done throughout the first semester, the number of Visas ordered in spite of direct competition in this segment of the market, should improve due to the launching of a Diesel version in March, following the marketing of a limited series of "Visa Olympique"s. The Visa Diesel should help Citroën keep its No. 1 position on the French Diesel market, by combining its success with that of the BX Diesel, (commercialized since September 1983), representing 35% of total BX sales for the first semester of 1984. The penetration rate is 20.5% and it is the most sought after Diesel on the French Diesel market, which itself has increased by 4.3%.

The Diesel model means that the BX finds itself at fourth position of the best selling private cars list, with a 7 % penetration rate.

Citroën exports, (about 50 %) of total production, follow the same pattern, apart from a few slight differences: a reduction in 2CV and CX sales has been felt more in France than elsewhere, and the drop in LNA and Visa sales has been felt more keenly abroad. The BX has been that much more successful in that for certain European countries, this model has only been commercialized since the end of 1984.

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROEN

3 mois	1984		1983		Variation 84/83		1982	
	- PC	+ PC	- PC	+ PC	- PC	+ PC	- PC	+ PC
Production VP	131.673	132.259	157.111	157.856	- 16,2	- 16,2	159.502	160.368
Production VU	7.681	14.395	7.998	18.366	- 3,9	- 21,6	8.392	20.777
Production totale	139.354	146.654	165.109	176.222	- 15,6	- 16,8	167.894	181.145
Exportation VP	67.424	68.010	81.542	82.287	- 17,3	17,3	91.335	92.201
Exportation VU	1.938	3.349	2.453	4.647	- 9,9	- 27,9	2.842	5.686
Exportation totale	69.362	71.359	83.695	86.934	- 17,1	- 17,9	94.177	97.887

BERNARD ASSET

ET LA VISA DIESEL

En offrant à Bernard un Instamatic, Monsieur Asset père ne se doutait pas que ce qu'il croyait être un simple passe-temps allait devenir pour son fils une passion et un métier. Dès le lycée, Bernard s'empresse de passer des concours et de suivre des cours dans différentes écoles de photo. Dans le même temps, il se découvre une seconde passion, qui complète fort heureusement la première : les sports mécaniques. Il suit — avec des appareils plus sophistiqués que l'Instamatic de ses débuts — les courses de motos et voitures. C'est ainsi que, tout naturellement, il participe à un concours lancé par le magazine « Moto » et gagne un télé-objectif de 135 mm. La vie est belle ! Le prix tardant à arriver, qui pourrait reprocher à ce jeune impatient d'aller frapper à la porte de la rédaction pour y réclamer son dû ? Initiative récompensée : non seulement il récupère son « télé », mais encore il fait connaissance du rédacteur en chef d'« Echappement ». Ce sont les débuts d'une heureuse collaboration, d'abord reportages de week-ends puis poste à plein temps pour la création du magazine « Auto-Hebdo ».

The day Mr. Asset gave his son, Bernard, an instamatic camera, he would never have believed that a simple hobby could turn into being both a passion and a career. At school, Bernard wasted no time in finding various photographic schools where he took lessons. At the same time, he discovered another passion which went hand in hand with photography - motor sport. He went to motor cycle and auto races taking photos on the circuits - with more sophisticated material than when he first started out! He quite naturally took part in a competition organized by the magazine 'Moto' and won a 135mm lens. Things were certainly brightening up! He was so impatient to get his prize that he went and knocked on the office door to claim what was his, who could blame him? His initiative was rewarded in more ways than one. Not only did he get his lens, but he also met the editor of 'Echappement' magazine. Then began what was to be a fruitful partnership. Bernard began week-end reporting and was then offered a full time job when 'Auto-Hebdo' was created.

Lorsque, en 1979, est créé le magazine « Grand Prix International », Bernard Asset se met à parcourir sans relâche les circuits de F1, caméra au poing. En 1981, il choisit l'indépendance, mais ne quitte pas l'univers de la course automobile. Sa vie demeure réglée par les quinze ou seize épreuves annuelles qui se déroulent aux quatre coins du monde.

In 1979, Grand Prix International was formed and Bernard Asset could be seen on the F1 circuits. In 1981, he decided to become a free lance photographer. He can still be seen on circuits the world over, covering 15 to 16 races a year. Sometimes, for a change, depending on the places he is in, Bernard takes photos of people he comes across, an expression, a movement, or sometimes

Son photographe préféré : Lartigue. Peut-être parce que le vieux monsieur a su rester jeune, garder intacte sa curiosité des personnes et des choses. Et qu'il continue à varier et diversifier ses sujets photographiés. Ou peut-être parce que dans les toutes premières photos de Lartigue enfant, figuraient déjà des voitures de course. En matière de photos d'auto, Asset n'en a jamais trop. Au point que, depuis quelque temps, il lui arrive d'abandonner un instant les engins de course pour des machines plus sages, comme il l'a fait ici pour les toutes premières Visa Diesel. Il leur applique alors avec un talent sûr la technique des « filés » bien connue des photographes de vitesse. Ou bien, comme le sculpteur César, il dit pouce aux allures rapides et juxtapose avec justesse détails de carrosserie et repères du paysage. Matériel utilisé : boîtiers Canon F1, focales du 15 mm au 500 mm, Kodachrome 25 et 64 ASA, Fujichrome 50 et 100 ASA, Ektachrome 64 ASA.

of landscapes or places he could come back to if there were to be no more Grands Prix in line for him.

His favourite photographer is Lartigue, possibly because the old 'Monsieur' has managed to stay young and to keep a lively interest in people and things. He also continually varies his subjects. It may also be because as a child, Lartigue took pictures of racing cars. Asset has never had enough of cars, to the point where he will even photograph more down to earth machines, (as he has done here), such as the first Visa Diesel models. His great talent can be admired on the next and following pages where he uses various techniques of action photography, or, as the sculpturer Cesar, he says 'pax', and cleverly harmonises car bodywork detail with landmarks. Equipment: Canon F1 camera; 15-500 mm focals; 25 and 64 ASA Kodachrome; 50 and 100 ASA Fuji; 64 ASA Ektachrome.



Photo Bernard Asset (Citroën 84 51 53)

La technique | The way to
des "filés"... | do it...

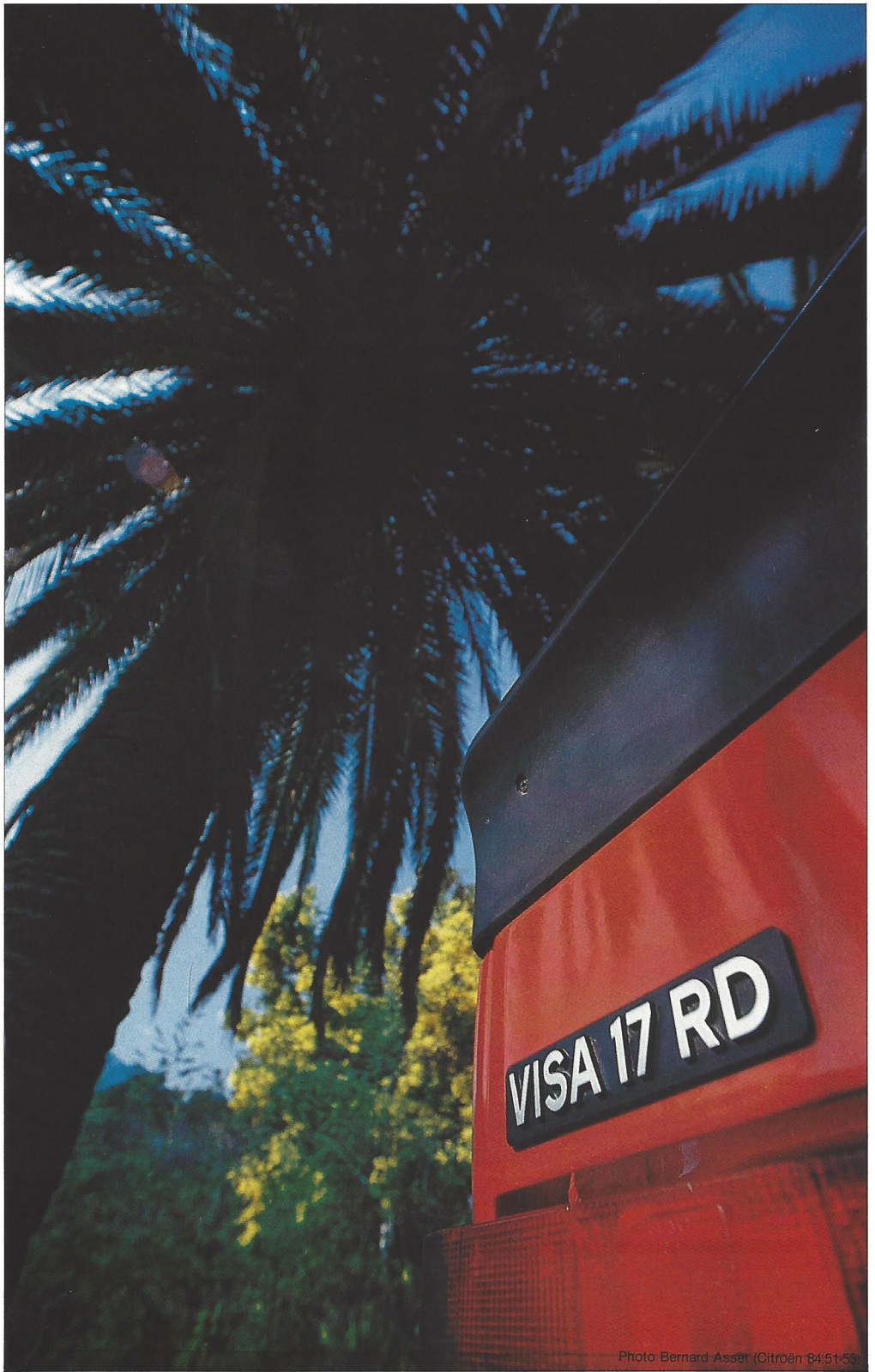


Photo Bernard Assét (Citroën 84-51-55)

... « Justesse
des détails de
carrosserie et
repaires du
paysage. »

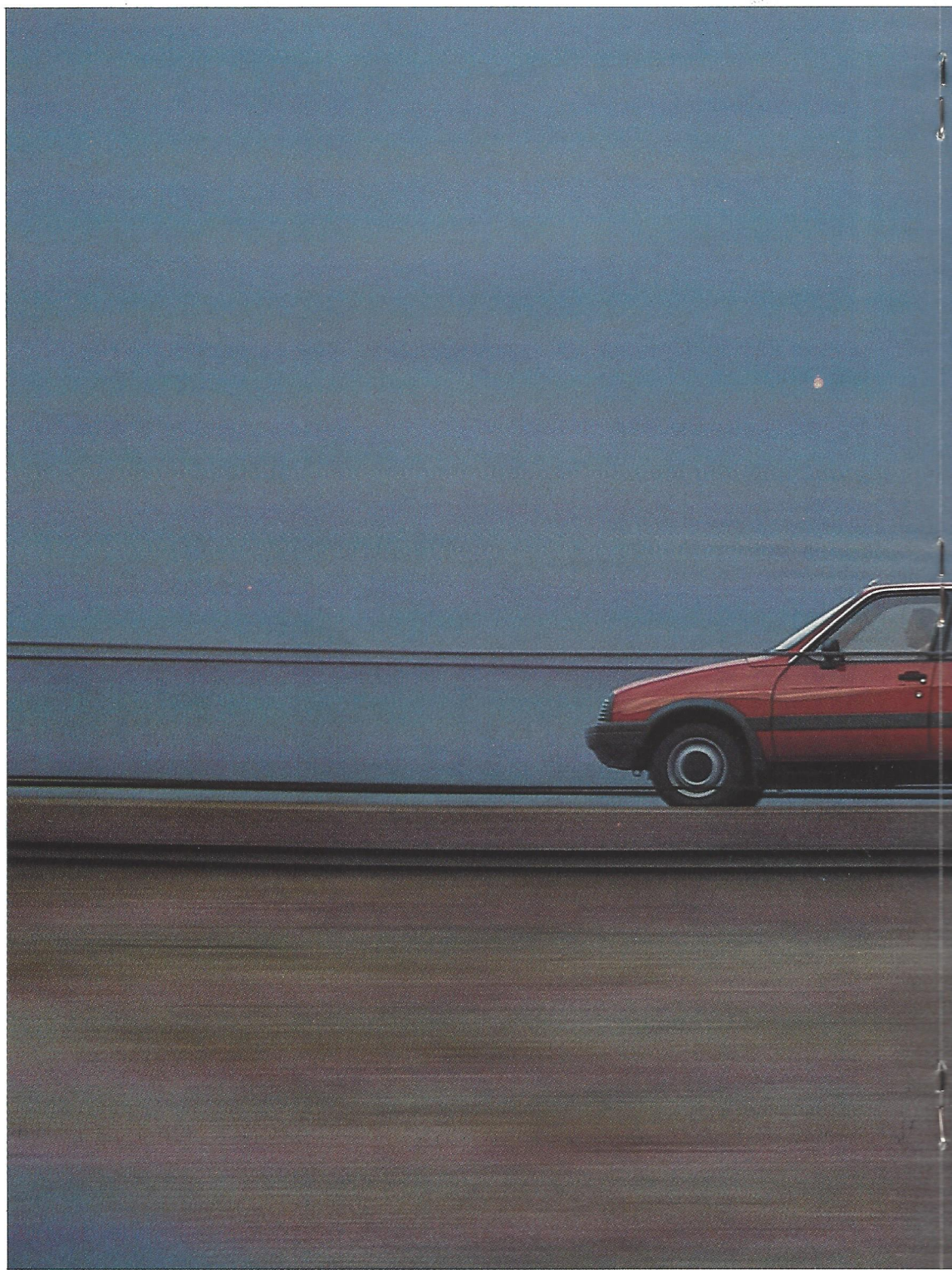
... "car body-
work details
and land-
marks."



... « Il dit
pouce aux allures rapides. »

... « Il dit
pouce aux allures rapides. »

... "He says
'pax'."



... « Aban-
donner les en-
gins de course
pour des ma-
chines plus
sages. »

... "he will
even photo-
graph more
down to earth
machines."



Photo Bernard Asset (Citroën 84.51-52)

TROPHÉE VISA

Plus de 6 000 candidates de tous âges, professions et milieux, trois mois d'épreuves de sélection dans toute la France pour désigner ces onze élues (présentation individuelle pages 26 à 31) qui piloteront une Visa 4x4 « Mille pistes » pendant la saison 1984.



ONZE FEMMES D

Parce qu'elles se sont montrées les plus rapides des épreuves de sélection, chacune de ces onze jeunes femmes représentera sa région dans les six rallyes retenus pour le Trophée Visa Féminin 1984. Elles seront au départ du premier, le 19 mai : Terre de Provence (région de Digne). A l'issue de la saison, celle qui aura su marquer le plus de points deviendra pilote dans l'équipe Citroën Compétitions.

Yvonne QUERHERNO
Région : Toulouse.
32 ans, mariée.
Restauratrice à Brameloup (12).
Sports pratiqués en dehors de l'automobile : ski, tennis, vélo.
Expérience de trois ans en rallyes régionaux.
Coéquipière : Marie Latieule, publicitaire à Rodez.



(Citroën 4.99-25)

Photos Patrick René

Yvonne QUERHERNO
Région : Toulouse.
Age: 32; married;
restaurateur; at Brameloup (12).
Sports: ski-ing, tennis, cycling.
Three years experience in regional rallies.
Co-driver: Marie Latieule, publicity agent in Rodez.

Bernadette SACY
Région : Lille.
32 ans et doyenne des onze, célibataire.
Gérante d'un garage à Epernay.
Sports pratiqués en dehors de l'automobile : ski, jogging. A participé à la Coupe Gordini, au Rallye de l'Atlas et au Paris-Dakar.
Coéquipière : Andrée Tabet, sans profession, de Marseille.



(4.99-78)

Bernadette SACY
from Lille. Age: 32 eldest of the 11 competitors; garage owner at Epernay. Sports: ski-ing, running. Previous rallying experience: Coupe Gordini, Atlas and Paris Dakar Rallies. Co-driver: Andrée Tabet, unemployed from Marseille.

SA FEMMININ

It took three months of trials to choose 11 women out of over 6,000 hopeful candidates from all walks of life and age groups. The lucky winners will be competing in Visa 4x4 "Mille Pistes" during 1984.



Photo Patrick René (Citroën 84.99.3)

DANS LA COURSE

As they were the fastest in the selective rounds, each of these 11 young ladies will be representing their regions in 6 Rallies which make up The Ladies Visa Trophy 1984. The first race will be held on May 19th, 'Terre de Provence', in the Digne area of southern France. The competitor having scored the highest number of points will be integrated into the Citroën Competition team.

**6000 CANDIDATES!
POUR METTRE LE MOT «PILOTE»
AU FEMMININ**

Andrée
ANDRINA
Région : Marseille.
27 ans, célibataire.
Caissière dans une
grande surface aux
Milles. Hobby : la
photographie.
Sport pratiqué en
dehors de
l'automobile : ski.
A déjà participé à
deux rallies (1983).
Coéquipière :
Martine Benquet-
Crevaux,
prothésiste
dentaire à
Marseille.



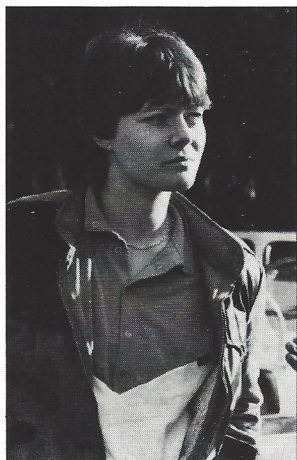
(Citroën 84.99.3)

Andrée
ANDRINA from
Marseille. Age: 27;
single; check-out
clerk in a
hypermarket at
Milles. Hobby:
photography.
Sport: ski-ing. Has
already taken part
in two rallies
(1983).
Co-driver: Martine
Benquet-Crevaux,
dental mechanic in
Marseille.



Maurice Chomat, Pilote Citroën (à droite), et J. Wolgensinger

Maurice, driving for Citroën (right) and J. Wolgensinger



Guy Verrier, patron de Citroën Compétitions
The Citroën Competition Department's Director, Mr. Guy Verrier



Vive les femmes ! On ne fait jamais en vain appel à elles. A l'offre de compétition lancée par Citroën à la fin de l'année 1983, six mille femmes de 18 à 66 ans ont répondu, faisant des sélections au Trophée Visa un succès sans précédent.

Le principe de ce Trophée était d'en asseoir la promotion sur une base très large. Il en fut ainsi. Puis de réduire progressivement le nombre des participantes, à partir des épreuves de slalom relativement faciles du début jusqu'aux finales régionales sur circuit (le plus souvent de terre), qui n'opposaient plus que cinq (Lyon) à neuf (Lille) personnes.

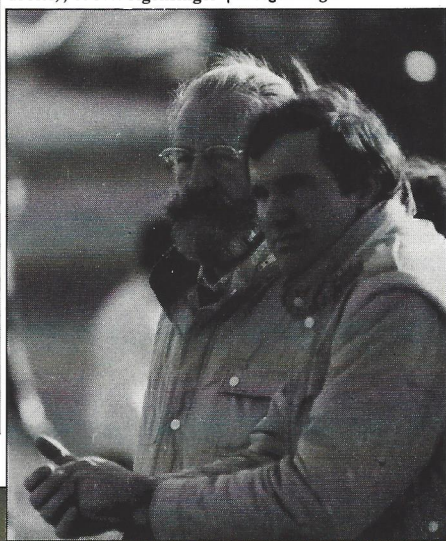
Ainsi furent successivement, de début janvier à fin mars, désignées dans chaque Direction Régionale Citroën, un(e) pilote et deux suppléantes.

Disputées, selon les régions, sous la pluie (et même la neige à Lille) ou le soleil, ces sélections (celle du Creusot eut lieu en pleine ville) furent l'occasion de bien des surprises.

On vit notamment plusieurs fois des débutantes doubler sur le fil des pilotes déjà confirmé(e)s.

On vit, dans la région parisienne, que sur les six finalistes, aucune n'avait jamais piloté en compétition ! On vit aussi que si parfois des nerfs craquaient, c'étaient ceux de ces messieurs les supporters, à l'évidence d'une plus grande instabilité émotionnelle que leurs compagnes.

Cette phase initiale, dont les épreuves furent disputées sur Visa GT Tonic, s'est terminée le week-end du 1^{er} mai, lorsque les onze pilotes sont venu(e)s prendre en main, sur le circuit de terre de Lagny près de Paris, la voiture qui sera la leur pendant six



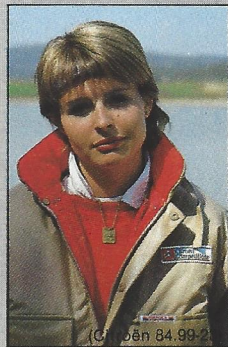
Sylvie SEIGNOBEAUX
Région : Lyon.
27 ans, célibataire.
Secrétaire hôtesse à l'école du ski français d'Avoriaz.
Hobby : travaux manuels. Sports pratiqués en dehors de l'automobile : ski, danse, gymnastique.
Débute en compétition automobile en 1981, 3^e au Paris-Saint Raphaël 1983.
Coéquipière : Sylviane Sitarz, maître auxiliaire d'Anglais à Bourg-de-Péage.



(Citroën 84.99-7) Photos Patrick René

Sylvie SEIGNOBEAUX
from Lyon. Age: 27; single; secretary and receptionist at the Ecole du Ski Français, Avoriaz.
Hobby: handicrafts.
Sports: ski-ing, dancing, gymnastics. Began rallying in 1981, 3rd in Paris-Saint Raphaël Rally in 1983.
Co-driver: Sylviane Sitarz, English teacher in Bourg-de-Péage.

Florence L'HUILLIER
Région : Rennes.
22 ans, célibataire.
Gérante de Stand 21 Suisse. Hobby : danse classique, cinéma, athlétisme, ski, bicyclette, squash.
Débute en compétition automobile en 1982 (course de côte et circuit).
Championne de la montagne et Championne de Genève, 2^e au Paris - Saint Raphaël 1983 sur Visa groupe B.
Coéquipière : Nicole Vicaire, hôtelière à Mondon.



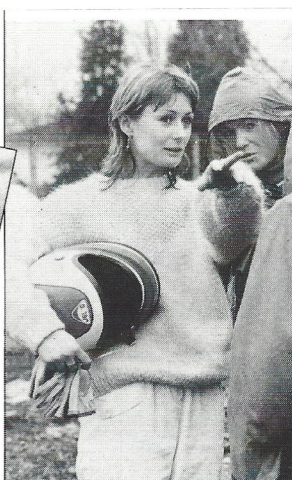
Florence L'HUILLIER from Rennes. Age: 22; single; manager at Stand 21, Switzerland.
Hobbies: ballet, cinema. Sports: athletics, ski-ing, cycling, squash.
First began rallying in 1982 in hill climbs and on circuits, Ladies Mountain Champion, Ladies Champion of Geneva. 2nd in Paris-Saint Raphaël Rally in 1983 at the Wheel of a Visa group B.
Co-driver: Nicole Vicaire, hotel proprietor in Mondon.



Yves Guitet, attaché de Presse du Trophée



The Trophy's Press Agent, Mr. Yves Guitet



Photos Patrick René et Georges Guyot



Photo Patrick René (Citroën 84.99.28)

Ah, women!! There's no doubt about it, when they are needed, they are there. When Citroën announced that it was organizing a competition, 6,000 women aged from 18-66, wrote in. Citroën would never have believed that so many candidates would apply to take part in the Visa Trophy qualifying trials.

The idea behind the trophy was to base promotion on a very large scale. No sooner said than done. The next step was to slowly eliminate the number of entrants by means of progressively more difficult trials. The regional qualifying trials took place on circuits (mainly gravel), until only five (Lyon) to nine (Lille) competitors were left for the area finals.

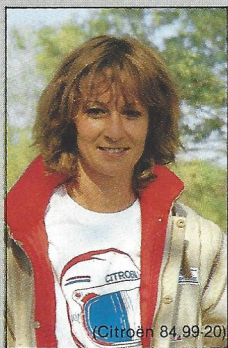
This is how, since January to the end of March, each of the Citroën regional headquarters have selected one driver and two substitutes.

The trials took place in different weather conditions, varying from snow (in Lille) to rain or even sun.

On more than one occasion complete beginners gave experienced Rally drivers a hard time.

Out of the 6 finalists in the Paris regional trials, none of the entrants had ever driven in a competition! Phase one (all the qualifying trials took place with Visa GT Tonic), ended on May 1st. The 11 drivers came to familiarize themselves on the Lagny gravel circuit near Paris with the cars they will be driving next season. They are 4 wd Visa "Mille Pistes", and are the most competitive Rally cars that Citroën has on the market at present.

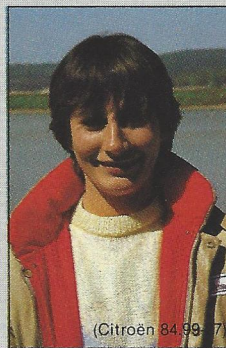
Christine BELIME
Région : Centre.
30 ans, célibataire.
Sans travail actuellement.
Sports pratiqués en dehors de l'automobile : planche à voile, ski, tennis. Débute en rallye en 1979 comme coéquipière, n'avait jamais piloté.
Coéquipière : Marie-Paule Pradelle, assureur à Clermont-Ferrand.



(Citroën 84.99.20)

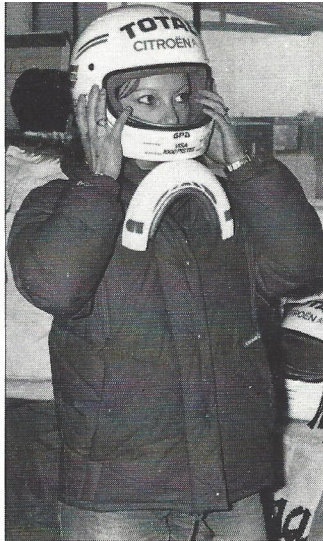
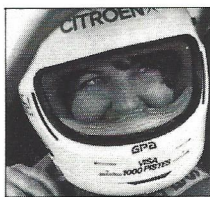
Christine BELIME
from central France. Age: 30, single.
Unemployed at present. Sports: wind surfing, skiing, tennis. Began rallying in 1979 as co-driver, but had never driven.
Co-driver: Marie-Paule Pradelle, insurance broker in Clermont Ferrand.

Christine DRIANO
Région : Bordeaux. 23 ans, célibataire.
Stagiaire à la préfecture de Pau.
Hobby : cuisine, tricot, bricolage.
Sports pratiqués en dehors de l'automobile : ski, équitation.
Championne de Ligue 1983 en Karting et Coupe Peugeot 104.
Coéquipière : Brigitte Bigata, secrétaire médicale à Eysines.

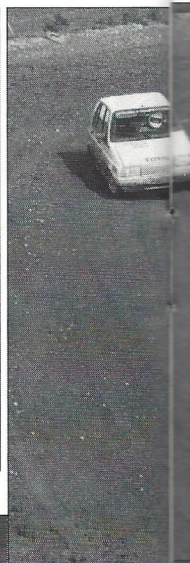


(Citroën 84.99. 7)

Christine DRIANO from Bordeaux. Age 23; single; trainee at the police prefecture in Pau.
Hobbies: cooking, knitting, odd jobs.
Sports: ski-ing, riding. League Kart Champion in 1983 and Peugeot 104 Trophy.
Co-driver: Brigitte Bigata, medical secretary in Eysines.



Photos Patrick René et Georges Guyot



épreuves : une Visa « Mille pistes » à quatre roues motrices, la plus performante des voitures de compétition dont dispose pour l'instant Citroën.

Les six rallyes auxquels vont participer, tous frais payés, assistance technique assurée par les Directions Régionales, les onze équipages sélectionnés sont : Terre de Provence (Digne, épreuve sur terre, 19/20 mai), Rallye de la Baule (2/3 juin, asphalte), Rallye des Mille Pistes (Draguignan, terre, 7/8 juillet), Boucles de Boulages (Troyes, terre, 1/2 septembre), Tour de France automobile (Paris-Nice, asphalte, 23/30 septembre), Rallye de Picardie (Amiens, asphalte, 13/14 octobre).

A l'issue de chaque épreuve, des points seront attribués aux concurrents, quelle que soit leur place au classement général de l'épreuve : 1^{re} 15 points, 2^e 12 points, 3^e 10 points, 4^e 8 points, 5^e 6 points, 6^e 5 points, 7^e 4 points, 8^e 3 points, 9^e 2 points, 10^e 1 point. Pour le classement final, il sera tenu compte des cinq meilleurs résultats.

A l'issue de ce classement final, la première sera engagée comme pilote d'usine pour la saison 1985. En cas d'ex-aequo, un jury composé de personnalités Citroën et Total se réunira pour désigner la gagnante.

La seconde du classement sera prise en charge par la Direction Commerciale Citroën pour la saison sportive 1985.

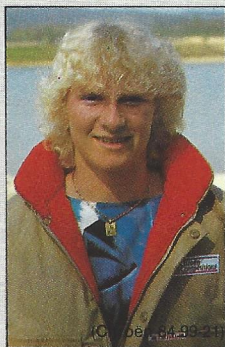
La 3^e recevra la somme de 50 000 F. La 4^e 40 000 F.

La 5^e 30 000 F. La 6^e 20 000 F. la 7^e 15 000 F. La

8^e 10 000 F. La 9^e 8 000 F. La 10^e 5 000 F. ⚡



Patricia BERTAPELLE
Région : Nancy.
21 ans, célibataire.
Employée de bureau à Wittelsheim (près de Mulhouse). Sports pratiqués en dehors de l'automobile : gymnastique, musculation, natation. Finaliste 1982 du volant Marlboro et de l'école de pilotage de Monthéry, participation à la Coupe R5 en 1983. Coéquipière : Nadine Faivre, gérante de restaurant d'entreprise à Besançon.



Photos Patrick René

Patricia BERTAPELLE
from Nancy. Age 21; single; office worker in Wittelsheim near Mulhouse. Sports: gymnastics, (Haut-Rhin junior champion in 1979), body building, swimming. Finalist in the 1982 Marlboro competition and at the Monthéry driving school. Took part in the Renault 5 championship in 1983. Co-driver: Nadine Faivre, company restaurant owner in Besançon.

Muriel GERVAIS
Région : Ile de France. 26 ans, célibataire. Bibliothécaire à Louviers. Hobby : jardinage. Sports pratiqués en dehors de l'automobile: ski nautique, ski alpin. Débute en course de côte en 1977, victoire au scratch au Rallye Côte d'Opale 1983, sept victoires de groupe. Coéquipière : Nicole Guiblain, directrice d'un cabinet d'assurances à Sens.



(Citroën-84-89-26)

Muriel GERVAIS
from Ile-de-France. Age 26; single; librarian in Louviers. Hobby: gardening. Sports: water ski-ing, snow ski-ing. Began rallying in 1977. Won the Cote d'Opale Rally (scratch), 7 group victories. Co-driver: Nicole Guiblain, director in an insurance broker's in Sens.

Dominique Roger, grand maître des sélections...

The mastermind behind the qualifying trials, Mr. Dominique Roger



Photos Patrick René (Citroën 84.64.21)

The 11 selected teams will be competing with all expenses paid and their technical assistance will be provided by their regional centres. The 6 rounds making up the rally are: Terre de Provence, near Digne, May 19-20th, (gravel); la Baule Rally, June 2nd-3rd, (tarmac); Mille Pistes Rally, at Draguignan, July 7-8th, (tarmac); Boucles de Boulages, near Troy, September 1st -2nd, (gravel); Tour of France auto, (Paris-Nice), September 23rd-30th, (gravel); Picardy Rally, Amiens, October 13-14th, (tarmac).

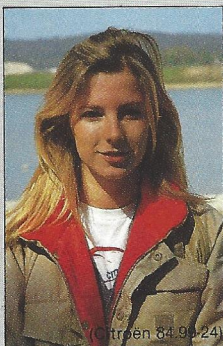
At the end of each round, the competitors will be awarded points according to their overall results in that particular round, as follows: 1st, 15 points; 2nd, 12 points; 3rd, 10 points; 4th, 8 points; 5th, 6 points; 6th, 5 points; 7th, 4 points; 8th, 3 points; 9th, 2 points; 10th, 1 point. For the final championship results, the best five results will be taken into account.

The winner at the end of the 6 rounds will be taken on as official Citroën driver for the 1985 season. In the case of a tie, a jury composed of Citroën and Total representatives will deliberate and choose the winner.

The person coming in 2nd, will have her sporting season 1985 taken over by Citroën's sales department.

The person finishing 3rd will receive a prize of 50,000 francs; 4th, 40,000 francs; 5th, 30,000 francs; 6th, 20,000 francs, 7th, 17,000 francs; 8th, 10,000 francs; 9th, 8,000 francs; 10th, 5,000 fcs. ⤴

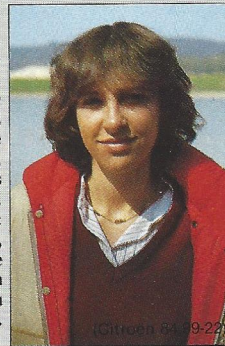
Pascale NEYRET
Région : Paris.
22 ans, célibataire.
Etudiante en droit,
quelques activités
de journaliste.
Sports pratiqués
en dehors de
l'automobile : ski
(3^e série), natation
(championne
départementale),
équitation,
gymnastique.
N'avait jamais fait
de compétition
automobile.
Coéquipière :
Jocelyne Goglio,
étudiante à
Grenoble.



(Citroën 84.94.24)

Pascale NEYRET
from Paris. Age:
22; single; law
student and part-
time journalist.
Sports: ski-ing (3rd
level) swimming
(county
champion), riding,
gymnastics, Has
never entered any
auto competitions.
Co-driver:
Jocelyne Giglio,
student in
Grenoble.

Carole VERGNAUD
Région parisienne.
21 ans, benjamine
des onze,
célibataire.
Etudiante en droit.
Sports pratiqués
en dehors de
l'automobile : ski,
tennis. Aborde le
rallye en 1982
comme
coéquipière,
n'avait jamais
piloté.
Coéquipière :
Guylaine Juillot,
infirmière de salle
d'opération
(enseignante) à
Suresnes.



(Citroën 84.94.22)

Carole VERGNAUD
from the Paris
region. Age 21,
youngest of the
eleven
competitors; law
student. Sports:
ski-ing, tennis.
Began rallying in
1982 as co-driver.
Co-driver:
Guylaine Juillot,
theatre nurse
(instructor) in
Suresnes.

CHRISTIAN DORCHE

Par ses performances dans les épreuves du Championnat du Monde des Rallyes (13^e au Rallye Monte-Carlo, 9^e au Portugal), Christian Dorche est en tête du premier des deux classements intermédiaires du Trophée Visa Citroën-Total-Michelin 1984 arrêté définitivement au 29 avril. Il gagne ainsi 14 000 FF (voir règlement paru dans le Double Chevron n° 74).

EN TETE

Due to his experience in the World Rally Championship, (13th at Monte-Carlo, 9th in Portugal), Christian Dorche is the leader of the first of two intermediary results in the Visa Citroën-Total-Michelin Trophy 1984, which ended on April 29th. He won 14,000 francs (see rules published in "Double Chevron" No. 74).

Tombe la neige !... Tirant parti de la motricité et de l'agilité de sa Visa Chrono 1440 cm³ dans des conditions atmosphériques difficiles (neige et verglas), Christian, associé à Gilles Thimonier, avait rejoint la Principauté de Monaco parmi le groupe des pilotes de très haut niveau et su conserver sa place au cours des derniers sprints dans le Turini.

Cinq semaines plus tard, il figurait parmi les 20 concurrents passant la ligne d'arrivée (sur 170 au départ) d'un des plus rudes Rallye du Portugal qu'on ait vu (35 spéciales en majorité sur terre).

96 INSCRITS

Serge Raymond, naguère garagiste en Corse, est second, grâce notamment à sa victoire scratch dans la Ronde Nationale du Nébio ; il remporte 12 000 F.

Jean-Luc Marteil, grâce à ses succès en épreuves régionales ou nationales, dont une place de premier à la Ronde Hivernale d'Argelès, est troisième avec un gain de 10 600 F.

La quatrième place (10 000 F) est acquise à Joël Royer, autre insulaire, vainqueur du Rallye National Lyon-Charbonnières.

5^e Dominique Mucherie, vainqueur de la Ronde de l'Avesnois, 6^e Patrick Bornhauser, 7^e Gilbert Mazoyer, Roger Raous, lors de l'ultime week-end comptant pour ce classement, emporte 3 000 F d'un seul coup en se classant second au Rallye International Pétrole-Provence... et 8^e au Trophée. 8^e ex-aequo Robert Simonetti et André Charrier, 11^e ex-aequo Patrick Thomas et Jean-Luc Deshays.

Sur les 96 inscrits au Trophée Visa Citroën-Total-Michelin 1984, 24 pilotes ont gravé leur nom au palmarès. Ils se répartissent près de 100 000 F. Mais ce n'est là que le démarrage, certains tenors comme Tabatoni, vainqueur du Trophée 1983, ou Coppier, vainqueur du Trophée 1982, n'ont pas encore poussé leur chanson.

HORS CONCOURS

Deux pilotes de Visa à quatre roues motrices ont défrayé, hors Trophée, la chronique du sport automobile en début de saison.

Aux 24 heures sur glace de Chamonix, début janvier, les spectateurs ébahis applaudirent au duel spectaculaire livré par la Visa **deux roues motrices** 1400 cm³ à compresseur de Franz Hummel-Alain Coppier à l'Audi Quattro de Bernard Darniche-Jean-Pierre Malcher. Dans la deuxième manche,

Let it snow! Making the most of the motricity and agility of his 1440cc Visa Chrono, Christian and co-driver Gilles Thimonier, arrived at Monaco in a group of experienced Rallymen. He managed to keep his position during the final sprints in the Turini.

Five weeks later he was among the 20 competitors (out of 170 at the start) to finish one of the hardest Rallies ever seen, the Rally of Portugal, (35 specials, mostly on gravel).

96 ENTRANTS

Serge Raymond, a former garage owner from Corsica comes in second, mostly thanks to his scratch win in the Nébio National Round. He carried off 12,000 francs.

Jean-Luc Marteil finishes 3rd following his regional and national successes. He won the Winter Round at Argelès. He was attributed 10,600 francs.

4th place and 10,000 francs go to Joël Royer a fellow islander who won the Lyons-Charbonnières National Rally.

During the last weekend counting for the championship, Roger Raous carried off 3,000 francs in one go, by coming in second in the International Pétrole Provence Rally, which also gives him 5th position for the Trophy.

6th, Patrick Bornhauser, 7th Gilbert Mazoyer, 8th equal, Robert Simonetti and André Charrier, 10th equal, Patrick Thomas and Jean-Luc Deshays.

Out of the 96 entrants for the Visa Citroën-Total-Michelin Trophy 1984, 24 drivers obtained results. They share between them almost 100,000 francs. But, that's just the beginning as certain past heroes such as Tabatoni, the 1983 winner, or Coppier who won in 1982, haven't as yet pushed their luck any further.

HORS CONCOURS

Two Visa drivers were the talk of Rallying columns at the beginning of the season, although they were not competing in the Trophy.

At the Chamonix 24 hours ice race, early January, spectators were all a-gape watching the spectacular dual between the 1400cc two wheel drive turbo Visa, driven by Franz Hummel-Alain Coppier and the Audi Quattro raced by Bernard Darniche-Jean-Pierre Malcher. In the second heat which took place

disputée de nuit sur la glace vive et **sans clous**, (pneus Michelin MS 100) la Visa l'emportait de haute lutte pour terminer finalement, sur la moyenne de trois manches, 2^e au classement général.

Les 21/22 avril au Creusot, première épreuve du Championnat de France des Rallycross, Roger Chevreton fit un malheur avec sa Visa Super X 1550 cm³ à quatre roues motrices, remportant sa division, la super finale et prenant la tête du Championnat de France.

HORS FRONTIERES

A l'étranger, les pilotes de Visa ont déjà fait parler d'eux : Weatherley-Morgan en terminant 6^e au scratch, premier de la classe, du National Breakdown Rally (370 km de spéciales dans les forêts du Yorkshire), Mark Lovell-Peter Davis 9^e au scratch et premier de la classe au Welsh International Rally, début mai.

En Italie, Caneva-Roggia placent leur Visa 1000 pistes au 3^e rang du classement général et 1^{er} de la classe du Rallye sur terre « del Gran Sasso ».

En Hollande, un chevronné de la Visa, Maaskant, termine 6^e dans l'Amsterdam BP Rallye, coéquipier Oosterbaan.

on the ice with no studded tyres (Michelin MS 100 tyres), the Visa struggled its way up victory lane, and finished overall 2nd in the final results, with the three heats averaged out.

The first round of the French Rallycross Championship was held in the Creusot on April 21st-22nd. Roger Chevreton gave everyone a hard time with his 1550cc 4wd Visa Super X, by winning his heat and the finals and is now provisional leader of the French championship.

OUTSIDE FRANCE

Outside France, Visa drivers have been in the lime-light. Weatherley-Morgan came in 6th scratch, and 1st in their category in the National Breakdown Rally, (370 km of specials through the Yorkshire forests), Mark Lovell-Peter Davis finished 9th scratch and 1st in their category when they raced in the Welsh International Rally, early May.

In Italy, Caneva-Roggia drove their Visa 1,000 Pistes to third position in the overall results, and were 1st in their category of the Gran Sasso (gravel) Rally. In Holland, Maaskant a veteran Visa driver finished 6th in the Amsterdam BP Rally with co-driver Oosterbaan.



(Photo DPPI, Citroën 84.43-1)

LE TROPHEE PORTUGAIS

Le Portugal organise depuis trois ans un Trophée Visa des Rallyes, d'abord avec des Visa Super X puis avec des Visa GT en Groupe N. Formule économique et pourtant compétitive, elle a vu triompher Inverno Amaral, Nuño Madeira et Manuel Russo, vainqueur du Trophée 1983 (six rallyes). En 1984, Citroën-Portugal propose, avec l'aide de Valentine, un Trophée totalement inédit, donnant la primeur à la vélocité, en inscrivant à son programme cinq circuits, quatre courses de côte et un rallye sur bitume.

Les pilotes le disputeront au volant de Visa Chrono Groupe B (93 ch) équipées de kits. Au total plus de quatre millions d'escudos seront distribués après chaque course, à la mi-saison et en fin d'année.

THE PORTUGUESE RALLY

For three years now, Portugal has been organizing a Visa Rally Trophy, beginning with the Visa Super X, followed by the Visa GT in Group N. It is both an economical and competitive form of Rallying. Past winners include, Inverno Amaral, Nuño Madeira and Manuel Russo, who won in the 1983 edition (six rallies).

For 1984, Citroën Portugal are organizing a completely different kind of Rally trophy, speed being the name of the game, with five circuits, four hill-climbs and a road Rally on the programme.

The drivers will be participating in Visa Chrono Group B (93 hp), kits are allowed. More than 40 million escudos will be handed out as prize money for each race, in mid-season and end of the year.

“... à Monte-Carlo on attend la neige”

“...snow had been expected during the ‘Monte’”

Parmi les milliers de spectateurs qui se pressaient place de la Concorde en ce premier matin de l'année, froid et gris, au départ des vingt jours de course du Paris-Dakar, combien étaient-ils à n'avoir d'yeux que pour les « gros » véhicules à quatre roues motrices, combien à n'accorder aucune chance aux légères Visa 130 ch à deux roues motrices préparées par les ateliers de Citroën Compétitions ?

Pourtant, au fil des étapes, on vit les Visa faire leur place sans complexes et chaque soir marquer de nouveaux points.

LACAZE L'AFRICAIN

Marc Lacaze est né au Maroc où les pistes, sable, terre, rocaïlle, étaient son lot quotidien. Cette connaissance du terrain, une dextérité et une vitesse naturelles ont fait de lui la révélation du Paris-Dakar. Tout en ménageant sa mécanique (une seule crevaillon est venue entraver sa marche), Marc, avec

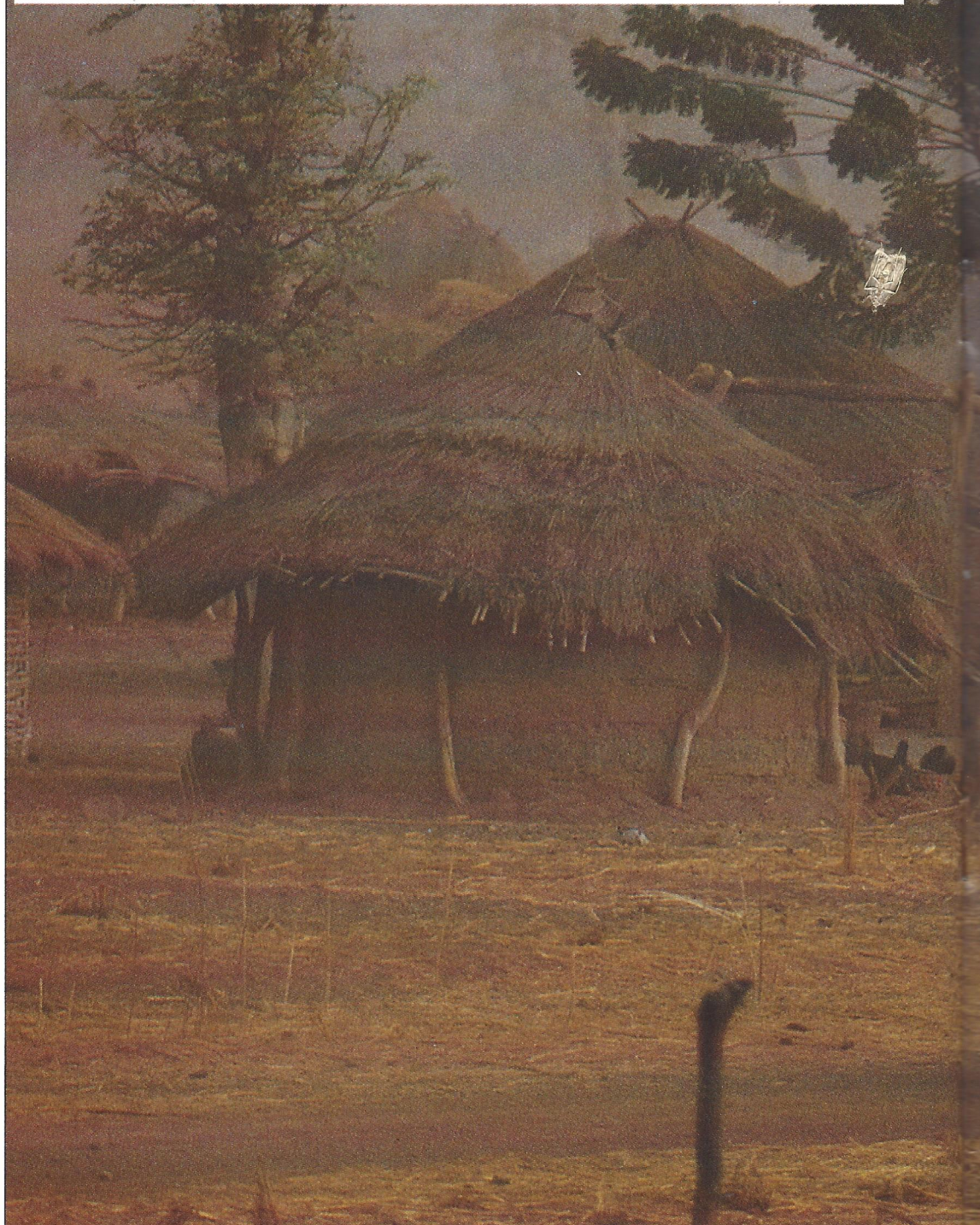
constance, a su imposer sa Visa aux couleurs de Neff et de Total, au moment où ses adversaires, en fin de rallye, éprouvaient le besoin de « souffler ». Laissant en temps opportun libre cours à son tempérament de méditerranéen, Marc enlevait avec panache l'avant-dernière étape Tambacounda-Sali Portudal (408 km). Il ne restait plus qu'à rentrer à Dakar par la plage, Lacaze-Bouille 8^e au classement général.

Une autre Visa deux roues motrices terminait 24^e avec Billoret-Laroche. Sur 253 véhicules au départ, 170 étaient restés en route.

Quelques semaines plus tard, Lacaze faisait à nouveau parler la poudre des pistes africaines au Rallye de l'Atlas dont il occupa longtemps la 2^e place au classement général avec une Visa 4 × 4. Un peu trop de fougue devait cependant le conduire à trop demander à sa mécanique dans l'étape d'Irherm-Tata, bien connue des aficionados du Rallye du Maroc où tant de fois les DS triomphèrent. ^

Pendant
12 000 km, la
Visa traverse
les images
d'un livre
d'aventures.

*The Visa went
on a
12,000 km
journey over
adventure
book scenery.*



PARIS DAKAR LACAZE DEPART

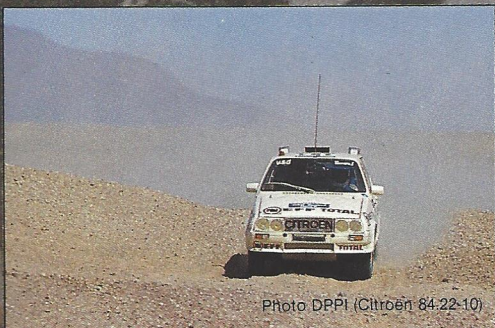


Photo DPPI (Citroën 64-22-10)

Une visa deux roues
motrices termine 8^e
au classement général

There weren't many who thought the light 130hp Visa stood much of a chance as they looked on in the cold and grey of the New Year's day start to the Paris-Dakar, Place de la Concorde, Paris. Most only had eyes for the huge 4wd vehicles rather than the small 2wd Visa prepared by the Citroën-Competitions department. However, the Visas worked their way up steadily through the different stages of the 20 day Rally, and every evening they clocked up more points.

THE AFRICAN LACAZE

Marc Lacaze was born in Morocco where desert tracks, rocks, and gravel were his staple diet. With the help of his knowledge of the terrain and his skills coupled with fast driving, Marc Lacaze was able to make a name for himself during the Paris-Dakar. While being extra-careful not to push his engine too hard, (he only had one puncture to slow him down), Marc's Neff and Total sponsored Visa blazed its way through to the point near the end of the Rally where his adversaries began to feel the fatigue. With his Mediterranean blood beating through his veins, Marc won the next to last stage with brio. All that was left now, was for him to drive back to Dakar along the beach. Lacaze-Bouille finished 8th overall. A second 2wd Visa was 24th, driven by Billoret-Laroche. Out of the 253 vehicles as the start in Paris, only 170 saw Dakar.

A few weeks later, Lacaze was yet again the hero of the African desert tracks, this time in the Atlas Rally. He was in second position of the overall results for quite a while, driving a Visa 4x4. Victim of his enthusiasm, he made great demands on his engine, stretching it to the limit, on the Irherm-Tata stage - an only too familiar part for the Moroccan Rally Aficionados where the DS was so often victorious.

Le Ténéré, la plus grande plage du monde... mais la mer est loin.

The Ténéré, or the world's largest beach... but it's a long way yet to the sea.



Photo Reinhard Klein (tous droits réservés)

Essai tenté, essai marqué par l'équipe Visa 4x4 de Citroën Compétitions.

Chaque année l'équipe officielle de Citroën Compétitions s'aligne dans deux ou trois épreuves du Championnat du Monde des Rallyes : Portugal, Corse, Acropole, RAC les années passées ; Safari, Mille Lacs, San Remo cette année.

Djambo, bwana ! Pour la première sortie des Visa 4x4 « Mille pistes » Guy Verrier n'avait pas craint d'affronter les difficultés majeures des pistes africaines en conduisant Citroën, du 19 au 23 avril, à l'école du Safari.

Terrible devoir à faire : 5 254 km en trois étapes à des moyennes de conducteurs fous. Terribles élèves : tous les pilotes officiels des non moins officielles Lancia 037, Audi Quattro Sport HB, Toyota Celica Turbo, Nissan 240 RS, Opel Manta, Subaru...

Au Safari, on attend la pluie (c'est la saison) comme à Monte-Carlo on attend la neige. Parfois, comme cette année, elle ne vient pas ; toujours annoncée, toujours retardée. Alors les pistes sèches, longues et rapides favorisent la puissance et la vitesse de pointe des grosses cylindrées.

Malgré ce lourd handicap, malgré des amortisseurs trop souples qui endommagèrent les supports de bras de suspension arrière, les Visa 4x4 à peine sevrées ont su faire la preuve de leurs capacités à concourir avec les meilleures dans les plus dures occasions : Maurice Chomat-Didier Breton terminent 13^e au classement général, et 1^{er} de la classe, Philippe Wambergue-Peter Tilbury 18^e. Christian Rio s'est perdu dans la plaine massai (il est retrouvé). Mieux que cela : pour Citroën, la leçon du Kenya sera profitable car en matière de pédagogie, rien ne vaut les classes de nature. ^

Dans ce safari là, c'est la voiture qui est le gibier.

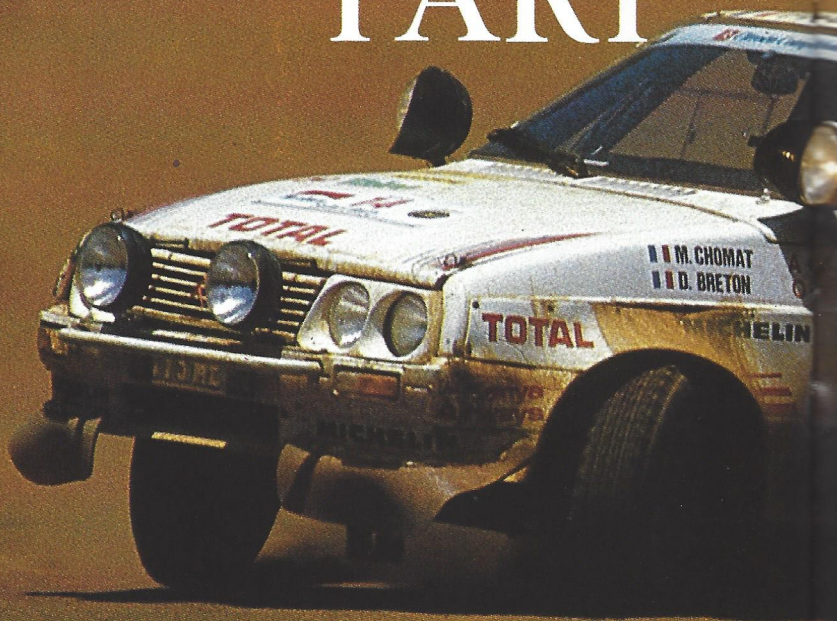
In this Safari, cars are game.

KENYA



Photo Didier (C) P. Verrier

SAFARI PARI




Try and conversion for the 4x4 Citroën-Competitions Visa team.

Every year, the official Citroën Competition team enter two or three rounds of the World Rally Championship: Portugal, Corsica, the Acropolis and the RAC were on the cards last year, and for this year it will be the Safari, 1,000 Lakes and San Remo Rallies.

Djambo, bwana! Guy Verrier certainly made a bold step when he decided to take part in the Safari Rally school from April 19th-23rd. It was the first outing for the Visa 4x4 "Mille Pistes", with all the major problems of African tracks.

Daunting! 5,254 km to be covered in three stages at incredibly high break-neck speeds. Awesome! all the official drivers and not least official Lancia 037, Audi Quattro Sport HB, Toyota Celica turbo, Nissan 240 RS, Opel Manta, Subaru ...

Rain was forecast for the Safari Rally, it was the beginning of the rainy season. At Monte-Carlo snow had been expected. But this year it didn't rain, that sometimes happens, always tomorrow... The long, fast, dry tracks favoured the power and top speed of the larger sized engines.

In spite of the obvious disadvantages, and the fact that the suspension was far from being hard enough causing rear suspension arm damage, the barely weened Visa 4x4 managed to compete against the best drivers under difficult conditions. Maurice Chomat-Didier Breton finished 13th overall and Ist in their category. Philippe Wambergue-Peter Tilbury 18th. Christian Rio lost his way in the Massai plains, but found it later. However, all this proved to be most positive for Citroën, Kenya was a first class lesson and what could be more instructive than a lesson on the wild side? 

Une fuite éperdue sur 5 000 km casse-voiture.

An unnoticed leak causes engine failure 5,000 km later.



EN AVANT LA TRACTION !

PARIS (France). Le 29 avril 1984, quelque 1 500 Tractions, certaines venues de Nouvelle Zélande ou d'Afrique du Sud, furent, après un défilé dans Paris, rassemblées au Parc des Expositions de l'aéroport du Bourget pour la grande fête anniversaire des cinquante ans de la Traction qui réunit des possesseurs de ce modèle dans le monde entier et des milliers de spectateurs. La commémoration avait débuté le 10 février au 9^e Salon Rétromobile. Citroën y avait aménagé un stand rétro de 500 m², sur lequel on pouvait notamment admirer le cabriolet Traction jouet offert en 1938 par le gouvernement français aux jeunes princesses d'Angleterre et

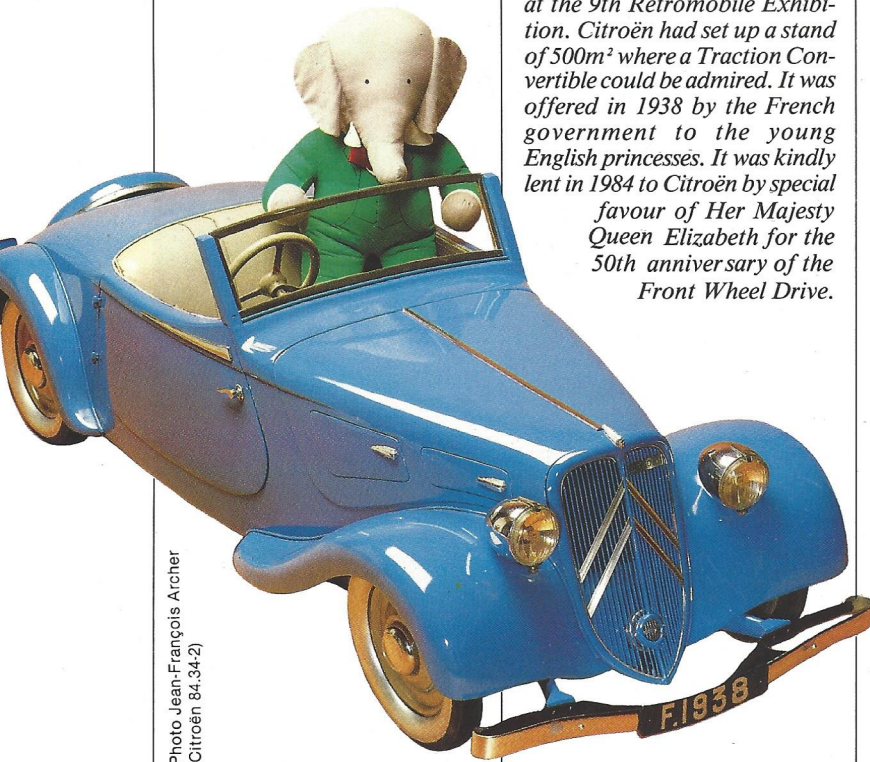


Photo Jean-François Archer
(Citroën 84.34-2)

prêté en 1984 à Citroën, par faveur spéciale de Sa Majesté la Reine Elisabeth, pour le cinquantenaire de la Traction.

FRONT WHEEL DRIVE CARS I SAY!

PARIS (France). On April 29th 1984, some 1,500 Tractions (Front Wheel Drive Cars), from as far afield as New Zealand or South Africa, first drove

through the Parisian streets, and then on to a meeting held at the Exhibition centre near Le Bour-

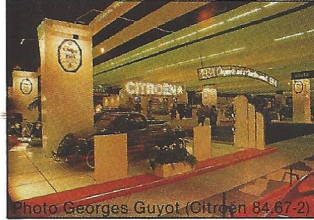


Photo Georges Guyot (Citroën 84.67-2)

get Airport for the 50th anniversary of the Front Wheel Drive. Owners of this kind of car from all four corners of the world and thousands of spectators came to the meeting. The commemoration had begun on February 10th at the 9th Retromobile Exhibition. Citroën had set up a stand of 500m² where a Traction Convertible could be admired. It was offered in 1938 by the French government to the young English princesses. It was kindly lent in 1984 to Citroën by special favour of Her Majesty Queen Elizabeth for the 50th anniversary of the Front Wheel Drive.

LYCEE PILOTE

PARIS (France). 110 lycées d'enseignement professionnel ont participé aux épreuves de sélection du concours technique national organisé pour la cinquième année par Citroën. A l'issue de trois épreuves sur la Visa (mécanique, métrologie, technologie), 240 élèves représentant 20 lycées devaient s'affronter en finales du 4 mai

au 6 juin 1984. Premier prix : un week-end à New York pour les douze élèves de l'équipe gagnante et une Visa d'atelier pour le lycée victorieux. Les cent élèves et les enseignants de l'établissement vainqueur l'an dernier, le lycée des Salines à Ajaccio, ont préparé la Visa Chrono qu'ils avaient gagnée en Visa groupe B de compétition afin de la faire participer au Tour de Corse 1984. Après trois jours d'émotion intense, la Visa du lycée (photo), confiée à deux professeurs et assistée en course par les élèves, boucle le tour et se classe 47^e sur 160 engagés. Bravo !



Photo DPPI (Citroën 84.116-2)

DRIVING HIGH SCHOOL

PARIS (France). 110 technical high schools took part in the qualifying rounds of the national competitive exam in technology. It was organized for the 5th year running by Citroën. After the three selective tests on the Visa, (mechanics, weights and measures, technology), 240 pupils from 20 high schools were to take part in the finals from May 4th - June 6th 1984. First prize will be a week-end in New York for all 12 members of the winning team, and a workshop Visa for the victorious 'Lycée'. A hundred pupils and teachers from last year's winning school, the Lycée des Salines, Ajaccio, Corsica, prepared the Visa Chrono they had won, for the Visa Group B competition so that it could be entered for the Tour of Corsica Rally. After three days of intense emotion, the school's Visa (see photo), in the hands of two teachers and assisted by a back-up team of pupils managed to go right round the island and come in 47th out of 160 entrants. Well done !

BX AUX ARTS DECO

PARIS (France). Pour la première fois, l'automobile était représentée — par Citroën dans la section du Design français — au Salon de la Société des Artistes Décorateurs (24 novembre/11 décembre 1983, Grand Palais). Une BX « Fashion » à la carrosserie mauve moirée, œuvre des coloristes du Bureau de Style Citroën, fut la vedette d'un stand retraçant la conception des formes d'une automobile.



Photo Georges Guvel (Citroën 83.351.3)

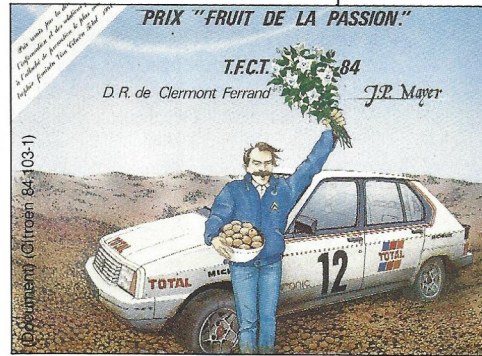
THE BX AT THE DECORATIVE ARTS SCHOOL

PARIS (France). For the first time ever, the car was represented (by Citroën at the French Design section) at the Decorative Artist's Exhibition. It took place between November 24th and December 11th 1983 at the Grand Palais. The great attraction of the stand was a Citroën BX 'Fashion' with 'moiré' mauve bodywork. The painting of the car was carried out by the Citroën Style department. The stand displayed Citroëns going back over the evolution of car shapes through the years.

Echos

PASSIONNEMENT

PARIS (France). La réunion des équipages sélectionnés dans le Trophée Féminin 1984 et des Directions Régionales qui les assistent, a été l'occasion de remettre un prix à l'Adjoint de Promotion le plus motivé de tou-



award the most motivated of the regional promoters behind the organizing of the 1984 trophy with a prize. The traditional orange prize was not awarded by the Citroën Public Relations Department to the Clermont-Ferrand regional Citroën centre, a "passion fruit" was thought to be more fitting for the occasion.

DÎTES-LE AVEC DES FLEURS

OSLO (Norvège). Dans le village de Husnes sur la côte ouest, une jolie tradition de peinture aux roses stylisées a inspiré la décoration de cette 2 CV, faite en trois jours par Mme Heborg Maurland, tante du propriétaire Nils Tilesvoll.



SAY IT WITH FLOWERS

OSLO (Norway). On the west coast, a small village called Husnes has a rather nice tradition of conventionalized flowers which inspired Mrs Heborg Maurland to decorate her nephew Nils Tilesvoll's 2 CV in three days.

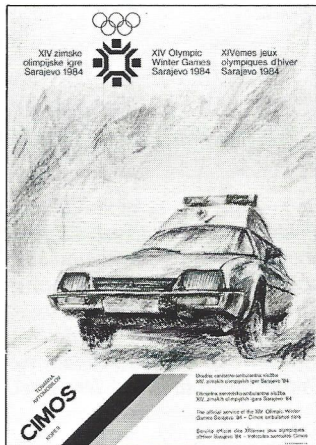
tes les Directions Régionales ayant participé à l'organisation du Trophée 1984. Ce ne fut pas le traditionnel prix orange, trop limité à la seule amabilité, qui fut remis par la Direction des Relations Publiques Citroën à Jean-Pol Mayer, Direction Régionale du Centre (Clermont-Ferrand), mais un prix « fruit de la passion ».

PASSION PRIZE

PARIS (France). When the teams selected for the Ladies Visa Trophy, together with the regional centres who will be assisting them, met it Paris, it seemed a good opportunity to

CX OLYMPIQUES

SARAJEVO (Yougoslavie). Des CX spécialement carrossées par Cimos furent les voitures officielles des XIV^e Jeux Olympiques d'hiver 1984.



OLYMPIAN CX

SARAJEVO (Yugoslavia). CXs with bodywork especially designed for the occasion by Cimos, were the official cars used at the XIVth 1984 winter olympic games.

CONTRAT A BERLIN

BERLIN (RDA). Automobiles Citroën fournira à la RDA, à partir de 1985, un ensemble d'équipements industriels (machines outils, machines spéciales, moyens de contrôle et de maintenance) destinés à fabriquer les pièces d'un nouveau moteur pour véhicules utilitaires. Le contrat, d'un montant de plus de 160 millions de francs, a été signé à Berlin, au mois de janvier, entre M. Raymond Ravenel, Directeur général d'Automobiles Citroën, et M. Herbert Roloff, Directeur général d'Industrieanlagen Import.



CONTRACT IN BERLIN

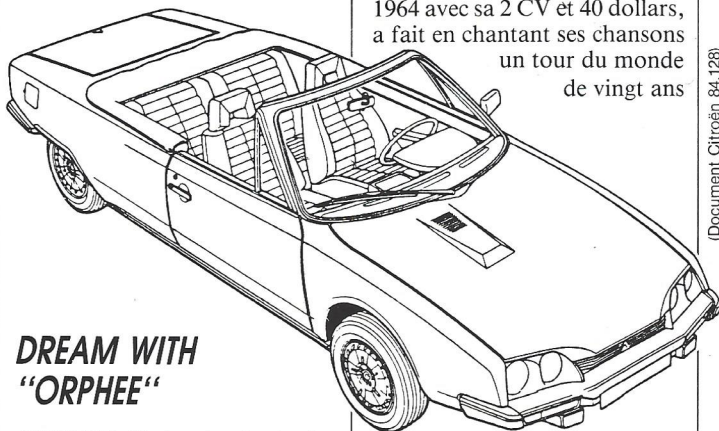
BERLIN (W. Germany). Citroën Automobiles will be supplying West Germany as from 1985, with industrial equipment, (tooling and

echos

special machines, controlling and maintenance devices) so that parts for new utility vehicle engines can be manufactured. The contract worth more than 160 million francs, was signed in January by Mr. Raymond Ravenel, general manager at Citroën Automobiles, and Mr. Herbert Roloff, general manager of Industrieanlagen Import.

ORPHEE FAIT REVER

GENEVE (Suisse). Au Salon de l'Auto (1^{er} au 10 mars 1984), ce luxueux cabriolet quatre places CX baptisé « Orphée » par son créateur Guy Deslandes, de Villeneuve-sur-Allier, a fait rêver plus d'un visiteur.



DREAM WITH "ORPHEE"

GENEVA (Switzerland). At the Car Exhibition held from March 1st-March 10th 1984, a luxurious 4 seater CX convertible named "Orphée" by creator Guy Deslandes from Villeneuve-sur-Allier, had many visitors dreaming.

VITRINE DE PRESTIGE

NICE (France). Le 29 mars 1984, en présence de Jacques Médecin, député-maire de Nice, a été inauguré un établissement Citroën de 4 000 m² (2 000 m² de locaux commerciaux et 2 000 m² d'après-vente), « vitrine » de prestige au carrefour culturel, sportif et touristique que constituera le complexe Jean Bouin avec « Acropolis », le Palais des Congrès et des Expositions de la ville de Nice.



A PRESTIGIOUS SHOP WINDOW!

NICE (France). On March 29th 1984, in the presence of Jacques Médecin, deputy mayor of Nice, a new Citroën building was opened. Its commercial premises cover 2,000m² and 2,000m² are reserved for after-sales services, over a total 4,000m². It is a prestigious "shop window", situated in the cultural, sporting and tourist Jean Bouin centre together with "Acropolis", the Nice Congress and Exhibition halls.

TOUR DU MONDE EN 7 300 JOURS

PARIS (France). Manfred Müller, guitariste et chanteur, parti de Bremerhaven (Allemagne) en 1964 avec sa 2 CV et 40 dollars, a fait en chantant ses chansons un tour du monde de vingt ans

(Europe, Japon, Nouvelle Guinée, Amérique, Pakistan, Australie, etc.) qu'il a symboliquement terminé le 10 avril 1984 au siège de Citroën à Neuilly.

AROUND THE WORLD IN 7,300 DAYS

PARIS (France). Manfred Müller, a singing guitarist, left Bremerhaven (Germany) in 1964 with his 2 CV and 40 dollars in his pocket. He managed to sing his way around the world in 20 years visiting Europe, Japan, New Guinea, the U.S., Pakistan, Australia, etc. He rounded off his travels symbolically by dropping in at the Neuilly Citroën head office on April 10th 1984.

UNE NOUVELLE VOITURE CITROËN

LA NOUVELLE CITROËN 8 CV REPRÉSENTE LA SYNTHÈSE DE TOUTS LES PROGRÈS DE LA TECHNIQUE AUTOMOBILE

Tous les perfectionnements et équipements indispensables au confort et à la sécurité :

MOTEUR FLOTTANT
supérieur toutes vibrations. Agrément de conduite incomparable.

BOÎTE DE VITESSES SYNCHRONISÉES
permettant de changer de vitesse sans heurt ni bruit. 2^e vitesse silencieuse.

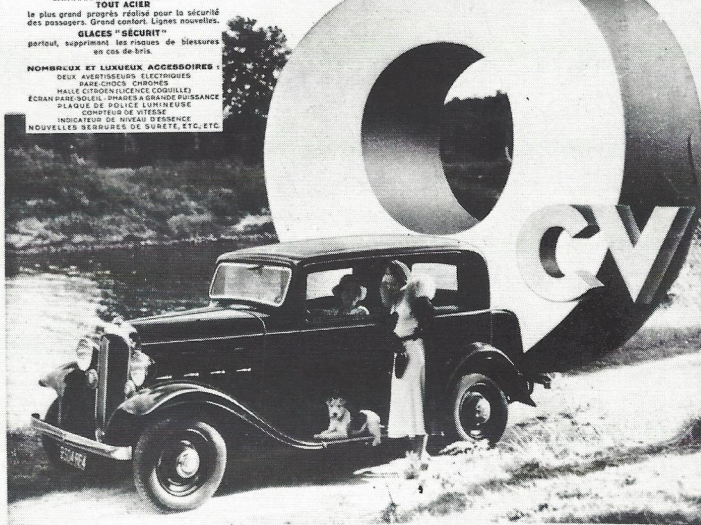
SUSPENSION PARFAITE
par 4 amortisseurs Houdaille à réglage thermostatique, pneus Michelin "Superconfort".

CHASSIS TUBULAIRE
à l'ois et demi plus résistant que le meilleur cadre de construction courante.

CARROSSERIES "MONOPIÈCE" TOUT ACIER
le plus grand progrès réalisé pour la sécurité des passagers. Grand confort. Lignes nouvelles.

GLACES "SÉCURITÉ"
partout, supprimant les risques de blessures en cas de choc.

NOMBREUX ET LUXUEUX ACCESSOIRES
DEUX AVERTISSEURS ÉLECTRIQUES
PARE-CHOCS CHROMÉS
MALLE CITROËN (LICENCE COGILLI)
ÉCRAN FARE BISEL IMPACT A GRANDE PUISSANCE
PLAQUE DE POLICE LUMINEUSE
COMPTEUR DE VITESSE
INDICATEUR DE NIVEAU D'ÉNERGIE
NOUVELLES MÉTHODES DE SURETÉ, ETC., ETC.



(Document Citroën 31.233-9A)

PUB RETRO

Avec une imagination polymorphe, André Citroën et son Chef de Publicité Pierre Louÿs ont abordé successivement, dans les années trente, à peu près tous les thèmes, inventant littéralement la publicité automobile moderne. Cette annonce, conçue pour le lancement de la Rosalie 8 au Salon de l'Auto 1932, reprend un thème cher à Citroën : « La synthèse de tous les progrès de la technique », affirmation aussitôt appuyée par un solide argumentaire évoquant notamment le moteur flottant, la suspension, la carrosserie monopiece tout acier... On notera l'utilisation des figurantes, l'une au volant, dans un emploi fonctionnel qui sollicite directement la clientèle féminine. On notera aussi la présence du sympathique fox-terrier que l'on retrouve, tout aussi « relax », dans plusieurs annonces Citroën.

ADS FROM THE PAST

With polymorphic imagination, André Citroën and his publicity man, Pierre Louÿs, successively tackled almost all the themes of the 30's, and thereby literally invented modern automobile advertising. This advertisement was used to launch the Rosalie 8, at the 1932 Car Show, using a favourite Citroën slogan, "the synthesis of all technological progress", followed by solid technological reasoning, going over the floating engine, suspension, all-steel body-work... It is interesting that female models are used, one is at the wheel, to obviously tempt potential lady customers. A friendly looking fox terrier can also be seen. It was often used in Citroën advertising, taking up relaxed poses!

LES CHEVRONS DE L'ESPACE

De la DS prestige de Zorglub dessinée par Franquin à la 2 CV rouge de Boule et Bill dessinée par Roba, les modèles Citroën détiennent sans doute le record de présence dans les bandes dessinées. Mais jamais encore un dessinateur n'avait abordé le sujet Citroën d'une manière aussi originale que celle de Moebius dans son album « Sur l'Etoile, une croisière Citroën » (Humanoides associés).

DANS UNE BANDE DE MOEBIUS

From Zorglub's prestigious Citroën DS drawn by French cartoonist Franquin to Boule and Bill's red 2 CV by Roba, there's no doubt that Citroën has the record for constructors depicted in comic books. Up until now, no-one had quite approached the Citroën story in such an original way as Moebius has in his latest album, "Sur l'Etoile, une croisière Citroën" (Humanoides Associés). (A Citroën cruise on the star).

Répondant à une proposition de Christian Bailly, Chef de Publicité des Automobiles Citroën, qui sauvegardait intégralement sa liberté de créateur, Moebius a imaginé une histoire de science-fiction dont deux des principales composantes sont issues d'une culture spécifiquement Citroën : la Traction (une 15 Six), témoin d'un passé mécanique prestigieux toujours capable de renaître, et le double chevron, symbole de l'évolution technique de l'avenir, issu d'une mystérieuse pyramide concentrant tous les pouvoirs de l'esprit. Entièrement conçu et réalisé par Moebius — du scénario à la mise en couleur —, ce récit en images, empreint d'un humour discret et d'une très réelle poésie, a été présenté du 26 au 29 janvier 1984 en avant-première au Festival de la Bande Dessinée d'Angoulême, puis au Festival de la Bande Dessinée d'Aix-en-Provence, du 18 au 20 mai, où il a rallié tous les suffrages.

L'HISTOIRE : « Pilou appelle Ramdam » mais Ramdam ne répond plus. Atan et Stel pilotant un astéroïde abordent une planète géante inconnue. Pour répondre à un mystérieux appel, ils retrouvent dans les soutes de leur navire spatial une très antique Traction 15 Six de la terre qui les transporte jusqu'à une immense pyramide. Un ancien géant dénébien qui zozote comme ce n'est pas permis leur explique que sont regroupés là depuis 700 000 ans tous les vaisseaux spatiaux de l'histoire et toutes les races pensantes de la galaxie, 22 vivantes, 18 disparues. Stel entre dans la pyramide et découvre qu'elle est un vaisseau étoile vivant qui doit emporter tous ces survivants vers la légendaire planète paradis Edena. La pyramide s'élève et, en apothéose, se métamorphose en double chevrons qui vont franchir l'espace. ⤴

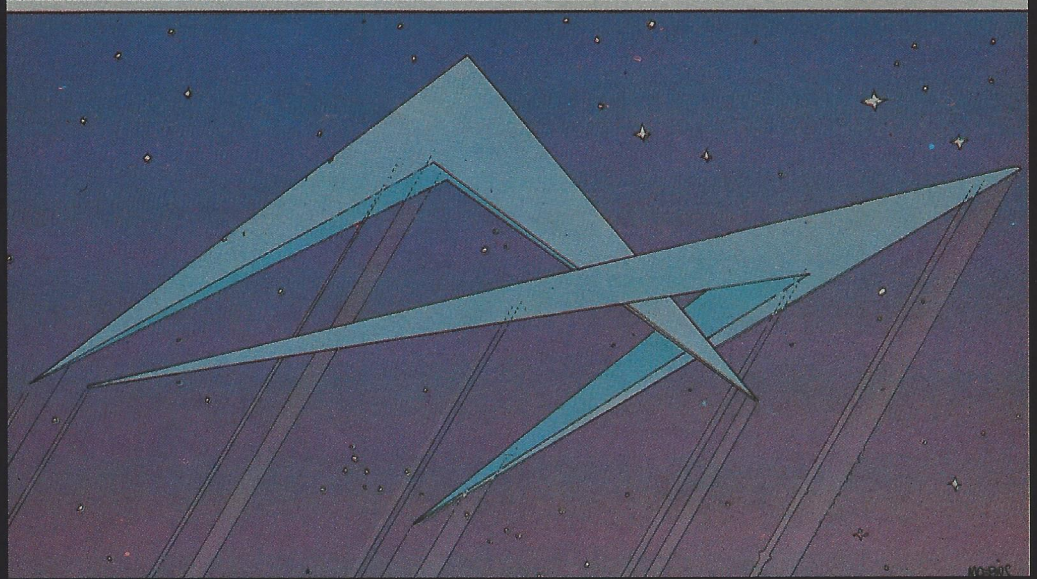
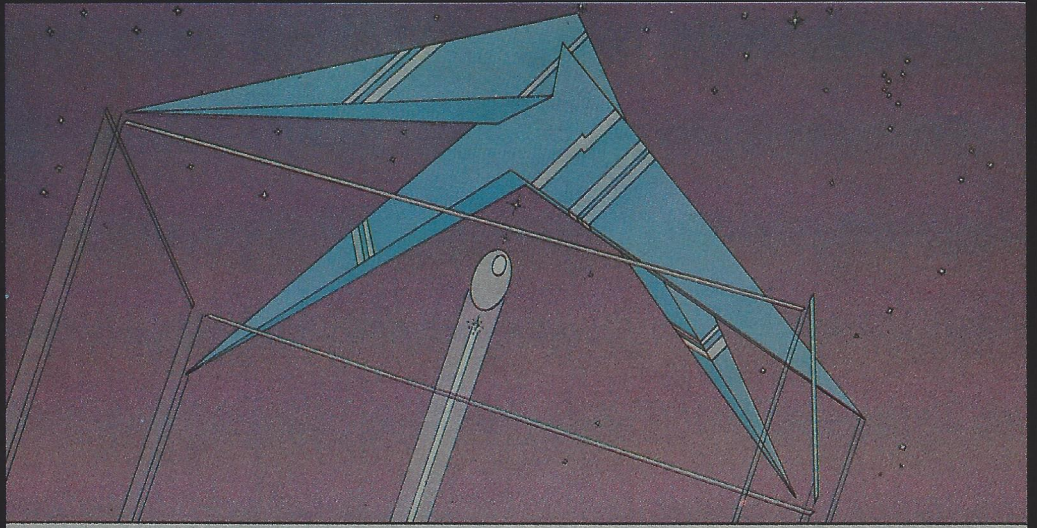
When Christian Bailly, head of Citroën Automobile's publicity department suggested an idea to Moebius in which he would be free to use his creative talents, Moebius invented a science fiction scenario in which two of his main elements were directly inspired from Citroën culture. They were the Traction, 15 Six, witness to a prestigious mechanical past, capable of coming to life again one day, and the double chevron, the symbol of futurist technological evolution, which came out of a mysterious pyramid, holding back all the powers of the spirit.

The whole comic book was completed by Moebius, from the scenario to the colouring. It is of subtle humour and truly poetic. It was presented at the preview of the Angoulême Festival of Comic Books, 26th-29th January, and then at the Aix en Provence Festival of Comic Books from 18th - May 20th, where it obtained all the votes.

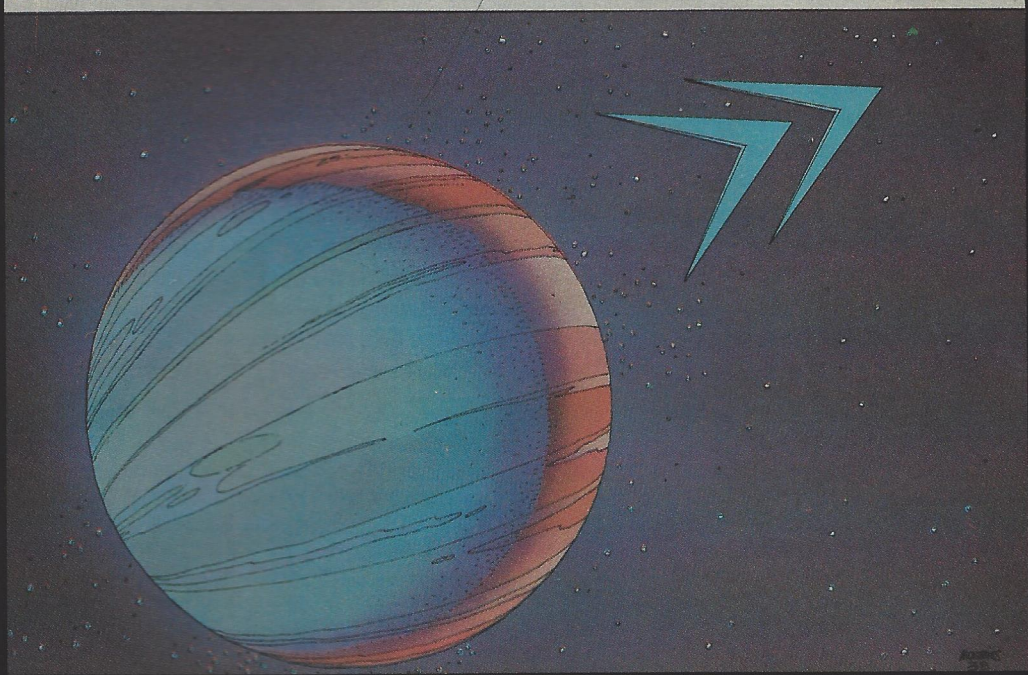
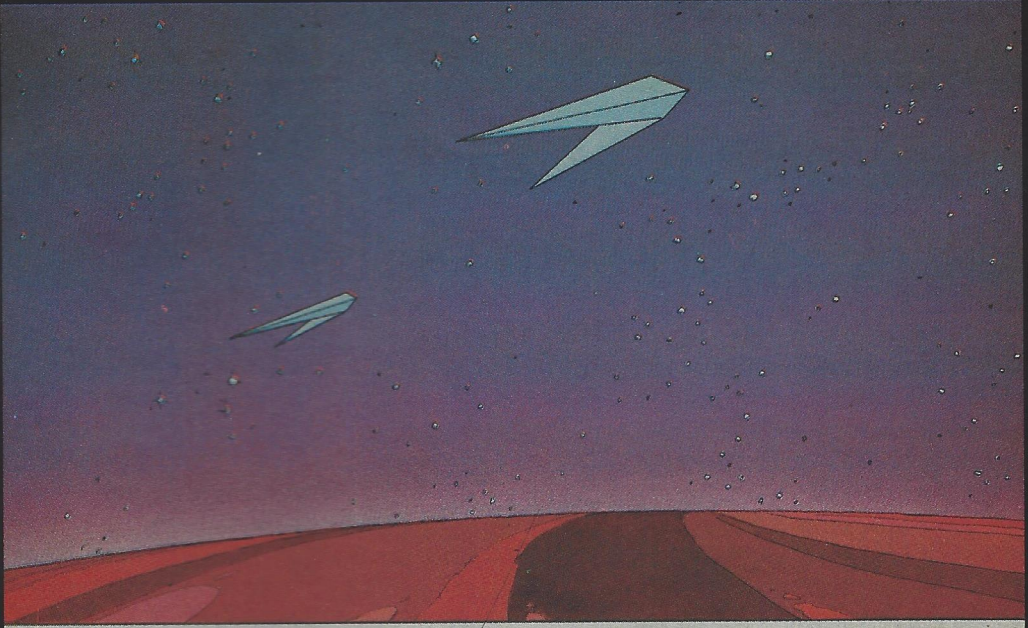
STORY: "Pilou calling Ramdam", but there's no reply from Ramdam. Atan and Stel are at the commands of an asteroïd and land on a giant unknown planet. In order to answer a mysterious call, they take out from the hold of their spacecraft, an antique Traction 15 Six from earth, which takes them to a huge pyramid. An old Denebian giant, who stutters as though it were going out of style, tells them that for the past 700,000 years, all the spacecrafts in history and all thinking races of the galaxy (22 in existence, and 32 extinct), are there on the planet. Stel goes into the pyramid and finds that it is a living star ship, whose mission is to transport all the survivors to the legendary planet of Edena. The pyramid takes off and in the last scene changes into double chevrons which go to conquer space. ⤴



"LA TRACTION TÉMOIN D'UN PASSÉ MÉCANIQUE
TOUJOURS PRESTIGIEUX CAPABLE DE RENAITRE..."
"THE TRACTION IS WITNESS TO A PRESTIGIOUS
MECHANICAL PAST CAPABLE OF COMING TO LIFE AGAIN..!"



"LE DOUBLE CHEVRON SYMBOLE DE
L'ÉVOLUTION TECHNIQUE DE L'AVENIR ..."
"LE DOUBLE CHEVRON IS THE SYMBOL OF
FUTURIST TECHNOLOGICAL EVOLUTION ..."



"ISSU D'UNE MYSTERIEUSE PYRAMIDE CONCENTRANT
TOUS LES POUVOIRS DE L'ESPRIT..."
"IT CAME OUT OF A MYSTERIOUS PYRAMID HOLDING
BACK ALL THE POWERS OF SPIRIT..."

L'ANTIQUAIRE

CITROËN SM BANDAMA 1973

Le Rallye du Bandama, encore appelé le Marathon de la Côte d'Ivoire, est l'une des plus difficiles épreuves du monde : en 1982, aucun concurrent n'a pu la terminer. Du 28 au 30 décembre 1973, sur 3 897 km, dont 3 540 km de pistes à parcourir à une moyenne générale de plus de 95 km/h, avec seulement quelques heures de repos théoriques à Bouaké après 1454 km, et à Daloa après 3 206 km, quatre Citroën sont au départ, dont ce prototype groupe V réalisé à partir d'une caisse de SM et confié à l'équipage Verrier-Umbricht. Retardée au départ par des ennuis de circuits électriques qui la précipitent dans les profondeurs du classement, elle terminera 6^e derrière une SM identique confiée à Neyret-Terramorsi, et la DS 23 groupe II de Bochnicek-Kaja. Sur 73 voitures au départ, 8 seulement étaient à l'arrivée.

MOTEUR : SM Maserati, 6 cylindres en V à 90°, alésage 92 mm, course 75 mm, cylindrée 2990 cm³, puissance réelle 250 ch DIN à 7000 tr/mn, couple 28 m.kg DIN à 5 750 tr/mn, puissance fiscale 17 CV, vilebrequin à 4 paliers, 4 arbres à cames en tête entraînés par chaîne, refroidissement par circulation d'eau et 2 ventilateurs à commande électrique, allumeur à 2 rupteurs et 2 bobines, alimentation par 3 carburateurs verticaux double corps Weber 48 I.D.A., réservoir d'essence de 90 l en résine polyéthylène déformable. **TRANSMISSION** : embrayage monodisque à sec à commande hydraulique, boîte de vitesses à 5 rapports, couple de 8/35, roues avant motrices. **DIRECTION** : de série, à crémaillère, assistée à rappel asservi, durcissant en fonction de la vitesse, rapport de démultiplication 1/9, 4, nombre de tours de volant de butée à butée : 2. **FREINS** : à 4 disques assistés, commandés par pédalier et deux circuits avant et arrière indépendants. **SUSPENSION** : hydropneumatique à hauteur constante et amortissement spécifique. **CARROSSERIE** : alu et plastique, raccourcie. **DIMENSIONS** : longueur hors tout : 4,35 m; largeur hors tout : 1,85 m; voie avant : 1,526 m; voie arrière : 1,326 m, empattement : 2,600 m. **POIDS A VIDE** : 1 200 kg. **PERFORMANCES** : vitesse maximale 254 km/h.

The Bandama Rally, (also known as the Ivory Coast Marathon) is one of the hardest rallies in the world. In 1982 no competitors were at the finish. In 1983, four Citroën were entered for the Rally which began on December 28th and finished on the 30th. 3,540 km out of a total 3,897 km had to be covered at an average speed of more than 95 kph. A few hours' sleep was planned for the Bouaké halt, 1,454 km later, and at Daloa no less than 3,206 km further on. Out of the four Citroën there was a group V prototype based on an SM body. This car was driven by the Verrier-Umbricht team. At the beginning of the Rally, they were held up by electrical problems which meant that they found themselves way down at the end of the provisional results list. They managed to finish 6th, however, of the 73 cars entered for the Rally, only 8 were at the finish.

ENGINE: V 90° 6 cylinder SM Maserati; bore and stroke: 92mm and 75mm; cubic capacity: 2990cc; maximum power: 250 hp at 7000 rpm; torque: 28 kilos at 5750 rpm; taxable hp: 17; 4 main bearing crankshaft; 4 overhead chain driven camshafts; water cooling system; 2 electrically driven fan belts; 2 distributor cut-out points with 2 ignition coils; carburettor: 3 Weber 48 I.D.A. dual barrel vertical carburettors; fuel tank: capacity 90 litres made of deformable polyethylene.

TRANSMISSION: single-disc wet hydraulic clutch; 5 speed gearbox; ratio: 8/35; front wheel drive.

STEERING: as on standard models - rack and pinion power steering, return system, hardening with increasing speeds; gearing: 1/9,4; number of full turns from one steering stop to the other: 2.

BRAKES: power assisted, 4 discs; pedal-controlled; two independent front and rear circuits.

SUSPENSION: hydropneumatic, constant height and specific damping.

BODYWORK: aluminium and plastic; shortened.

MEASUREMENTS: overall length: 4m 35 overall width: 1m 85; front track: 1m 526; rear track:

1m 326; wheelbase: 2m 600. **DRY WEIGHT**: 1,200 kilos; **PERFORMANCE**: maximum speed: 254 kph.

CITROËN SM BANDAMA 1973

