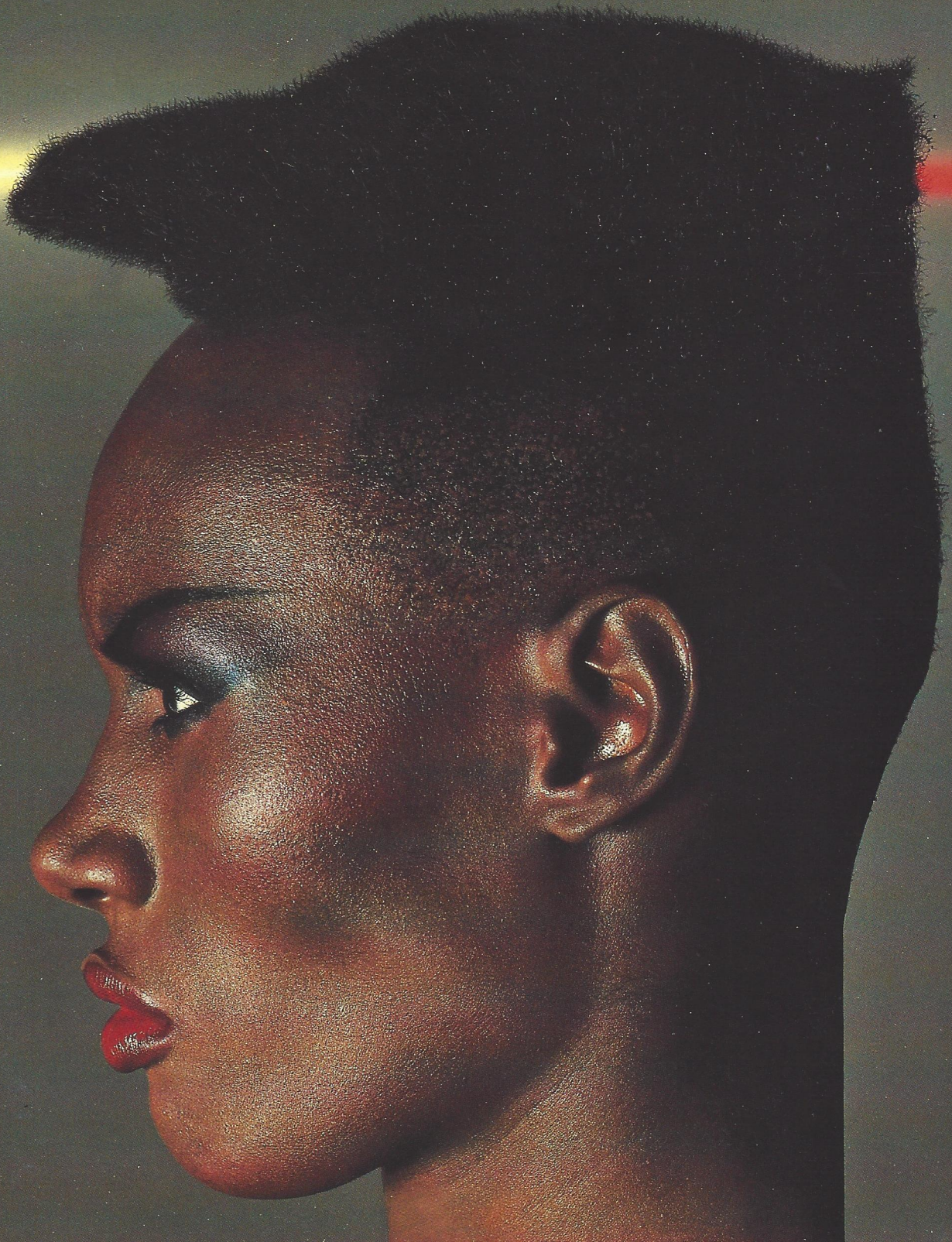


78



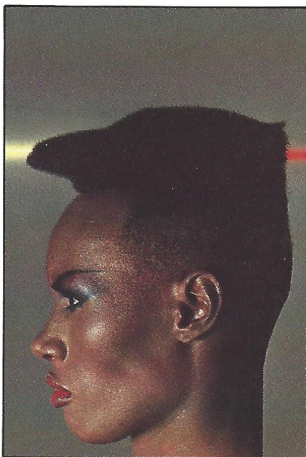
LE DOUBLE CHEVRON

Dépot légal n° 42778

Bulletin trimestriel édité par la Direction de l'Information et des Relations Publiques Citroën.

Quarterly information bulletin published by the Automobiles Citroën Public Relations Department.

En couverture : la voici, cette affiche qui recoiffait un mannequin et défrisa un ministre, affiche-turbo d'une campagne de publicité à 200 à l'heure qui n'a pas coûté le dixième de ce qu'elle a rapporté. Rappel des faits : pour le compte de l'agence RSC et G, en vue de la sortie de la CX GTI turbo au Salon de Paris, Jean-Paul Goude photographie Grace Jones avec coupe-brushing en forme de CX discrètement soulignée au laser. Pub ! L'affiche est piégée, y figure un démoniaque "220 km/h ?". Gag : le ministre des Transports estime que cette publicité tirée par les cheveux est en contravention avec un protocole d'Etat interdisant aux constructeurs d'axer leur publicité en France sur la vitesse. Il alerte la presse. Les médias se déchangent... et la CX turbo bénéficie d'un lancement comme n'osent en rêver tous les publicitaires et leurs clients.



Cover photo: The advert which caused a sensation in France making a French minister's hair stand on end — the 220 kph turbo publicity campaign. The message reached a far larger public than envisaged. The RSCG agency commissioned Jean-Paul Goude to design a poster of the CX GTI Turbo for the Paris Motor Show. He took Grace Jones as his model and photographed her with a "CX" hairstyle, discreetly outlined with a laser beam. As a result of recent laws passed in France, constructors can no longer base their campaigns on the performance figures of cars. The Minister of Transport considered that the neatly-printed "220 kph" figure contravenes those laws and quickly alerted the press. He couldn't have done better — it was all over the papers and the CX Turbo got the kind of launching that publicists and their clients usually only dream about.

Photo J.-P. Goude (Citroën C.86.130)

SOMMAIRE

Séries spéciales : Leader et Chic	
Le superchoix	4
Modèles : passeport pour la Visa	
Six ans, l'âge de raison	6
Technique : l'ordinateur BX 19 GT	
Il vous dit tout	14
Résultats : 10 mois 1984	
L'été indien ?	17
Usine : Caen	
Ça roule par elle	18
Echos : BX sur tous les fronts	
Des records et des prix !	20
Photothèque : D. J. Sparrow et la 2 CV	
Le petit moineau va sortir !	24
Filmothèque : portraits de famille	
Passé simple et plus-que-parfait	30
Trophée féminin : Sylvie et Christine	
Deux pilotes de charme	32
Rallies : Trophée 84	
Marteil plante son clou	36
Pub Rétro : fuir la ville	
Elle court, elle court, Margaret !	38
Dossier : la pub-événement	
Des annonces digue-digue	40
L'antiquaire : coach deux places 1934	
Une voiture de collection	46

CONTENTS

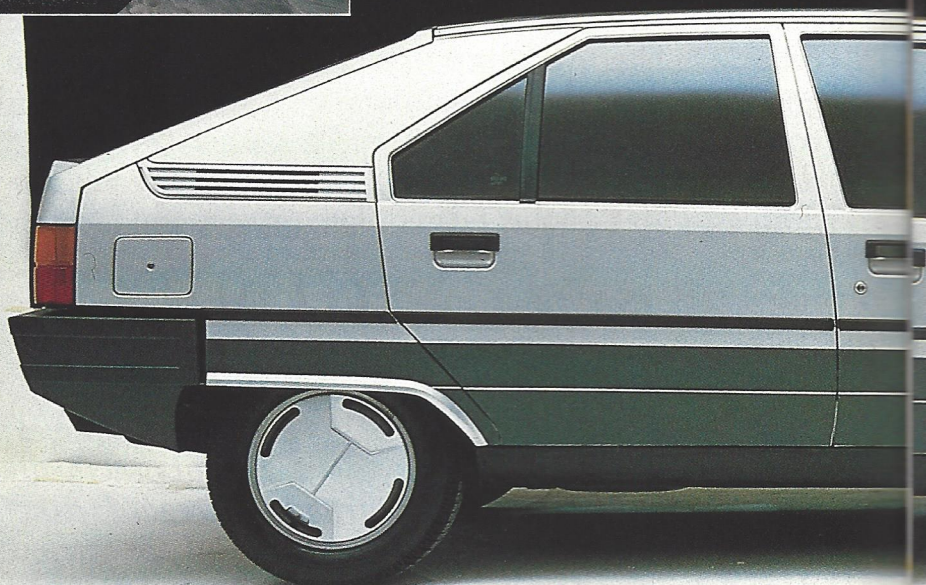
Special series: Leader and Chic	
..... A great choice	4
Models: Introducing the Visa	
..... At the ripe old age of six	6
The BX 19 GT on-board computer	
..... It tells you (almost) everything	14
Results: 10 months' figures for 1984	
..... Indian Summer?	17
Factory: Caen	
..... On the road to success	18
Echoes: The BX from all angles	
..... Records and prices	20
Photographic Library: D.J. Sparrow	
..... Watch the birdie!	24
Film Library: Family portrait	
..... Past meets present	30
Ladies Trophy: Sylvie and Christine	
..... Two gorgeous drivers	32
Rallies: The 1984 Trophy	
..... Marteil is the first home	36
Getting away from it all	
..... Even then, as now	38
On file: Impact advertising	
..... On dyke	40
The 1934 two-seater two-door saloon	
..... A collector's piece	46

Dans l'incident pittoresque qui donna tant d'audience à une affiche, pourquoi donc la quasi totalité des médias prit-elle tout à coup parti pour le constructeur ? Sans doute parce que, cette fois, les pouvoirs publics en ont trop fait. Affirmer avec un tel appareil de contraintes que la vitesse est dépassée, c'est avouer qu'elle ne l'est pas. Les a priori catégoriques d'une Administration sans imagination résistent mal aux râpeuses réalités : de 1972 à 1982, les accidents de la route ont diminué en France, en dix ans de vitesse interdite, de 26,56 % ; durant la même période de liberté de vitesse en Allemagne, ils ont diminué de 38,88 %. Dans le même temps, les marques allemandes ont pris le haut du pavé des véhicules de haut de gamme. Obliger les constructeurs, dans leur lutte commerciale, à s'amputer de l'argument de la vitesse, ne légitime pas son interdiction, au contraire. L'Etat ne peut sanctionner la publicité mensongère et contraindre ses partenaires industriels à mentir par omission systématique. L'Administration souligne sa prépotence en ajoutant à la limitation de la vitesse celle de la liberté d'expression. Peut-être le vrai mérite de la campagne Citroën est-il ailleurs qu'on ne l'a vu ? Sur le chemin où elle rencontrera Paul Eluard : *"Sur les sentiers éveillés, Sur les routes déployées, Sur les places qui débordent, J'écris ton nom..."*. Ce nom est l'un des plus beaux mots que le monde connaisse : liberté.

EDITORIAL

***H**ow can one explain the fact that practically the whole of the mass-media was behind Citroën with regard to the Turbo-poster affair? The reason can almost undoubtedly be attributed to the fact that, this time, the French authorities went a little too far. They have initiated such a great number of laws in order to convince the public that fast cars have gone out of style, that in fact, they are asserting the contrary. The categorical reasoning of a prosaic Administration has a hard time standing up to the harsh realities: there were 26.56 % fewer road accidents in France between 1972 and 1982, which was the decade of the government anti-speed campaign. However, the road accident figures in Germany, for the same period, were reduced by 38.88 % — in spite of the fact that there were no enforced speed restrictions in that country. The principle of ruling out the use of speed figures, at a time when constructors are having to strive hard to compete, does not justify the ban — far from it. The Administration emphasises its supremacy by not only limiting speed, but also by limiting freedom of expression. In this advertising campaign, the words of Lord Byron come to mind: "For freedom's battle once begun, I Bequeathed by bleeding Sire to Son, Though baffled oft is ever won." A noble cause and meaningful word — freedom.*

SERIE SPECIALE - SERIE SPECIALE



GSA CHIC

Dans la lignée des séries spéciales au charme discret, une GSA Spécial à boîte cinq vitesses à la robe gris perlé super-élégante, limitée à 1 200 exemplaires pour la France seulement. Avis aux amateurs éclairés.

Take note - a super smart, pearl - grey GSA Special, equipped with a five-speed gearbox manufactured in a limited series of only 1,200. (Sales for France only.) For those in the know.

GSA Spécial certes, mais avec un becquet arrière de GSA X1, des « strips » spécifiques sur carrosserie grise métallisée vernie, calandre de GSA X3, panneaux de porte en TEP gris. Boîte cinq vitesses, jantes en alliage léger, glaces teintées, prééquipement radio. Très chic !

This is a GSA Special, with rear spoiler from the GSAX1, lateral strips on the metallic varnished grey bodywork, radiator grille from the GSAX3 and the door panels are in TEP grey. A five-speed gearbox, light alloy wheel rims, smoked windows and a radio have also been fitted. Very smart!

E - SERIE SPECIALE - SERIE SPEC

BX LEADER



Le succès de la CX 20 Leader, série spéciale entièrement vendue en quelques jours au printemps dernier, a incité à développer une opération semblable autour de la BX Leader, limitée à 5 200 exemplaires, moitié France, moitié Allemagne et Autriche, commercialisée en janvier.

The CX 20 Leader, a special series, was such a success last spring — all the cars were sold within a few days, that a similar series of BX “Leaders” are to be launched. 5,200 cars will be constructed, half for the French market and the other half for Germany and Austria, and marketed in January.

LA BX Leader a pour base une BX 14 RE (moteur 1 360 cm³) dont la carrosserie est gris perlé métallisée vernie avec bandes autocollantes spécifiques. Les boucliers avant et arrière et les baguettes latérales de protection sont de couleur gris foncé. Les pneus sont des Michelin MX larges sur roues à enjoliveurs de BX 19 GT. Comme la CX Leader, la BX Leader a des sièges et des garnitures intérieures de couleur grise et écossais gris et rouge.

The BX Leader is built around a BX 14 RE base (engine size: 1360cc). The bodywork is of a varnished, metallic, pearl grey colour and there are decorative, adhesive strips. The front and rear shields together with the lateral guards are dark grey. Wide dimension MX Michelin tyres are fitted to the rims bearing BX 19 GT wheel caps. The BX Leader, in keeping with the CX Leader, is upholstered in grey and grey and red scotch tartan material.

GAMME VISA

- SEP. 1983

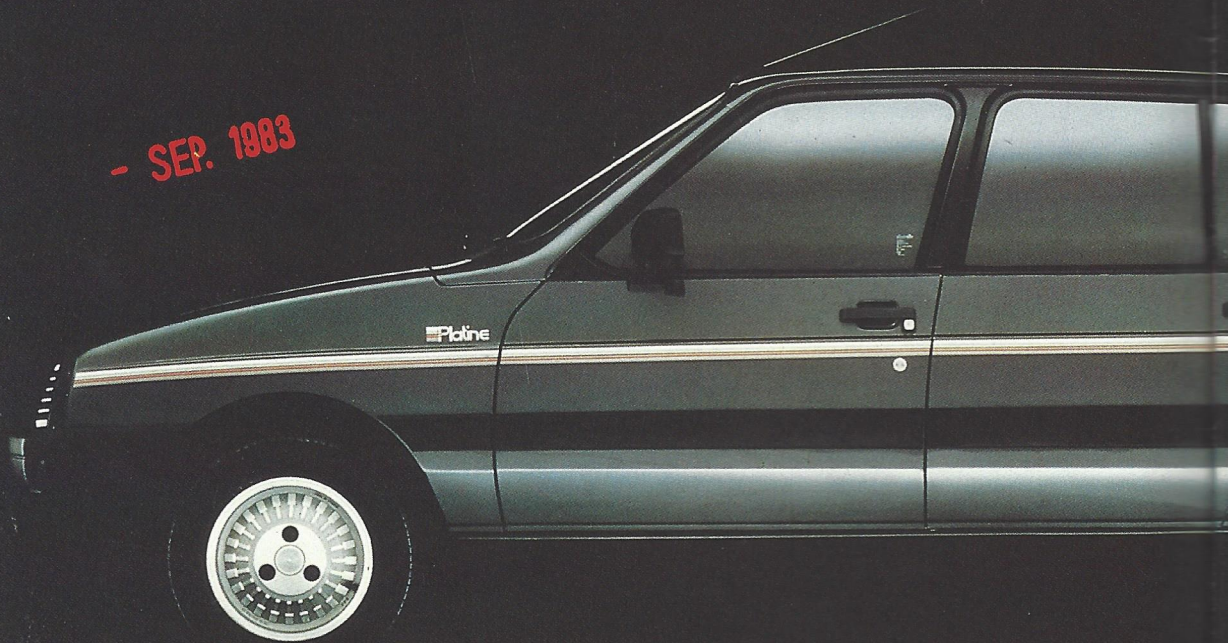


Photo J.-P. Couet (Citroën C. 84.52.1)

De la Visa Spécial première manière à la petite bombe GTI à carrosserie restylée du Salon 1984, s'est développée en six ans une gamme étoffée de berlines et d'utilitaires dont la production totale atteindra bientôt un million d'exemplaires et dont les cylindrées varient de 650 à 1 600 cm³, les puissances de 35 à 105 ch, les couples de 5 à presque 14 m.kg.

Quize modèles de Visa offrent aujourd'hui un large éventail de caractéristiques, de performances et de prix qui permettent de serrer au plus près

les désirs de plus en plus différenciés d'une clientèle de plus en plus diversifiée. Voici leur histoire en quelques dates. Dates des visas pour le succès sur le passeport Citroën.



15

MODELES

The Visa has come a long way from the Visa Special to the GTI version presented at the 1984 Paris Motor Show. During those six years, a full range has developed comprising saloon and utility cars. Total production figures will exceed a million. Engine sizes vary from 650cc to 1600cc, horsepower from 35 to 105bhp and torque from 5 to almost 14 m. kg.

The Visa range currently comprises some fifteen different models, which feature a wide range of specifications and characteristics designed to suit the varied

wishes of an increasingly diversified clientele. Here under, follows a brief history of the developments of the Visa and some important dates stamped on Citroën's passport to success.

- OCT. 1978

Naissance de la Visa en deux motorisations : bicylindre de 652 cm³, 4 cylindres de 1 124 cm³ et trois versions (Spécial, Club, Super). Ces voitures sont fabriquées à Rennes-la Janais.

Visa Spécial et Visa Club sont des 4 cv fiscaux, cylindrée 652 cm³, puissance 35 ch à 5250 tr/mn, couple 5,3 m.kg à 3500 tr/mn. Vitesse 124 km/h. Consommation à 90 km/h : 5,8 litres.

La Visa Super est une 5 cv fiscaux, cylindrée 1 124 cm³, puissance 57 ch à 6250 tr/mn, couple 8,2 m.kg à 3000 tr/mn. Vitesse 144 km/h. Consommation à 90 km/h : 6,2 litres.

- MARS 1979

Série spéciale limitée à 2 500 exemplaires : la Visa Carte Noire (Visa Super à carrosserie noire et or).

- JUIL. 1979

Modification de l'embouti de lunette arrière.

- MARS 1980

Série spéciale de 2 000 exemplaires : la Visa Sextant (Visa Super à carrosserie blanche et bleue, équipement spécial).

- JUIL. 1980

La Visa Super est remplacée par deux nouvelles versions : la Visa Super E (mêmes caractéristiques que la Visa Super, mais une consommation moindre : 5,5 l à 90 km/h), et la Visa Super X (7 cv, cylindrée 1 219 cm³, puissance 64 ch à 6000 tr/mn, couple 9,3 m.kg à 3000 tr/mn, 155 km/h, freinage assisté, caisse abaissée de 15 mm, nouvelles barres anti-roulis avant et arrière).

- MARS 1981

Restyling de la Visa (aspect extérieur) : la Visa II, et relance des ventes du modèle 4 cylindres. Nouvelle Visa II Super E plus économique : 5 cv, cylindrée 1 124 cm³, puissance 50 ch à 5500 tr/mn, couple 8,4 m.kg à 2500 tr/mn. 5,1 litres à 90 km/h, freinage assisté.

- JUIL. 1981

Boîte de vitesses à 5 rapports, en option, sur la Visa II Super X.

- SEP. 1981

Sortie de la Visa L. Elle se distingue des autres Visa Super par son équipement plus sobre qui la place à mi-chemin entre la Visa Club et la Visa Super E.

- OCT. 1981

Sortie de 200 Visa de compétition homologuées en groupe B, cylindrée 1 219 cm³, puissance 100 ch DIN à 6500 tr/mn, vitesse 180 km/h, 0 à 400 m en 16,4'', 0 à 1 000 m en 30,8''. Poids 695 kg.

- JAN. 1982

Sortie de deux Visa Entreprise (pas de sièges ni de portes à l'arrière) sur la base de la Visa bicylindre et de la Visa L (4 cylindres).

- FEV. 1982

Un nouveau carburateur améliore la consommation des Visa L et Super E : 4,8 l à 90 km/h, 6,3 l à 120 km/h et en cycle urbain.

- MARS 1982

Série spéciale limitée à 1 000 exemplaires (France uniquement) de Visa Chrono (cylindrée 1 360 cm³, puissance 93 ch à 5800 tr/mn, boîte 5 vitesses, 173 km/h) et série spéciale limitée à 1 000 exemplaires de Visa West End (Super E à carrosserie rouge Delage et garnissage intérieur spécifique).

- JUIL. 1982

La Visa GT : 7 cv, cylindrée 1 360 cm³, puissance 80 ch à 5800 tr/mn, couple 11 m.kg à 2800 tr/mn, boîte 5 vitesses, vitesse maximum 168 km/h.

Freinage assisté sur la Visa L.

Boîte de vitesses courte à 5 rapports, en option sur la Visa Super E.

- MARS 1983

Les Visa auto-école représentent 20 % du parc total des voitures auto-écoles.

- AVR. 1983

La Visa Décapotable, moteur identique à la Visa Super E.

- JUIL. 1983

Pare-brise feuilleté en série sur tous les modèles, ainsi que témoin de frein à main et allumecigare. La Visa L devient Visa 11 E. La Visa Super E devient Visa 11 RE et est équipée du becquet GT à l'arrière.

- SEP. 1983

Deux séries spéciales limitées à 2 000 exemplaires chacune : la Visa GT Tonic (Visa Chrono à moteur 1 360 cm³ de la Visa GT, carrosserie blanche, élargisseurs d'ailes, bas de caisse caréné, roues en alliage léger, cadrans ronds), et la Visa Platine (Visa 11 RE à équipement spécifique).



- OCT. 1978

- OCT. 1978

The Visa first appeared with a choice of two power blocks — a 652cc twin-cylinder engine and a 1124cc four-cylinder engine and in three different versions, (the Special, the Club and the Super). All three models were constructed at the Rennes-la Janais plant.

The Visa Special and the Visa Club had a (French) taxable rating of four and they featured 652cc engines, developing 35bhp at 5252rpm and a torque of 5.3 mkilos at 3500rpm. They were capable of achieving a top speed of 124 kph/77.5 mph, they rendered 45.7mpg at 57mph.

- MARCH 1979

A special limited series of 2,500 models of the Visa Carte Noire were produced (the Visa Super with black and gold bodywork).

- JULY 1979

The rear window frame was modified.

- MARCH 1980

A special series of 2,000 models of Visa Sextant came out (the Visa Super with white and blue bodywork and special fittings).



- MARS 1982

- MARS 1984

Sortie de la Visa diesel en trois versions : 17 D, 17 RD, 17 D Entreprise : 5 cv, cylindrée 1 769 cm³, puissance 60 ch à 4600 tr/mn, couple 11,4 m.kg à 2000 tr/mn.

Boîte de vitesses à 5 rapports, en option sur la Visa RD.

Série spéciale de 3 000 exemplaires de Visa Olympique.

En compétition, 200 Visa à 4 roues motrices sont homologuées en groupe B : la Visa 1 000

Pistes (cylindrée de 1 360 cm³, puissance 112 ch à 6800 tr/mn, couple 13,4 m.kg à 4500 tr/mn).

- OCT. 1984

Présentation de deux petits véhicules utilitaires conçus sur une base Visa avec les motorisations de la Visa 11 E pour le C 15 E (6 cv, cylindrée 1 124 cm³, puissance 47 ch à 5750 tr/mn, couple 8,1 m.kg à 2500 tr/mn) et de la Visa 17 D pour le C 15 D (7 cv, cylindrée 1 769 cm³, puissance 60 ch à 4600 tr/mn, couple 11,4 m.kg à 2000 tr/mn).

- JULY 1980

The Visa Super was replaced by the Visa Super E (same as the Visa Super, lower fuel consumption figures, 51.59mpg at 57mph), and the Super X (French fiscal rating: 7, engine size: 1219cc; 64bhp at 6000rpm; torque: 9,3 mkilos at 3000rpm; top speed: 155kph/95mph; torque: 9,3 mkilos at 3000rpm; top speed: 155kph / 95mph; power brakes; shell lowered by 15 mm and new front and rear anti-roll bar).

- MARCH 1981

The Visa was redesigned to become the Visa II, which boosted sales.

A more economical Visa II Super E; French fiscal rating 5; engine size: 1124cc; 50bhp at 5500rpm; torque: 8.4 mkilos at 2500rpm. fuel consumption: 55.63mpg, power brakes.

- JULY 1981

Optional five-speed gearbox for the Visa II and Super X.

- SEP. 1981

Launching of the Visa L. It stood out amongst other Visas with its less elaborate trimmings, and came between the Visa Club and the Visa Super.

- OCT. 1981

200 Visas marketed for homologation in Group B rallies. Engine size: 1219cc; 100bhp at 6500rpm; top speed: 180kph / 112.5mph; 0 — 400 yards: 16.4s; standing start kilometre: 30.8s; weight: 695 kilos/1,429 lbs.

- JAN. 1982

The Visa Entreprise was marketed (no rear seats or doors) and was built around the twin-cylinder Visa and the Visa L (four cylinders).

- FEB. 1982

A new carburettor to reduced fuel consumption on the Visa L and Super E, giving 59.11mg at 57mph, 45.04mpg at 75mph and for urban driving.

- MARCH 1982

A special limited series (France only) of Visa "Chronos". Engine size: 1390cc; 93bhp at 5800rpm; five-speed gearbox; top speed 173kph/108mph. 1,000 units were constructed. A special limited series of 1,000 Visa West Ends was launched (Super E with Delage red bodywork and special interior trimmings).

- JULY 1982

The Visa GT: French fiscal rating: 7; engine size: 1360cc; horsepower: 80bhp at 5800rpm; torque: 11 mkilos at 2800rpm; five-speed gearbox; top speed: 168kph/105mph. Power brakes as on the Visa L. Optional five-speed high geared gearbox for the Visa Super E.

- MARCH 1983

The Visa represented 20 % of all cars used in driving schools (France).

- APRIL 1983

The convertible Visa powered by the same engine unit as the Visa Super E.

- JULY 1983

Laminated windscreen on all standard models, hand brake control light and cigar lighter. The Visa L was transformed into the Visa II E and the Visa Super E into the Visa II RE. The Visa II RE featured a rear GT spoiler.

- SEP. 1983

Two special series of the Visa GT Tonic (Visa Chrono featuring a 1360cc Visa GT engine, white bodywork, wing extensions, lower shell fairing, light alloy wheels, round dials) and the Visa Platine (Visa II RE with specific equipment); two thousand models of each car were constructed.

- MARCH 1984

Three versions of the Visa diesel — the 17 D, 17 RD and 17 D Entreprise. French fiscal rating: 5; engine size: 1769cc; horsepower: 60bhp at 4600rpm; torque: 11,4 mkilos at 2000rpm.

Optional five-speed gearbox available on the Visa RD.

A limited series of three thousand Visa Olympique's.

Two hundred four-wheel-drive Visas were passed for Groupe B Rallying — the Visa 1000 Pistes (engine size: 1360cc; horsepower: 112bhp at 6800rpm; torque: 13.4 mkilos at 4500rpm).

- OCT. 1984

Two small utility vehicles were presented, based on the Visa and fitted with the Visa II E engine for the C 15 E (French fiscal rating: 6; engine size: 1124cc; 47bhp at 5750rpm; torque: 8.1 mkilos at 2500cc) and the Visa 17 D engine for the C 15 D (French fiscal rating: 7; engine size: 1769cc; 60bhp at 4600rpm; torque: 11.4 mkilos at 2000rpm).

- JAN. 1985



- JAN. 1985

Commercialisation de la Visa GTI (voir Double Chevron n° 77, pages 4 et 5).

- JAN. 1985

Marketing of the Visa GTI (see "Double Chevron" No 77, pages 4 and 5).

PRODUCTION DES VISA

Production totale au 31 décembre 1984 : environ 965 000 véhicules (estimation).

Cadence moyenne de production journalière (10 mois 1984) : 607.

Centres de production : Aulnay-sous-Bois, Rennes-la Janais, Vigo (Espagne).

Pourcentage exporté : 48 %.

Répartition des motorisations (sur 10 mois) : essence 83 % (2 cylindres, 24 %, 4 cylindres, 59 %), diesel 17 %.

Modèles les plus vendus (sur 10 mois) : Visa 11 RE 36 %, Visa 10 %, Visa 17 RD 10 %.

En France, 46 077 Visa ont été immatriculées au cours des 10 premiers mois de l'année 1984.

Sur le seul mois d'octobre, les ventes de Visa en motorisation diesel ont atteint 31,5 %.

Total production figures for the year ending December 1984 — approximately 965,000 units.

Daily production rate (first ten months of 1984) — 607.

Construction plants — Aulnay-sous-Bois, Rennes-la Janais, Vigo (Spain).

Percentage of exports: 48 %.

Engine type ratio (ten months' figures): Petrol-engined — 83 % (twin-cylinder 24 %, four-cylinder 59 %); diesel-engined — 17 %.

Best selling models (ten months' figures): Visa 11 RE — 36 %, Visa — 10 %, Visa 17 RD — 10 %.

46,077 Visas were registered in France during the first ten months of 1984.

Sales figures for the diesel-engined Visa reached 31.5 % for the month of October alone.



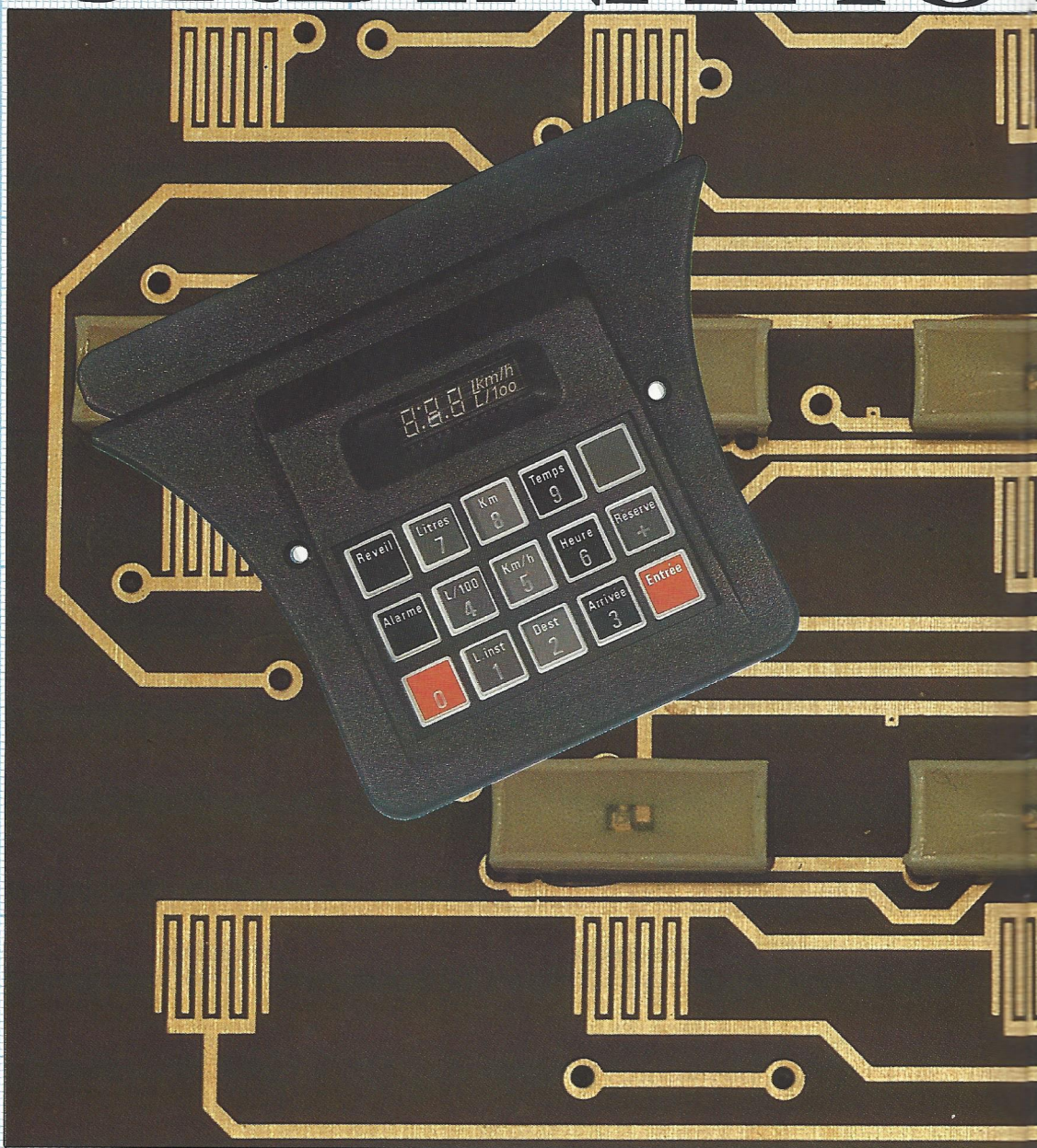
La gamme Visa 1985 se compose de trois carrosseries et six motorisations réparties sur quinze modèles. ^

The 1985 Visa range comprises a choice of three bodywork units and six power blocks for a total of fifteen models. ^

VISA EN CHIFFRES

	PUISSANCE FISCALE FRANÇAISE	CYLINDREE cm ³	PUISSANCE ch-tr/mn	VITESSE MAXIMUM km/h
Visa	3	652	34,5 - 5500	125
Visa Club	3			
Visa Entreprise	4			
Visa E	5	1 124	50 - 5500	140
Visa 11 RE	5			140
Visa 11 RE Décapotable	5			137
Visa 11 E Entreprise	6			140
Visa 14 TRS	5	1 360	60 - 5000	156
Visa GT	7	1 360	80 - 5800	168
Visa GTI	8	1 580	105 - 6250	188
Visa 17 D	5	1 769	60 - 4600	152
Visa 17 RD	5			
Visa 17 D Entreprise	7			
C 15 E	6	1 124	47 - 5750	125
C 15 D	7	1 769	60 - 4600	133

ORDINATION



Sur la BX 19 GT, un calculateur de bord perfectionné assiste le conducteur en lui fournissant instantanément toutes les informations dont il a besoin.

S'il ne dit pas « papa » et « maman », c'est bien la seule chose, ou presque, que ne sait pas encore faire l'ordinateur de bord de la BX 19 GT.

Il fonctionne à partir de trois paramètres : temps, consommation, kilométrage, et sur la base des informations que lui fournissent en permanence deux capteurs : un compteur volumétrique qui mesure le débit d'essence et une sonde de distance, petit générateur qui, par tour de câble du compteur, délivre une suite d'impulsions dont le nombre détermine la distance parcourue.

Un clavier à quinze touches digitales est placé sur la console centrale, en avant du levier de changement de vitesses.

Dès que le contact de la voiture est mis, le clavier s'éclaire et l'écran digital reprend l'information correspondant à la dernière fonction sollicitée lors de l'arrêt précédent. Une touche spéciale, en haut à droite du clavier, permet d'éteindre l'affichage à volonté. Dès qu'on appuie sur une touche, un signal sonore confirme la mise en service de la fonction demandée et la touche s'éclaire en rouge pour rappeler quelle fonction est désormais enclenchée.

ON DE LA BX

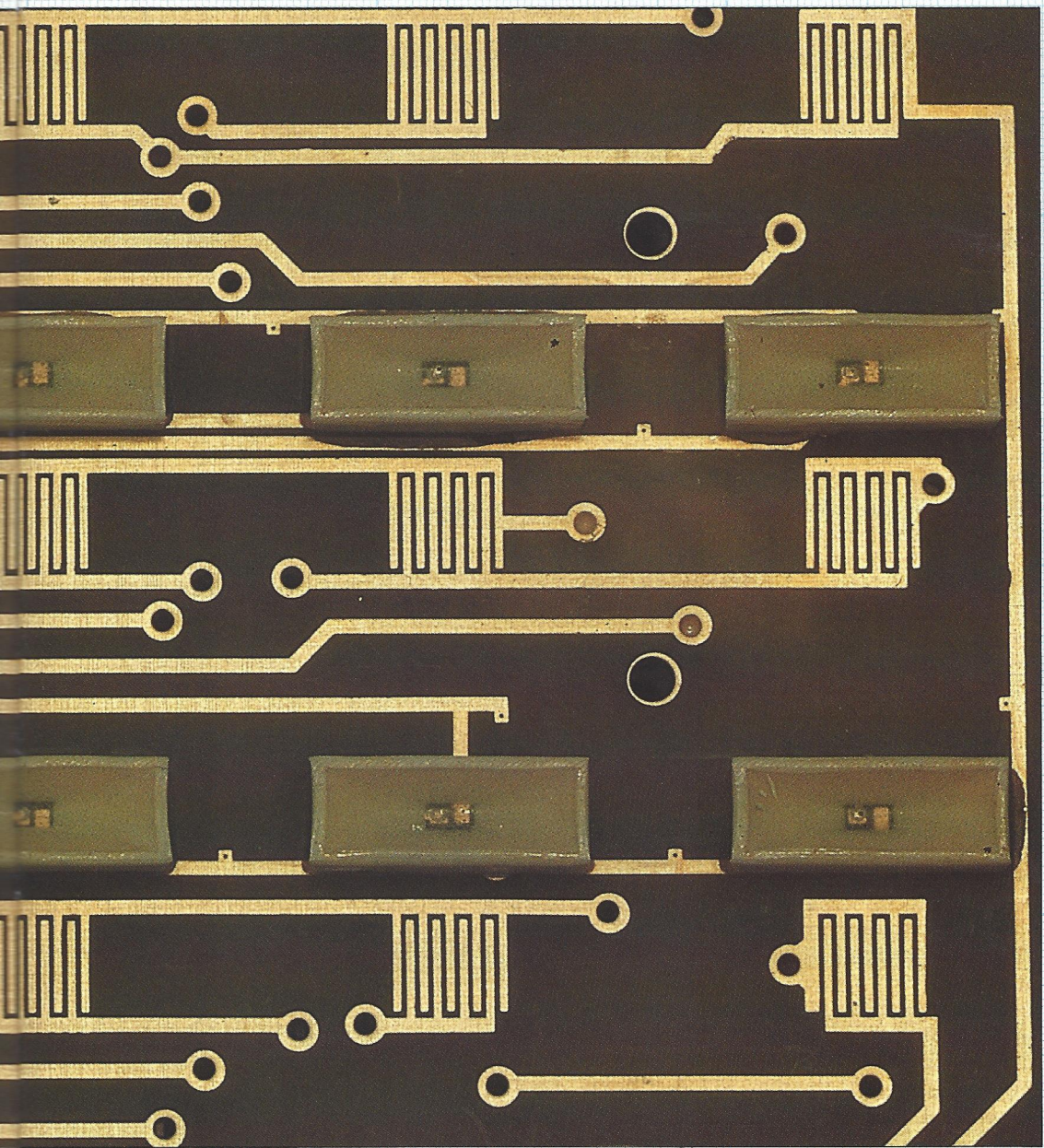


Photo G. Guyot (Citroën C. 85.86.1)

A sophisticated on-board computer has been fitted to the BX 19 GT to help the driver and supply him instantly with information he may require.

The BX 19 GT is equipped with an on-board computer which can perform almost any function — except talk. It works along three parameters concerning time, fuel consumption and mileage. The information is supplied continually by two sensors — one of them is a volumetric gauge which measures the fuel flow, and the other is a distance probe — a tiny generator which transmits the number of mileage cable impulses in order to give the exact mileage which has been covered.

The fifteen-key digital finger board is situated

on the central console, in front of the gear stick. The keyboard lights up as soon as the ignition key is turned and the digital screen reminds the driver of the last function performed by the computer when the car was previously used. A special key, situated to the top right of the keyboard, can be pressed so as to turn off the digital display panel as desired.

As soon as a key is touched, a 'beep' informs the driver that the function is about to be carried out and it lights up red, thereby reminding the driver that it is on.

The on-board computer is programmed to per-

L'ordinateur de bord assume quinze fonctions :

- horloge (touche « Heure 6 »),
- temps écoulé depuis la remise à zéro, y compris, si on le désire, la durée des stationnements (touche « Temps 9 »),
- heure estimée d'arrivée (touche « Arrivée 3 »),
- alarme sonore de temps (« Réveil »),
- distance parcourue depuis la remise à zéro (« Km 8 »),
- distance restant à parcourir (« Dest 2 »),
- distance restant jusqu'à un point intermédiaire avec alarme sonore d'approche du point (« Alarme »),
- vitesse horaire moyenne depuis la remise à zéro (« Km/h 5 »),
- consommation totale depuis la remise à zéro (« Litres 7 »),
- consommation moyenne depuis la remise à zéro (« L/100 4 »),
- consommation instantanée en litres aux 100 km si la vitesse est supérieure à 20 km/h, en litres à l'heure si la vitesse est inférieure à 20 km/h (« L inst 1 »),
- quantité de carburant restant dans le réservoir (« Réserve + »),
- remise à zéro générale (« 0 »),
- additionneuse,
- entrée de programmation (« Entrée »).

La plupart de ces fonctions sont obtenues sans aucune programmation préalable ; cinq d'entre elles nécessitent une programmation simple.

Ce sont : la quantité d'essence disponible dans le réservoir, l'heure estimée d'arrivée (combinant la distance à parcourir et la vitesse moyenne réalisée), l'alarme sonore liée au temps écoulé (programmation réveil), l'alarme sonore correspondant à un kilométrage précis que l'on veut parcourir (mémorisation de trois distances possible), la distance restant à parcourir (afficher au départ la longueur du parcours).

La programmation s'effectue en appuyant successivement sur les touches de la fonction choisie, de l'« Entrée » (dernière touche en bas à droite du clavier), des chiffres successifs nécessaires (exemple : 1 puis 7 puis 3 puis 7 pour réveil à 17 h 37), de la touche affectée du signe + (« Réserve »), enfin à nouveau de la touche « Entrée ».

La remise à zéro s'effectue en appuyant deux fois sur le zéro.

Vous avez tout compris ? Alors vous pouvez partir, votre ordinateur pense pour vous.

Regardez tout de même devant vous ! ▲

form fifteen different functions.

- Clock (key "hour 6").
- It can be used as a stop watch, and also to indicate the length of time for which the car has been parked ("Time 9").
- Estimated time of arrival (Key "Arrival 3").
- An alarm goes off at the end of a given time ("Alarm").
- Mileage covered ("mileage 8").
- Distance left to be covered ("Dest 2").
- The distance which remains to be covered before reaching a given point can be shown, and an alarm sounds as the car nears its destination ("Alarm").
- Average travelling speed since the clock was put back to zero ("Mph 5").
- Petrol consumption figures since clock was put back to zero ("Gallons 7").
- Average fuel consumption figures ("Mpg 4").
- Instantaneous fuel consumption figures in miles per gallon, for speeds exceeding 13 miles per hour and in gallons per hour if the speed is lower than this ("G inst 1").

- Amount of fuel left in the tank ("Reserve +").
- Key to put everything back to zero ("0").
- Adding machine.
- Programming key "In put".

Most of these functions can be obtained without having to program the computer. Five of them require a simple programming process.

Programming for — the quantity of fuel remaining in the fuel tank, the estimated time of arrival (combining the distance which remains to be covered and the average travelling speed), the alarm which is linked to the amount of time travelled (alarm programme), the alarm which rings when a given number of miles have been covered (for which three distance memories), the remaining mileage left to be covered (the distance has to be given before setting out).

Programming is carried out by successively touching the desired function key, followed by the input key, (last key, bottom right), and then the required successive figures (for example 1 then 7, then 3, then 7 to set alarm at 17:37), the key bearing the + sign ("Reserve"), and lastly the input key has to be pressed again. By pressing the zero twice, everything is put back to zero.

Was that easy to understand? You can drive off and leave the thinking to the computer. Remember to watch the road ahead of you! ▲



Photo G. Guyot (Citroën C. 85-84.16)

Visible par le conducteur comme par le passager.

In view of both the driver and his passenger.

RESULTATS: 10 MOIS 1984

Le lancement de nouveaux modèles Citroën à un rythme soutenu depuis janvier 1984 (Visa diesel, Axel, BX 19 GT, CX 25 GTI Turbo) et la conjoncture favorable du Salon de Paris se sont traduits en octobre par une amélioration sensible des résultats commerciaux de la Marque, en France et à l'étranger.

OCTOBRE MEILLEUR

Citroën sales figures for France and abroad rose in October mainly as a result of the steady, continuous launching of new Citroën models since January 1984 (Visa diesel, Axel, BX 19 GT, CX 25 GTI Turbo), together with the favourable timing of the Paris Motor Show, held during the same month.

Avec 26 500 voitures particulières et véhicules utilitaires immatriculés en France, au cours du mois d'octobre, Citroën enregistre une progression d'environ 5 % par rapport à 1983 (+3,8 % pour les voitures particulières). Cette évolution, qui s'inscrit dans un marché quasiment stable, se traduit par une augmentation du poids relatif de la Marque (13,33 % au lieu de 12,7 % en 1983). Elle s'explique essentiellement par l'excellente tenue des ventes de la BX (+27,8 % en octobre, 6,5 % du marché national) également partagées entre la BX essence, dynamisée par la BX 19 GT, et la BX diesel qui redevient, après la parenthèse du mois de septembre, le véhicule diesel le plus immatriculé en France.

De janvier à octobre, Citroën a immatriculé dans l'hexagone 221 524 véhicules (soit -13,4 %) dans un marché en baisse de 10,9 %, ce qui engage à espérer pour 1984 un léger accroissement de la part de Citroën. Ces résultats sont confortés par une hausse de 28,5 % des exportations. Citroën progresse de 12 % en octobre dans un marché européen en augmentation de 8 % (surtout grâce à l'Italie) et stabilise ses positions sur l'ensemble des dix premiers mois 1984 : 211 560 voitures immatriculées contre 211 051 pour la même période de 1983. ⤴

A total of 26,500 private and utility vehicles were registered during the month of October. This year, Citroën's sales figures have increased by 5 % in comparison with 1983's figures for the same month (+3,8 % for passenger cars). This upward trend, on a relatively stable market, has resulted in adding weight to Citroën's image and increasing sales figures (13.33 % compared with 12.3 % in 1983). The reason for this increase can be attributed mainly to the excellent BX sales figures (+27.8 % in October and 6.5 % of the domestic market) for the petrol-engined BX, boosted by the BX 19 GT and the BX diesel version, which, with the exception of September, tops the list of registered diesel cars in France. Citroën registered 221,524 vehicles between January and October (ie, less 13.4 %) and the market has fallen by 10.9 %. These figures lead one to believe that, the overall figures for 1984 should increase slightly for Citroën, despite the French national market reclining.

These results are strengthened by an increase of 28.5 % in export figures. Citroën's sales abroad went up by 12 % in October, whereas the whole of the European market only increased by 8 % (largely due to Italy) and have levelled out over the first ten months of 1984 (211,560 registered cars vs. 211.051 for the same period in 1983).

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN

10 mois	1984		1983		Variation		1982	
	-PC	+PC	-PC	+PC	-PC	+PC	-PC	+PC
Production VP	398 663	407 539	454 085	455 520	-12,2	-10,5	427 231	431 349
Production VU	26 843	50 131	23 840	51 824	+12,6	-3,3	23 863	65 465
Production totale	425 506	457 670	477 925	507 344	-11	-9,8	451 094	496 814
Exportation VP	210 618	211 761	232 236	233 671	-9,3	-9,4	227 804	231 922
Exportation VU	8 225	11 442	8 522	14 357	-3,5	-20,3	9 344	20 166
Exportation totale	218 843	223 203	240 758	248 028	-9,1	-10	237 148	252 088

L'USINE

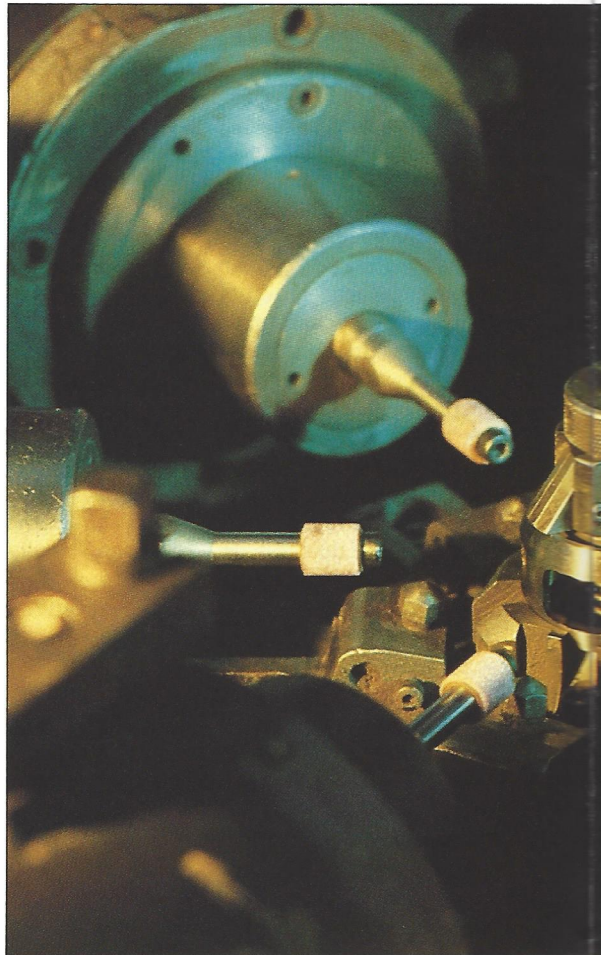
Sans l'usine de Caen, aucun modèle de la Marque ne roulerait. Dans ces ateliers, rachetés en 1963 aux Aciéries de Pompey, on fabrique les liaisons au sol et les organes de transmission de tous les véhicules Citroën.

La liaison au sol est un ensemble mécanique prêt à être monté sur la caisse de la voiture. Elle comporte essieux avant et arrière, supports de bras de suspension, pivots et moyeux de roues, disques de freins, direction et ensemble de suspension. La transmission est l'ensemble des organes (un arbre et deux joints) qui transmettent aux roues le mouvement du moteur relayé par la boîte de vitesses. Elle doit permettre le débattement de la suspension et, sur les tractions (c'est-à-dire toutes les Citroën), le braquage des roues avant. L'usine de Caen fournit ces ensembles aux usines de montage de la Marque.

Pour ce faire, à partir de bruts de forge, fonderie et aciérie, elle met en œuvre des techniques très variées — toutes les techniques de l'automobile : emboutissage (spécialement dans la tôle épaisse), usinage, soudage, traitement thermique, peinture et montage.

Les moyens utilisés sont en évolution permanente : presses d'emboutissage à outil progressif équipées d'outils chargeurs et extracteurs, transferts d'usinage à grande capacité équipés d'outils chargeurs et extracteurs, robots de soudage sur ligne d'assemblage-carrosserie entièrement automatisée avec transfert des pièces par chariot autoporteur.

Mise au point pour la Traction avant, la transmission homocinétique, qui remplace la transmission à double cardan, est une technique éprouvée qui requiert une grande précision de



Rectifieuse
de
transmission
homo-
cinétique CX.

FICHE D'IDENTITE DE L'USINE DE TREMERY

Entrée en activité : 1963.

Localisation : 4 km de Caen.

Superficie : terrain de 67 ha, surface couverte développée de 158 440 m².

Type d'activité : fabrication de liaisons au sol et de transmissions.

Principaux ateliers : emboutissage, usinage, traitement thermique, soudage, peinture, montage.

Production (1983) : 494 027 liaisons au sol, 801 123 transmissions (400 561 véhicules).

Moyens : parc de 1 580 machines (presses d'emboutissage, transferts d'usinage, machines à souder, à laver, de traitement thermique, etc.) dont 22 robots, 4 cabines de peinture, 8,2 km de convoyeurs aériens. Effectif : 2 520 personnes dont 2 150 ouvriers (36 % de professionnels), 345 Etam, 25 ingénieurs et cadres.

SANS ELLE PAS DE

fabrication (dans un joint articulé, les pièces doivent s'emboîter avec une exactitude rigoureuse, au centième de millimètre).

La transmission est un organe résistant, conçu pour durer toute la vie du véhicule. Les pièces livrées brutes de forge et de décolletage sont usinées sur des machines spécifiques avant de subir un traitement thermique par cémentation ou par induction. Elles sont ensuite montées en moins de trente minutes.

Transmissions comme liaisons au sol assurent aux véhicules leurs qualités de tenue de route, de confort et de freinage ; Caen participe ainsi à la garantie de sécurité des véhicules Citroën.

DE CAEN

Without the Citroën Caen plant, there would be no “double chevron” cars on the road. Bought in 1963 from the Aciéries de Pompey, steering, suspension, brake and wheel components and transmissions are made there.

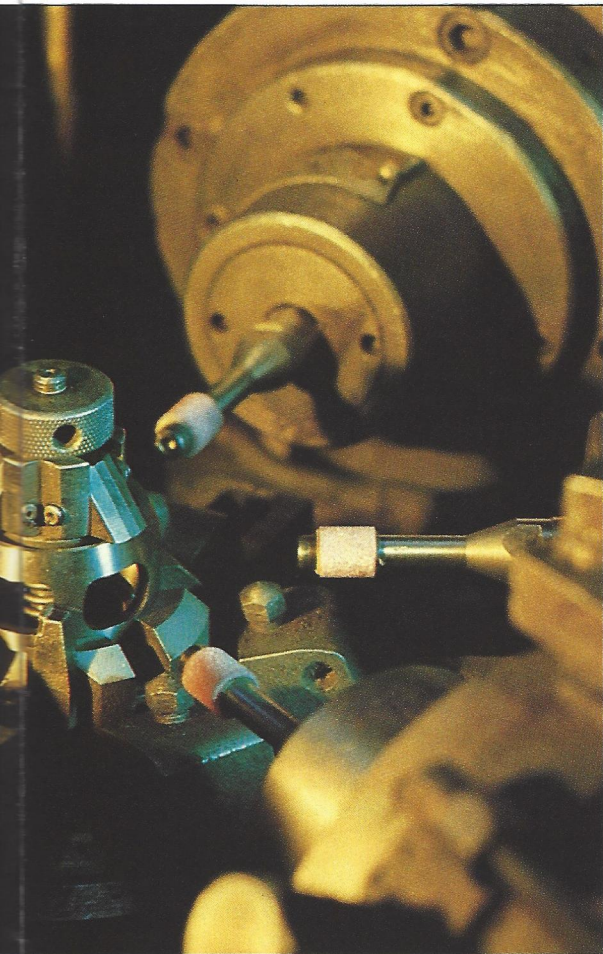


Photo A. Bérenguer (Citroën, C. 82, 195-7)

Various techniques are used to transform the raw forge, foundry and steel materials — stamping, (especially for thick sheets), machining, welding, heat treatment, painting and assembly.

The machinery is continuously revised and updated — the progressive stamping presses are fitted with tool loaders and extractors, high capacity machining transfer machines are equipped with loading and extractor tools and the robots on the welding lines are fully automatic with the production parts transferred in trolleys.

Homokinetic transmissions have been specially developed for the “Traction” to replace the double-drive shaft transmissions. This technique has been proven by Citroën and calls for high precision manufacturing processes (the parts should fit together perfectly in an articulating joint - to within a hundredth of a millimetre).

The transmission is a robust component, designed to last the life span of the car. The uncut, raw materials and forge parts have to be machined by specific machines before the heat treatment can commence using a process of flux case-hardening or induction. It then takes less than thirty minutes for them to be assembled. Transmissions and engine power transfer units ensure the vehicle’s road handling qualities, comfort and efficient braking. The Caen plant participates in ensuring safe Citroën vehicles.

*A
homokinetic
CX
transmission
grinder*

E TRACTION AVANT

The engine - to - wheel power transfer mechanical unit is delivered, ready-to-be-assembled, on to the shell of the car. It comprises the front and rear axles, suspension arm mounts, wheel pivot pins and hubs, brake discs, the steering and the suspension unit.

The transmission is the unit (a shaft and two joints) which transmits the power of the car to the wheels via the gearbox. Neither the suspension nor the steering on front-wheel-drive cars (ie, all Citroëns) should be hindered. The Caen plant supplies these units to the Citroën assembly plants.

TREMERY FACTORY INFORMATION

The plant began production in 1983.

Location: 2 miles from Caen (Northern France).

Surface area: 67h. 158,440 m² of covered working area.

Type of production: transmissions and engine-to-wheel power transfer systems.

Main workshops: Stamping, machining, heat treatment, welding, painting and assembly.

Production (1983): — 494,027 engine-to-wheel power transfer systems, 801 123 transmissions (400 561 vehicles)

Machinery: 1,580 machines (stamping presses, machining transfers, welding, washing, heat treatment machines, etc), 22 of which are fully automated, 4 painting booths, and 5 miles of overhead conveyors and transrollers.

Workforce: 2,520 made up of 2,150 workers (36 % skilled), 345 Etam, 25 engineers and management staff.

management staff.

MEILLEURE ETRANGERE

TOKYO (Japon). « G. Mark », le label de qualité créé en 1957 par le Ministère japonais du Commerce International pour désigner chaque année « le pro-

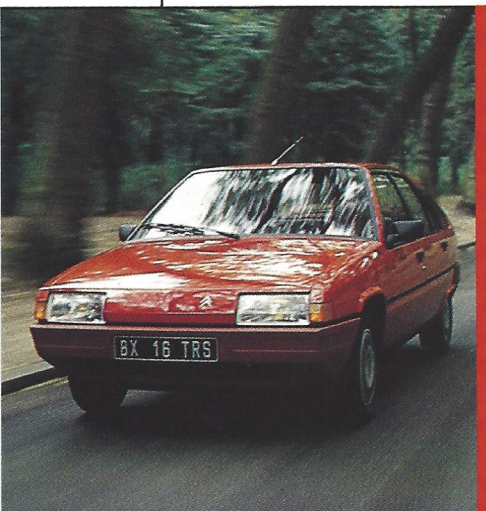


Photo A. Bérenghier (Citroën C. 82.471.2)

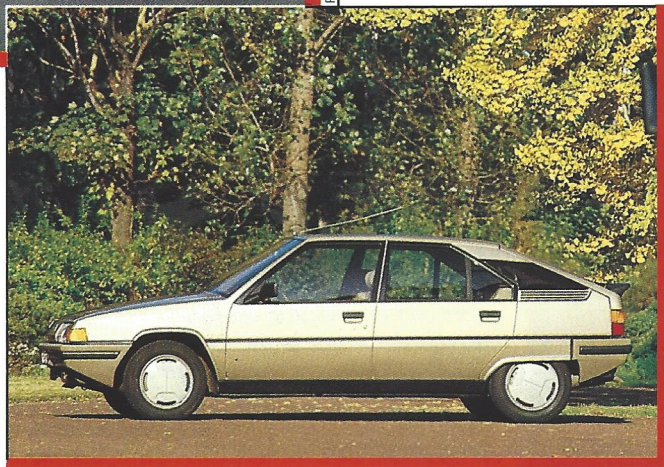


Photo G. Guyot (Citroën C. 85.134.12)

duit étranger le mieux conçu », n'avait jamais été attribué à une automobile de tourisme. Il vient d'être décerné à la BX 16 TRS, commercialisée au Japon depuis septembre 1984.

BEST FOREIGN PRODUCT

TOKYO (Japan). In 1957, the Japanese minister of international commerce, created the "G. Mark", a quality award to be attributed yearly for the "Best designed foreign product". It was bestowed for the first time upon a passenger car — the BX 16 TRS, which has been marketed in Japan since September 1984.



echos

MEILLEURE V.O.

PARIS (France). La Centrale des particuliers, champion des journaux de petites annonces, a consacré la BX championne des ventes de voitures d'occasion : durant l'été 1984, c'est elle qui a fait l'objet des reventes les plus rapides et les plus chères.

BEST SECOND-HAND SALES

PARIS (France). The "Centrale des Particuliers" classified ads magazine for cars has announced the Citroën BX as leader of second-hand sales - for the quickest and most expensive sales during summer 1984.

MEILLEURE TRACTRICE

LONDRES (Grande-Bretagne). Le Caravan Club a décerné le prix de « la meilleure tractrice de caravane de catégorie diesel de l'année » à la BX 19 RD, qui représente 36 % des ventes totales de BX en Grande-Bretagne.



Photo J.-M. Leiligny (Citroën C. 82.297.17)

La BX 16 TRS avait obtenu l'année dernière le titre en catégorie essence.

BEST TOW CAR

LONDON (Great Britain). The BX 19 RD was voted the best diesel caravan towing car of the year by the British Caravan Club. The BX 16 TRS obtained the title last year in the petrol-engine category.

**MEILLEUR COUT**

PARIS (France). Des études de l'Institut National de la Consommation il ressort que la 2 CV6 a le prix de revient le moins élevé du marché français avec un coût kilométrique total moyen inférieur à 1 F (prix de vente et dépréciation, coût d'entretien et consommation). D'après la revue 50 Millions de Consommateurs, une 2 CV6 Spécial achetée au comptant, effectuant 20 000 km par an et revendue au bout de deux ans, revient à 1 583 F par mois, dont 866 F en carburant et entretien. Record d'économie toutes catégories.

ECONOMICAL 2 CV

PARIS (France). The National Institute of Consumers revealed that the 2 CV 6 is the cheapest car to run on the French market. It costs just over 10p a mile including selling price and depreciation, maintenance and fuel costs. A French consumer magazine also worked out that if you buy a 2 CV 6 in cash and sell it two years later, having driven 1,400 miles a year, you will be paying approximately £ 140 a month, of which £ 80 in petrol and maintenance costs. This car is thus the most economical of all cars on the market.

MONTAGE AU PÉROU

LIMA (Pérou). La société Prometales a signé avec Citroën un contrat de licence pour le montage de BX 16 TRS dans son usine de Tacna, à la frontière chilienne. 400 BX pour commencer, ce n'est pas le Pérou ? Mais si, justement !

tory, near the Chilean border. To begin with, 400 BXs will be produced.



Photo G. Guyot (Citroën C. 83/50/12)

PERU ASSEMBLY WORK

LIMA (Peru). The Prometales organisation has signed a contract with Citroën to assemble BX 16 TRSs in its Tacna fac-

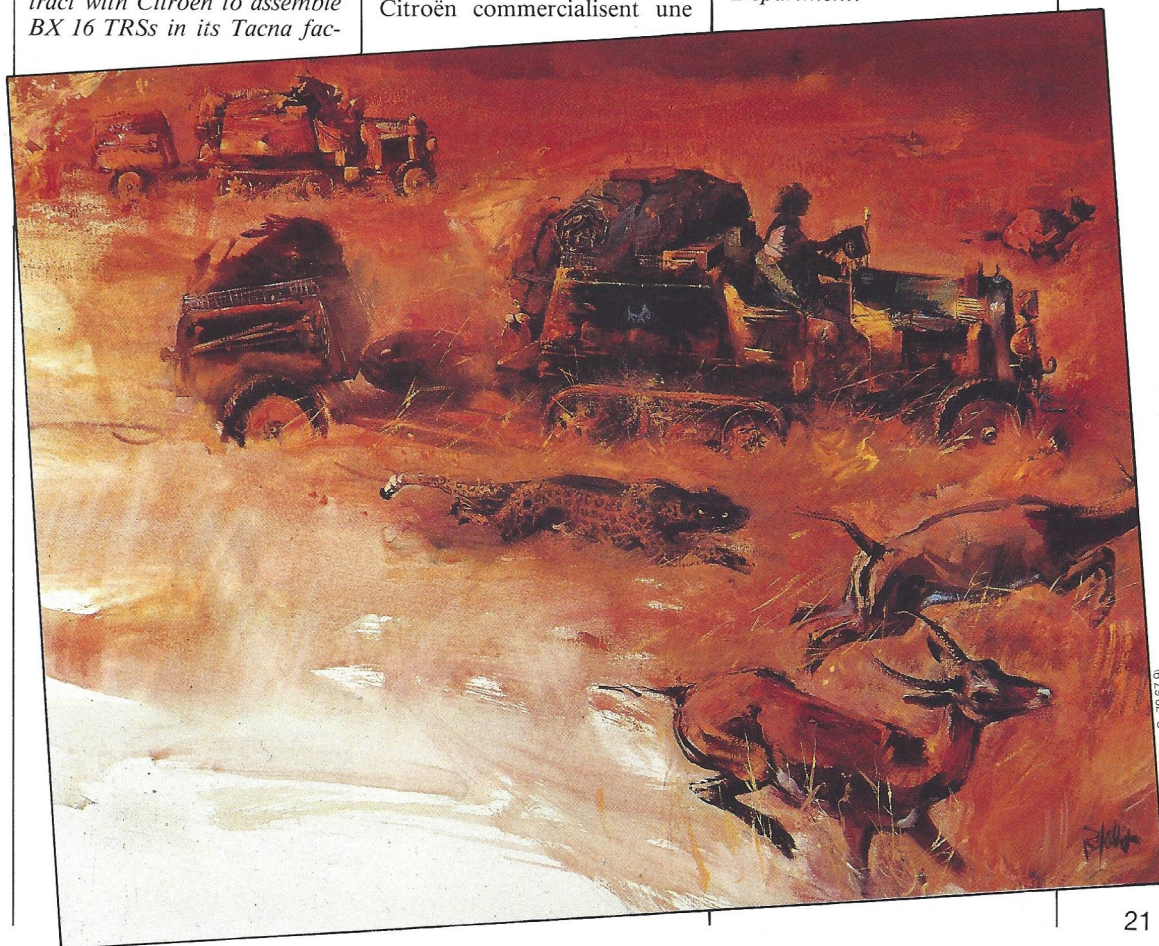
FILM NOIR

PARIS (France). Pour le soixantième anniversaire du départ de la Croisière Noire (28 octobre 1924), les Relations Publiques Citroën commercialisent une

version courte du film de l'expédition Citroën Centre-Afrique, 20 000 km de Colomb-Béchar à Tananarive en autochenilles, la première traversée du continent africain en automobiles. Film noir et blanc de 20 minutes, réalisateur Léon Poirier, opérateur Georges Specht, nouveau montage Claude Haure Placé. 180 F la cassette VHS, auprès de la Direction des Relations Publiques.

AFRICAN FILM

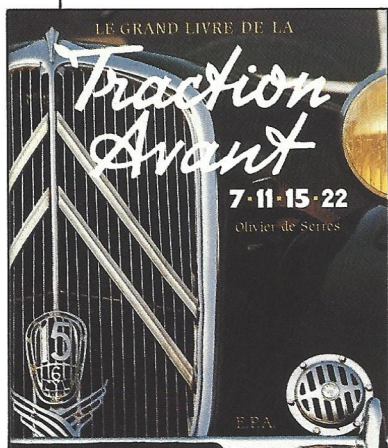
PARIS (France). The Citroën Public Relations department brought out a film to celebrate the 60th anniversary of the Croisière Noire which began on October 28th, 1924. This 20-minute black and white film on the Citroën Central Africa expedition — 15,000 miles from Colomb-Béchar to Tananarive in caterpillar tractors. It was also the first vehicular crossing of the African continent. (Producer: Léon Poirier, operator: Georges Specht, new editing: Claude Haure Placé; price = 180 FF, VHS cassette available from the Citroën Public Relations Department.



Dessin R. Follet (Citroën C. 79/67/9)

TOUT SUR LA TRACTION

PARIS (France). Au moment du Salon de l'Auto paraissait aux Editions EPA « *Le grand livre de la Traction Avant* ». L'auteur, Olivier de Serres, a de son sujet une connaissance encyclopédique : rien de ce qui est Traction ne lui est étranger. En 400 pages et plus de 600 illustrations, il communique avec enthousiasme son savoir : lancement, études détaillées de chaque type, carrosseries spéciales, pays d'exportation ...tout ! jusqu'aux étalons de couleurs de carrosserie, en passant par les jouets, même la B.D. et la philatélie (à cet ouvrage exhaustif ne manquent que les crédits des photographes). Olivier de Serres a le virus de la Traction ; on lui souhaite de contaminer un maximum de lecteurs.



Document Citroën C. 84.258

echos

ALL ABOUT THE "TRACTION"

PARIS (France). The publishers, EPA, brought out a book for the Paris Motor Show "*Le Grand Livre de la Traction Avant*". Olivier de Serres, the author, is a specialist on front-wheel-drive cars. He shares his knowledge with readers in 400 pages (over 600 illustrations) giving details of the launching of the "Traction" and information on each type, including all the special bodywork features, exporting countries — in fact everything. All the different shades that the "Traction" comes in have been listed, not to mention toys, comic strips and stamps. Only credits for the photographers have been forgotten. Olivier de Serres has got the "Traction" bug — let's hope that it's highly infectious.

LA 2 PONEYS

LOMME (France). Légère et court vêtue, cette 2 CV d'un Agent Citroën du Nord, Amédée Lictevout, retourne aux sources : les premières autos furent des quadricycles, elle aussi. Grâce à son pédalier bien huilé elle consomme de l'énergie mais pas de carburant.

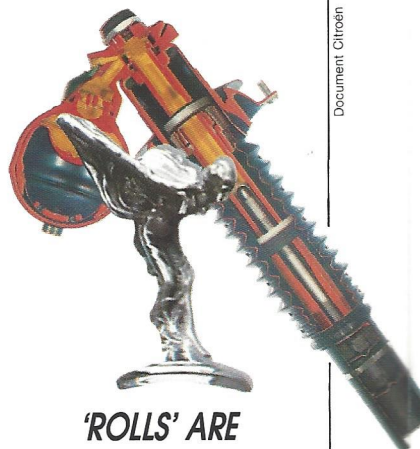
SHANKS'S PONEY

LOMME (France). Amédée Lictevout, a Citroën agent in the north of France has gone back

to primitive origins with his light, short 2 CV. The first cars were in fact quadricycles — just as this model. The well-oiled pedal means that it requires a lot of energy — but no fuel!

LA CONFIANCE ROULE EN ROLLS

CREWE (Grande-Bretagne). Compte tenu du niveau élevé de qualité des organes hydrauliques livrés depuis 1979 par Citroën à Rolls-Royce pour les systèmes de freinage et de suspension de ses voitures, le célèbre constructeur britannique vient de décider de supprimer tous les contrôles de ces pièces à leur réception.

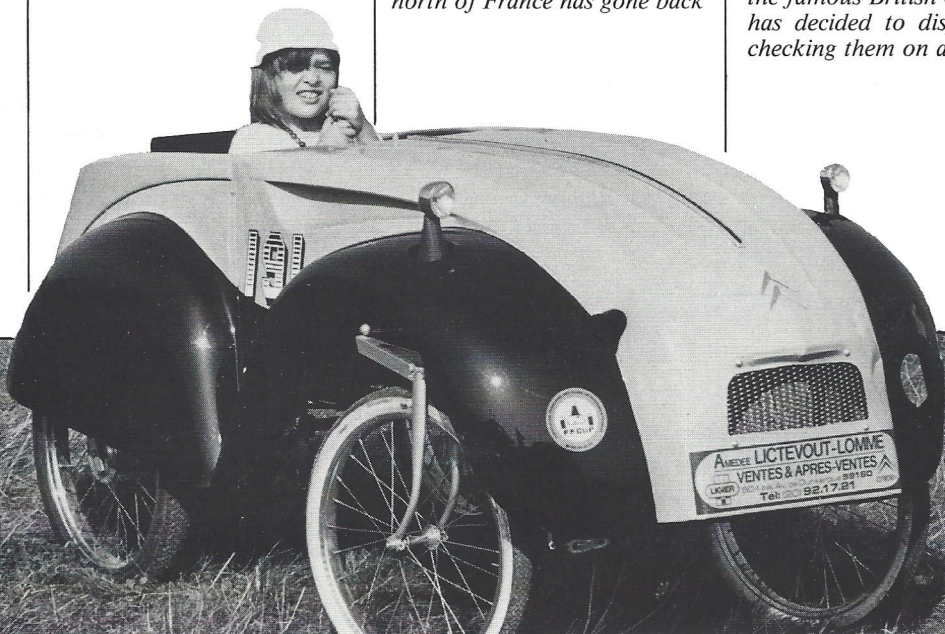


'ROLLS' ARE CONFIDENT

CREWE (Great Britain). Citroën has been supplying Rolls Royce since 1979 with brake and suspension units for their cars. In view of the extremely high quality of the hydraulic parts, the famous British constructor has decided to dispense with checking them on arrival.

Document Citroën

Photo G. Guyot (Citroën N. 84.187/416)



PHOTOS A COPENHAGUE

COPENHAGUE (Danemark). Succès de l'exposition de photos d'André Martin (les quatre saisons de la CX) et d'Albert Bérenguier (la BX, produit et production), organisée du 15 août au 15 octobre à l'Institut Français de Copenhague, à l'occasion du soixantième anniversaire de Citroën au Danemark.

Photo A. Martin (Citroën C. 79.82.11)

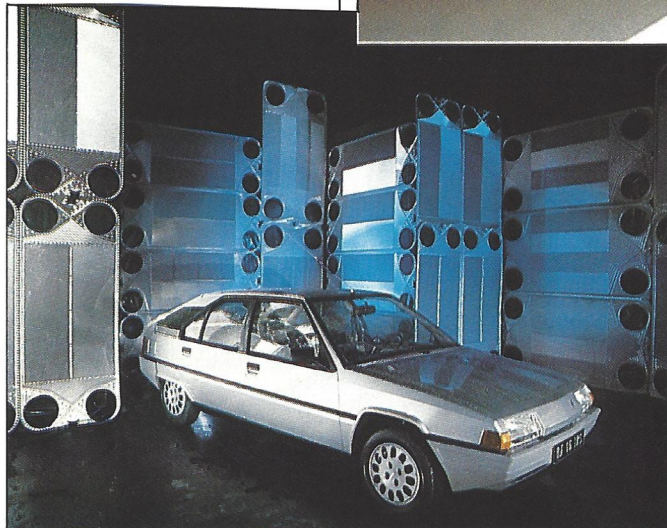
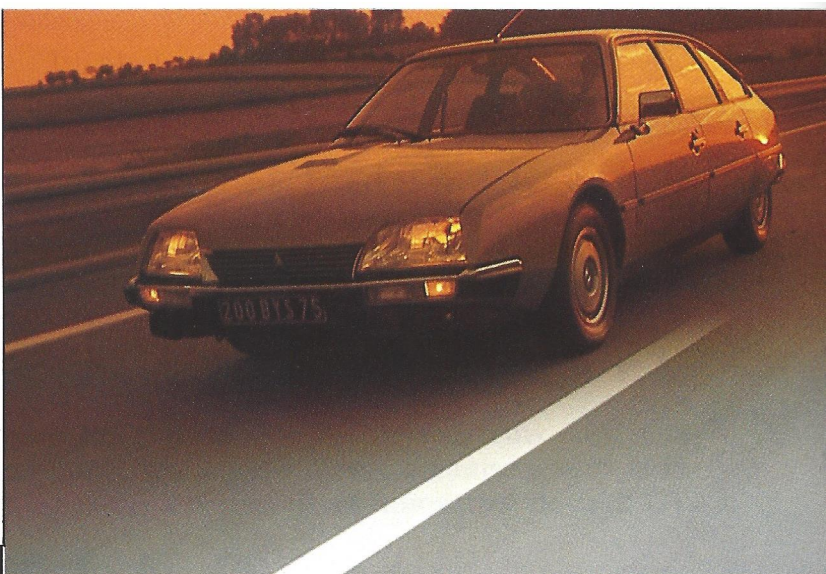


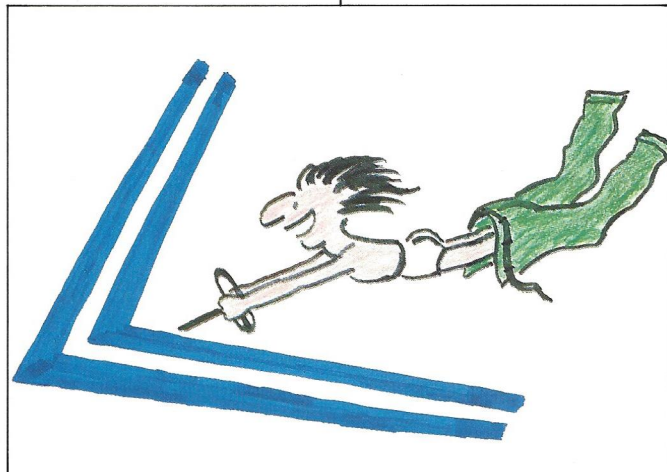
Photo A. Bérenguier (Citroën C. 82.320.33)

PHOTOGRAPHIC EXHIBITION

COPENHAGEN (Denmark). A successful exhibition was organised between August 15th and October 15th, at the French Institute in Copenhagen, by André Martin (The four seasons of the CX) and Albert Bérenguier (the BX, product and production) to celebrate the 60th anniversary of Citroën-Denmark.

GRAND PRIX DE L'AFFICHAGE

PARIS (France). La campagne « 1984 en avant Citroën ! », où le petit bonhomme de Savignac perd son pantalon pour mieux décoiffer, a valu à l'agence RSC et G de remporter le onzième Grand Prix de l'affichage décerné par un jury de vingt publicitaires. Une affiche culottée !



Dessin Savignac (Citroën C. 81.25.2)

POSTER PRIZE

PARIS (France). Citroën publicity campaign organised by the RSCG agency, won the 11th edition of the Publicity Poster Grand Prix.

The jury was made up of twenty people from the world of advertising.

AMBULANCES POUR CUBA

BELGRADE (Yougoslavie). Six ambulances C 25 ont été livrées par Cimos à Cuba. Ce sont les premières d'un contrat de 2 500 ambulances CX et C 25 signé entre Cuba et la société mixte Citroën-Yougoslavie.

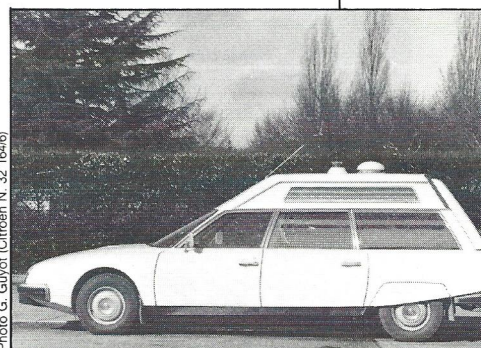


Photo G. Guyot (Citroën N. 32.164.6)

AMBULANCES FOR CUBA

BELGRADE (Yugoslavia). Cimos has delivered six C 25 ambulances to Cuba — the first of a contract for 2,500 CX and C 25 ambulances signed between Cuba and the mixed Citroën-Yugoslavia group.



Photo D.J. Sparrow (Citroën C-84-281.1)

“Mes amies et voisines”. | “My girlfriends and neighbours”

DAVID J. SPARROW

Médaille d'or toutes catégories devant 6 000 concurrents aux troisièmes Olympiades de la photographie en couleurs organisées sous la tutelle de Leica, David J. Sparrow est anglais et amoureux de la 2 CV.

ET LA 2 CV

David Sparrow, from Great Britain, won the gold medal at the third photographic olympic games out of over 6.000 competitors, organised by Leica. The 2CV is a car he loves.

Les 2 CV, il en photographie de toutes les couleurs et par tous les temps. Aussi, lorsque les thèmes du concours ont été connus (Mes amis et voisins, Ma couleur préférée, Contre-jour lumineux et Un paysage vécu), il allait de soi que David J. Sparrow prenne la 2 CV pour en illustrer plusieurs. « Mes amis et voisins » sont seulement devenus ses amies et voisines, jeunes femmes plus anglaises que nature, habillées avec une élégance bourgeoise à la Bunuel, dans les couleurs assorties à la robe de leur 2 CV Charleston rouge et noire. Rouge est l'amie, noire la voisine. La couleur de l'amie est aussi « Ma couleur préférée »... Le rouge saturé de la 2 CV et des chaussons de danse, le rose des jambes et du tutu de la danseuse font contrepoint à la rutilance affirmée des moyens de transport. Variante du thème rose-rouge danseuse avec une maison de brique et un escalier merveilleusement graphique en toile de fond... Nul ne peut ignorer que le lauréat du concours international habite la banlieue de Londres ! Autre 2 CV, autre couleur, autre ambiance... Camaïeu de gris pour ce gros plan de la Charleston ; une touche infime de couleur vive pour égayer l'ensemble : du rouge, bien entendu ! Chemisier et jupe reprennent en plus sourd les gris de la voiture. Du grand art ! David J. Sparrow est diplômé du Berkshire College of Art, il a travaillé pendant quelque temps comme reporter photographe. Depuis, il a organisé sa vie professionnelle autour de la publicité et des relations publiques. Les photos des 2 CV font partie de sa collection privée, il les a réalisées pour son plaisir. La force de ses images réside non seulement dans la composition, mais encore dans le choix et le rendu des ambiances, teintées souvent de la couleur de son pays. ^

David Sparrow takes photographs of 2CVs whatever their colour, whatever the weather. It was only natural that he used the 2 CV as his subject to fit one of the competition themes (— My friends and neighbours. My favourite colour, Back-lighting and A place where people live —). In fact he didn't just take one theme. "My friends and neighbours" became his girl friends and women neighbours who in fact couldn't have been more typically English. They were elegantly dressed, à la Buñuel, in the same colours as the red and black 2 CV Charleston. Red depicts the friend and black the neighbour. "My favourite colour" is also illustrated by the friends in red, the all-red 2 CV and the dancing shoes. The pinkness of the legs and the ballerina's tutu counterbalance the glowing redness of the vehicles. There's no denying that the winner lives in the London suburbs — the pink/red of the dancer contrasts with the red-brick house, and a fantastically significant staircase in the background.

There is a different 2 CV in a different setting... Monochrome greys are used for this close-up of the Charleston. The slightest touch of a bright colour and the whole picture comes to life — It had to be red ! The grey blouse and skirt, contrast with the lighter grey car. Some artful thinking !

David J. Sparrow graduated from the Berkshire College of Art. He worked for a while as a reporter-photographer. He is now in the world of advertising and public relations. The photographs of 2 CV come from his private collection, and were meant for himself. The outstanding feature of his photos lies in the settings he chooses and the prevailing atmosphere — often illustrating the predominant colours of his country. ^



Photo D. J. Sparrow (Citroën C. 84.281.4)

“Couleur
préférée :
le rouge ou
le rose ?”

“What's your
favourite
colour - red
or pink?”



Photo D.J. Sparrow (Citroën C. 84.281.5)

“... camaïeu
de gris
et touche
infime de
couleur
vive...”

“... *monochrome*
grey and
the slightest
touch of
bright
colour...”

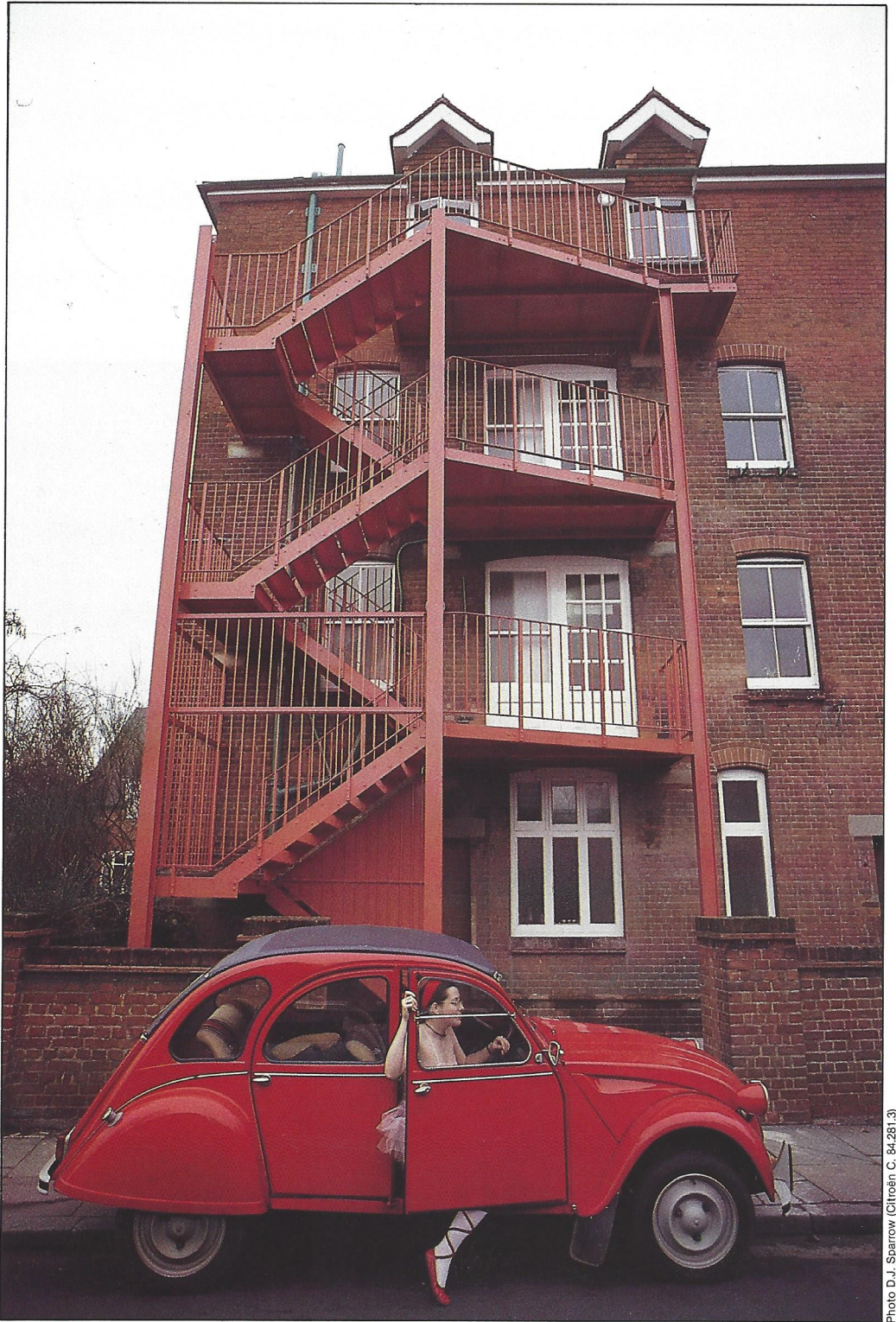


Photo D.J. Sparrow (Citroën C. 84.281.3)

“... un escalier
merveilleu-
sement
graphique”.

“... a
fantastically
graphical
staircase”

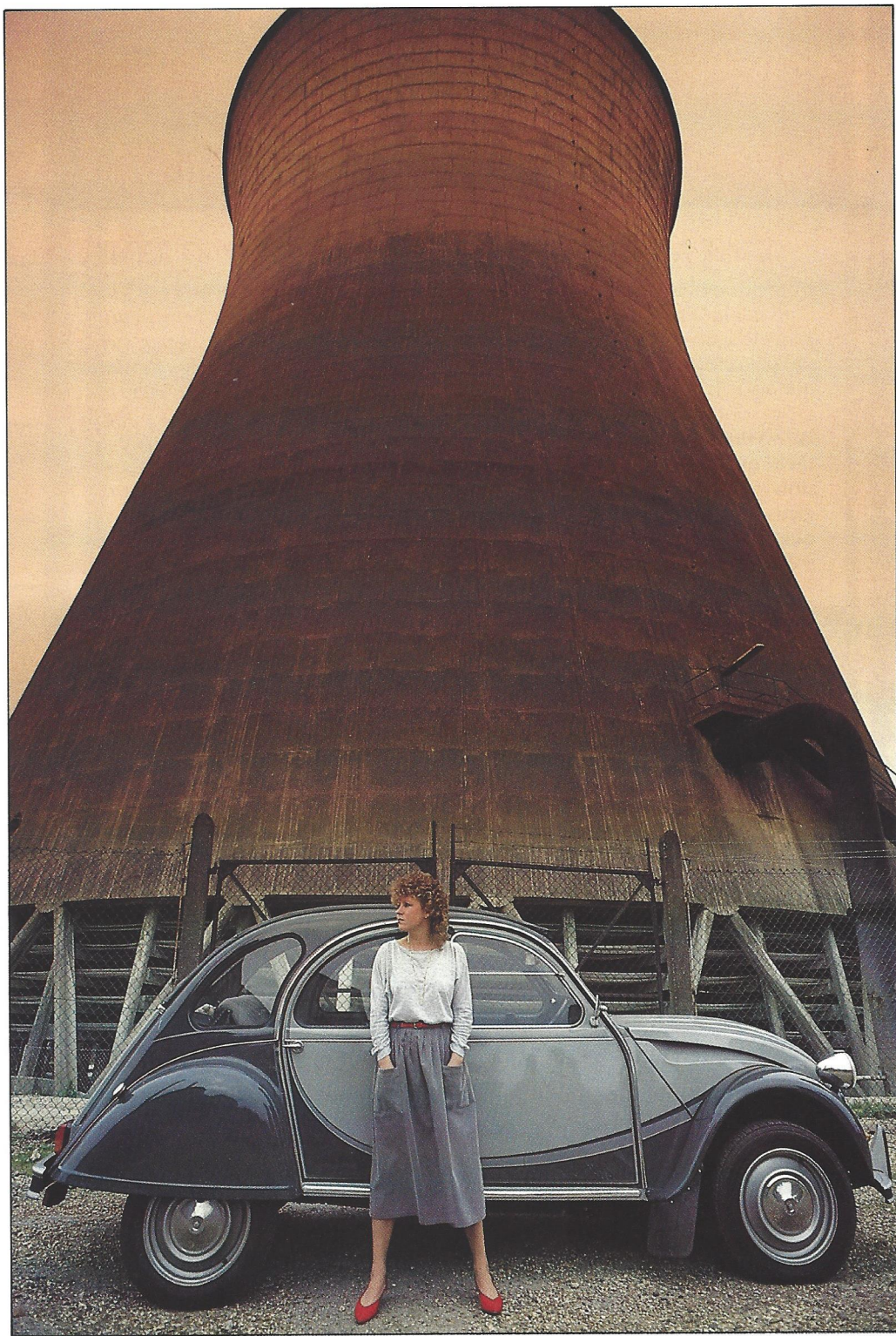


Photo D.J. Sparrow (Citroën C. 84,281/2)

“... jupe et
chemisier
repreñnent
en plus soud
les gris de la
Charleston”.

“... the grey
blouse and skirt
contrast with
the lighter grey
car”.

CITROËN

Relations Publiques

PRESENTE

D'HIER A AUJOURD'HUI

Poursuivant l'inventaire des films produits par la Direction de l'Information et des Relations Publiques (trente et un ont déjà été présentés dans cette rubrique à partir du n° 67 du Double Chevron), nous trouvons ici trois films à la fois documentaires et de divertissement qui nous proposent une excursion vers le passé, vers cette prestigieuse tradition d'avant-garde technique qui caractérise la marque, assure son présent et fonde son avenir.

FROM YESTERDAY TO TODAY

Continuing with the inventory of films produced by the Citroën Information and Public Relations Department (thirty one have been listed so far since "Double Chevron" No 67), there are three more light documentary films following hereunder. They take us back into the past, back to the prestigious, avant-garde tradition of daring technical innovations which characterise Citroën, guaranteeing its present whilst preparing the way for its future.



VIVE LA TRACTION !

L'actualité rattrape l'histoire dans ce film qui commémore le cinquantième de la Traction avant. Quand, où, pourquoi et comment elle est née, quelles furent les composantes de la révolution technique qu'elle a constituée, quel fait de société elle a représenté, quelle est sa postérité... vous saurez tout en seize minutes grâce au trio habituel Claude Caillet (images) - Jean Kargayan (montage) - Jacques Wolgensinger (commentaires).

VIVE LA TRACTION

"Vive la Traction!" commemorates the fiftieth anniversary of the "Traction". This sixteen-minute film explains its creation, and gives details concerning the different elements which, at the time, were considered to be technically revolutionary, the social classes it represented and today's descendants. The familiar trio of Claude Caillet (producer and director), Jean Kargayan (editing) and Jacques Wolgensinger (commentary) made the film.

GENEALOGIE

Tout le film est sonorisé sur l'ouverture de « *La pie voleuse* », de la mise en place de l'orchestre jusqu'au final où l'on voit un couple de jeunes mariés partir vers la vie à bord d'un cabriolet Traction avant. Entre temps on aura assisté à la naissance de la Type A de 1919 puis des principaux modèles qui ont jalonné l'histoire de la marque. Douze minutes de souvenirs ! Sketches Wolgensinger, images Caillet, montage Kargayan.

GENEALOGY

The sound track for the whole film is the "Thieving Magpie", starting with the orchestra tuning up, finishing with the finale where a newly-wed couple drives off together for their new life in a convertible "Traction". In the meantime, we have witnessed the birth of the 1919 Type A and other models. This is a twelve-minute film of fond memories! Sketches: Wolgensinger, producer and director: Caillet, editing: Kargayan, music: Rossini.

Photo G. Guyot (Citroën C. 79.70.51)



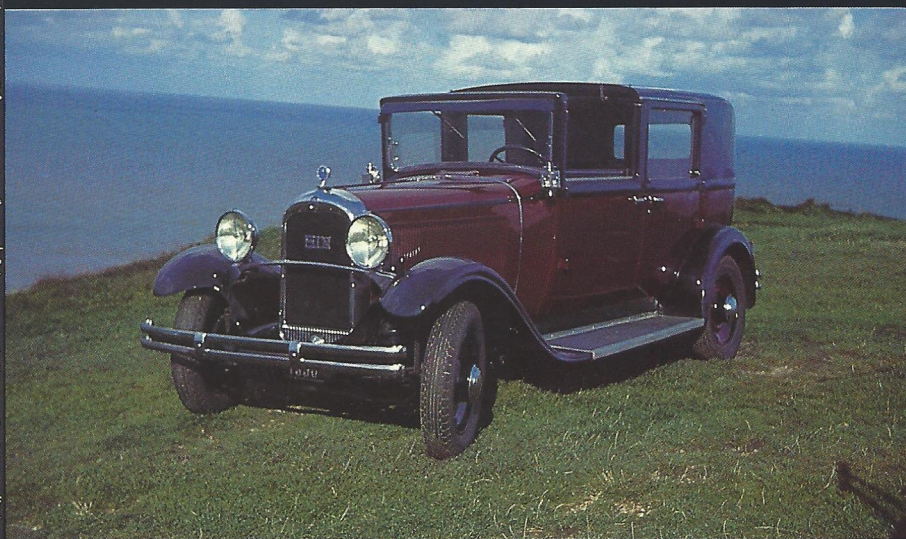
GENEALOGIE II

Suite du précédent, document à la fois historique et (à peine) technique, il présente d'autres modèles célèbres (la première « tout acier », la B 10, etc.) ou des pièces rares comme une autochenille de la Croisière Jaune, le premier prototype monoplace de la 2 CV 1938, le coupé chauffeur C6, la « Normande » (un des tout premiers véhicules utilitaires)... Mêmes réalisateurs que pour le premier film et même collaborateur pour la musique : Rossini.

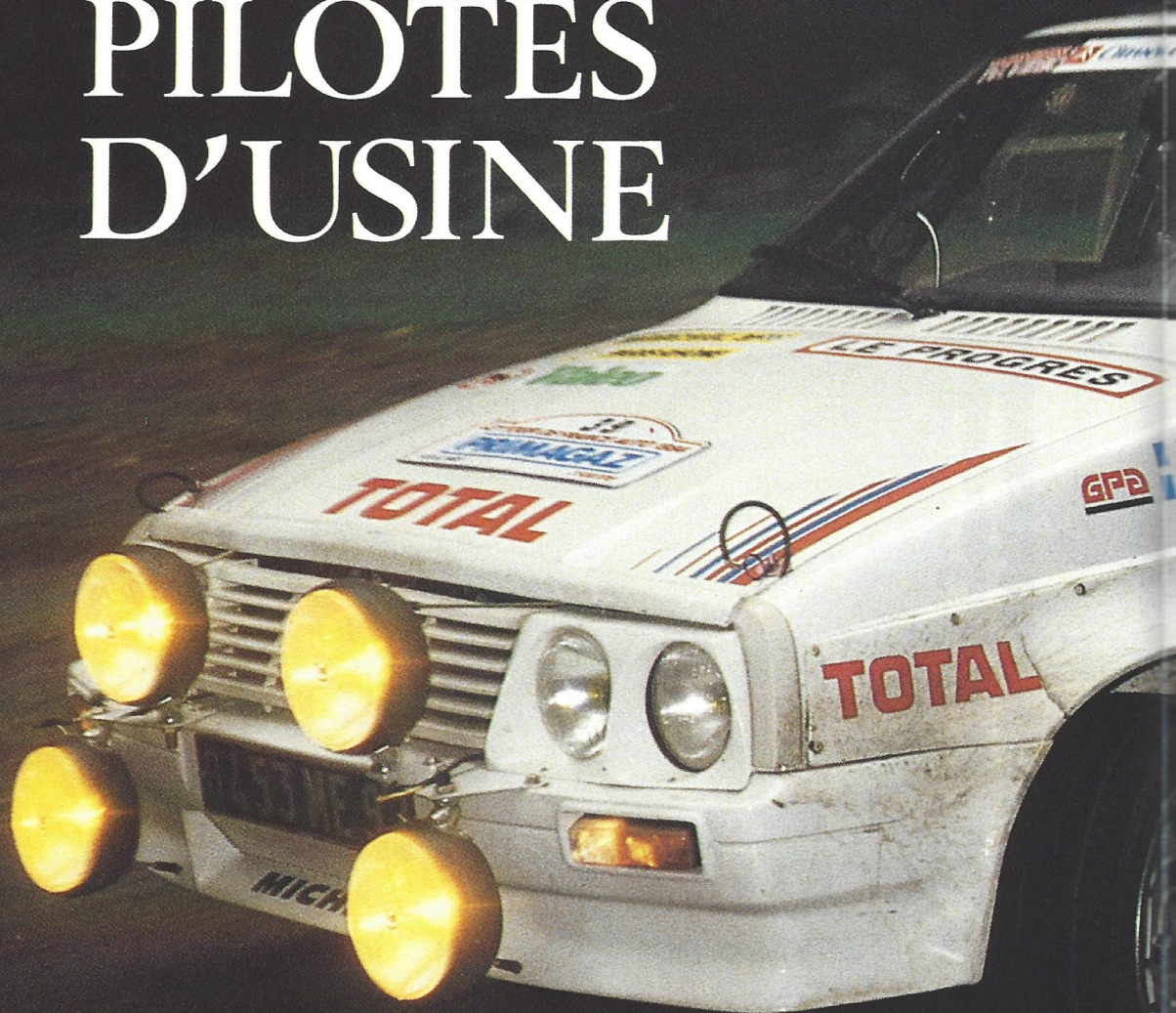
GENEALOGY II

This film presents some other famous Citroën models, such as the B 10, with the first "all-steel" bodywork, and some less familiar cars, e.g. the caterpillar tractor which was used at the Croisière Jaune or the first single headlight 1938 2 CV, the coupé chauffeur C 6, and the "Normande" - which was one of the first utility vehicles. The film was made by the same team as above and the music is again Gioachimo Rossini.

Photo G. Guyot (Citroën C. 79.70.75)



PILOTES D'USINE



TROPHÉE VISA FÉMININ

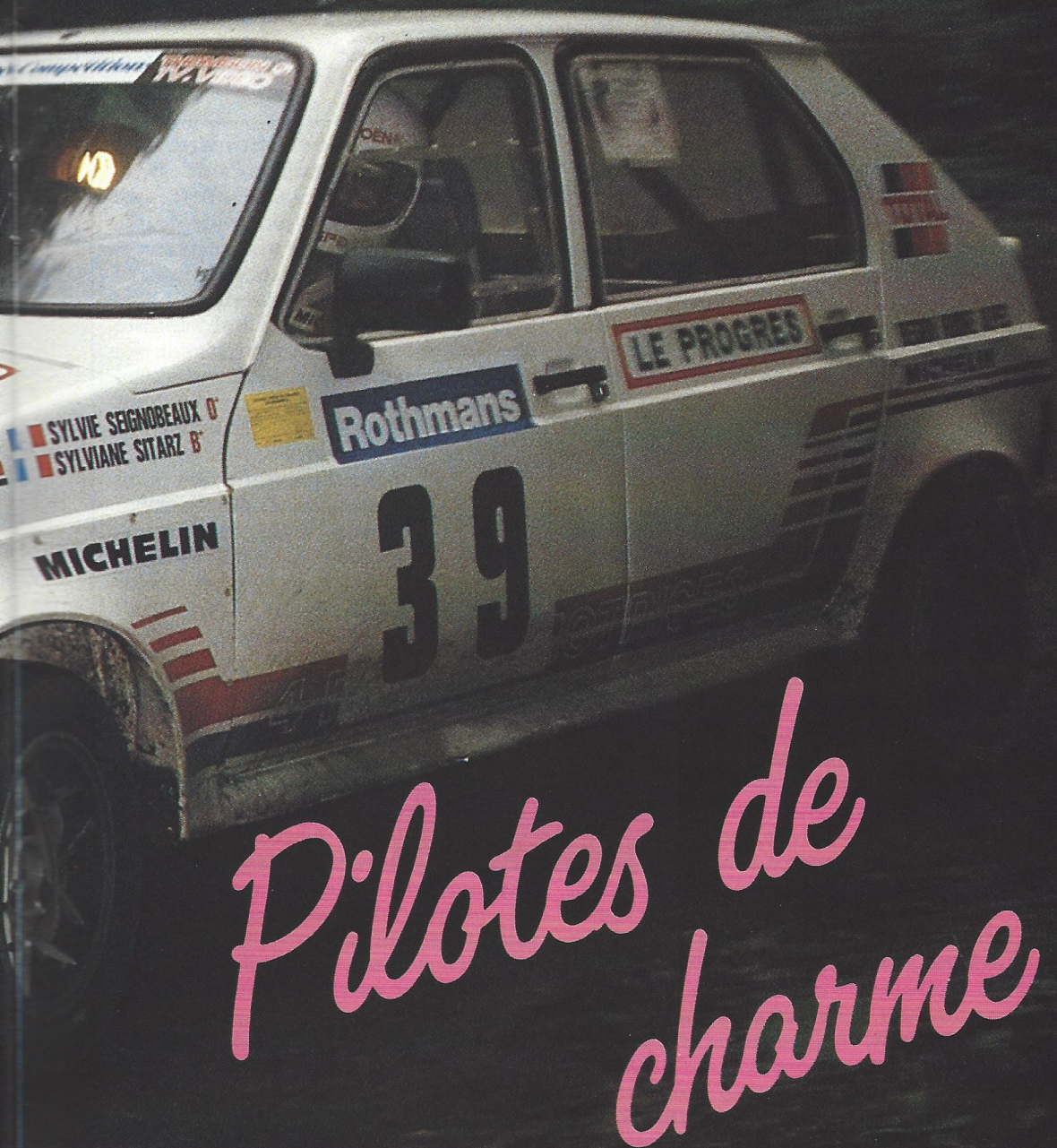
Après des éliminatoires âprement disputées et six épreuves sélectives, la première et la seconde lauréates du Trophée Visa féminin ont été retenues pour faire partie en 1985 des pilotes officiels Citroën. Elles participeront au Championnat de France des Rallyes en Visa 1000 Pistes. Faites leur connaissance et celle de leur équipe dans les pages suivantes.

On peut toujours épiloguer sur le choix des critères de sélection ou les modalités d'un règlement. Les résultats seuls comptent ; ils sont cependant plus assurés quand on peut les recouper avec des observations complémentaires. C'est ainsi qu'il n'est pas indifférent qu'au « goal average », c'est-à-dire au total des meilleurs temps scratch en épreuves spéciales, Sylvie Seignobeaux arrive en tête avec 21 meilleurs temps (sur 93 spéciales) soit un ratio de 22,58 % de réussite, devant Patricia Bertapelle, 18 meilleurs temps (sur 80 spéciales disputées) 22,5 %, Carole Vergnaud

14 (19,17 %), devant Florence L'Huillier 11 (15,71 %), etc.

Si l'on affine le constat en ne tenant compte que des cinq premières épreuves spéciales de chaque course (en excluant abandons, incidents mécaniques, etc.), on trouve encore Sylvie Seignobeaux en tête (7 fois première), ex-aequo avec Christine Driano devant Carole Vergnaud (6 fois meilleur temps). Concluant, non ?

Comme souvent, le succès des lauréates du Trophée Visa féminin n'est pas dû au seul mérite des pilotes. En sport automobile, la victoire résulte des efforts d'une équipe.



Pilotes de charme

The winner and runner-up of the eliminating heats and the six hotly contested selective rounds making up the Ladies Visa Trophy, will join Citroën's team of works drivers for the 1985 season. They will take part in French rally Championships in Visa "1000 Pistes". In the pages that follow, you will be able to find out who they are, with details on their back-up teams.

Noir, noir, le Tour de France.

Tour de France - shrouded in darkness.

Hours could be spent discussing the whys and wherefores of choosing a particular selective event or the lines along which regulations are constructed. The results only are taken into account — but are more convincing, if some complementary details are given. The "goal average" made up of the overall best scratch times in special stages merits a few explanations. Sylvie Seignobeaux obtained the highest score with 21 fastest times (out of 93 special stages) — a 22.58 % success rate, ahead of Patricia Bertapelle with 18 fastest times (out of 80 special stages) and

22.5 %, Carole Vergnaud 14 (19.17 %) and Florence l'Huillier 11 (15.71 %).

If we cut down the number of special stages considered and just take the first five of each rally (to exclude retirements, mechanical incidents etc.), Sylvie Seignobeaux holds on to her position as leader (7 first positions) level with Christine Driano, and Carole Vergnaud close behind (6 fastest times). An interesting comparison...

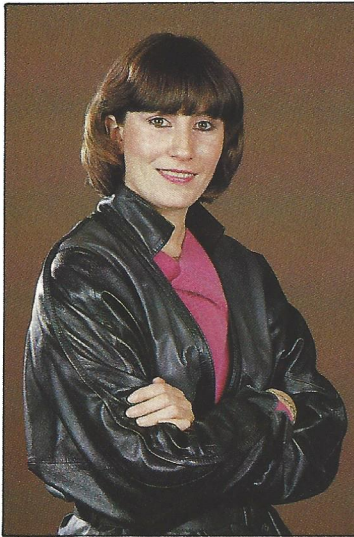
The Ladies Visa Trophy, as with anything to do with motor sports, is not the result of the driver alone, but of a team effort.

Photo S. Compain (Citroën C. 84.234.6)

Christine Driano

Vingt trois ans. Brune et vive, avec des yeux de velours traversés de lueurs volontaires. Son accent roule parfois comme les eaux du Gave de Pau, ville où elle travaille à la préfecture des Pyrénées Atlantiques. Célibataire, elle partage son temps en des hobbies variés : cuisine, tricot, mécanique, bricolage et le sport, le sport, le sport ! Championne de ski en slalom géant à 11 ans, de concours hippique à 16 ans, elle découvre le sport automobile avec les courses sur terre à 20 ans. A 22, elle est championne de la Ligue du Sud Ouest de karting. Sélectionnée dans le Trophée Visa à Pau en février, elle débute par une place de troisième à Terre de Provence et s'impose

Christine is a 23-year old brunette with velvety, sparkling eyes. She speaks French with a gentle accent from the South West of France where she works at the county Préfecture. She is single and spends her free time cooking, knitting, tinkering with engines and doing a lot of sport. Sport did you say?! At the age of 11, she won a giant slalom ski competition, a horse show at 16 and she first took part in a gravel rally at 22. She was successful at the Visa Trophy trials held at Pau in February. At the first round, she finished 3rd but it was towards the end of the season that she really settled down to give of her best. She won at the Boula-



en fin de saison : première sur le circuit des Boucles de Boulages, elle arrache à Patricia Bertapelle une nouvelle victoire au Rallye de Picardie.

Son plus beau souvenir : le Rallye de Picardie justement, lorsqu'elle s'est trouvée comme en état de grâce, roulant de plus en plus vite, améliorant ses temps à chaque passage.

Son plus dur moment : le gué des Mille Pistes qui l'immobilisa, moteur noyé, plus de cinq minutes en début de course. Le désespoir total, alors qu'elle espérait beaucoup de l'épreuve de Canjuers.

Son rêve de petite fille : monter à cheval. Elle l'a réalisé. Mais à 9 ans, quand même, elle dessinait des voitures à hélices... pour qu'elles aillent plus vite !

ges circuit — just three tenths of a second ahead of Carole Vergnaud! She had a second win after a nail-biting fight-to-the-finish with Patrica Bertapelle at the Picardy Rally.

Her best memory: The Picardy Rally when she suddenly found herself with a set of wings — she improved continually on her lap times, going faster and faster.

Her worst moment: The "Mille Pistes" ford which flooded her engine, delaying her for over five minutes at the start of the rally.

Her childhood dream: She wanted to ride! Which she did. She began drawing propeller-driven cars at the age of nine... designed so that they'd go faster!

Photo L. Lacoste (Croen. C. 84, 291.1.1)

TROPHEE VISA FEMININ

A vouloir associer d'emblée et pour toute une saison, pilote, coéquipière, techniciens d'assistance qui ne se connaissent pas auparavant, il y avait des risques que la mayonnaise ne prenne pas. Mais pour les premières au classement, la cuillère tint toute seule dans le plat. La coéquipière d'abord. Elle doit avoir des nerfs d'acier, une calculatrice électronique dans la tête, savoir tour à tour rassurer et stimuler... Auprès de Sylvie Seignobeaux, son amie d'enfance, Sylviane Sitarz, jeune professeur d'anglais à Bourg-de-Péage, remplit ce rôle à merveille. Elle a débuté comme coéquipière en rallyes en 1979 et, hors l'automobile, pratique assidûment la bicyclette. Sérieuse et compétente, elle est d'une vivacité qui contraste avec la sérénité de sa coéquipière.

Christine Driano fit un premier galop d'essai au Rallye Terre de Provence avec Brigitte Bigata, secrétaire médicale en Gironde, tota-

lement inexpérimentée, puis choisit pour partenaire Caroline Lairet, analyste programmeuse à Saint-Cloud, sportive de 24 ans (équitation, natation, golf) qui débuta en compétition automobile en 1982.

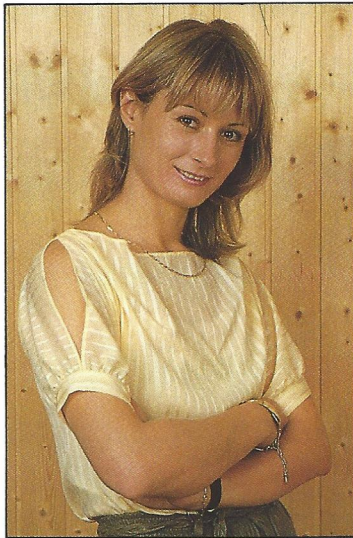
Les équipes d'assistance technique, enfin, qui non seulement préparent la voiture, mais, pendant la course, vont sur le terrain de jour comme de nuit, sous le soleil ou sous la pluie, et interviennent dans des conditions quelquefois bien acrobatiques avec un cœur qui bat au rythme des chronos. Entre Sylvie et l'équipe de Michel Magès de la Direction Régionale de Lyon, notamment Patrick Cros et Eric Jarriot, ce fut tout de suite l'entente parfaite et beaucoup d'émotions partagées. Il en fut de même entre Christine et les mécaniciens (Christian Léonard, Denis Locquix) de la Direction Régionale de Bordeaux, sous la responsabilité de Jean-Claude Fournier. Bravo à tous ! ^

Sylvie Seignobeaux

Une silhouette élancée de mannequin nonchalant, une frange lui couvrant le front, de longs cheveux blonds, un regard de gazelle étonnée et un sourire esquissé genre Joconde, Sylvie Seignobeaux parle peu et ne se livre guère. Dans les sélections et dans les six rallyes du Trophée, on l'a toujours vue, avant, pendant comme après, promener à pas comptés une calme assurance. Elle donne l'impression de savoir en toute circonstance raison garder. Elle fut la seule à terminer toutes les épreuves. Hôtesse à l'école de ski français d'Avoriaz, elle habite Bourg-de-Péage, aime les travaux manuels et pratique ski, gymnastique et danse. Elle aborde la compétition automobile en 1981 et se classe 3^e au Rallye Paris-Saint-Raphaël 1983.

Sylvie Seignobeaux has the tall, willowy looks of an unconcerned model. She has long blonde hair and she stares out with huge gazelle-like eyes from under her fringe, a slight Mona-Lisa smile on her lips. She is not a talkative girl and it is difficult to know what's going on in her mind. She was the only driver to complete all the rounds. She is a receptionist at the French Ecole de Ski Français at the winter resort of Avoriaz. She lives in Bourg-de-Péage and enjoys ski-ing, gymnastics and dancing. She began competitive rallying in 1983 and finished 3rd at the 1983 Paris to Saint-Raphaël Rally.

Her best moment : When she crossed the finish line of the first round — the Terre de Provence



Son plus beau souvenir : l'arrivée du Terre de Provence, le premier rallye, lorsqu'elle sut qu'elle avait gagné, et décida qu'elle allait essayer d'emporter le Trophée.

Son plus dur moment : dans le prologue du Rallye de Picardie, le dernier, où tout se jouait pour elle, quand, arrivant très vite sur un dos d'âne, elle aperçut les spectateurs massés devant les bottes de paille, tandis qu'elle devait freiner sur du gravillon. Pour les éviter, elle se mit en tête à queue et vint au ralenti écraser... l'orteil d'un gendarme. Elle dut alors subir durant deux longues heures un interrogatoire où elle faisait figure d'accusée.

Son rêve de petite fille : à cinq ans, elle voulait être ballerine.

Rally — and found out that she had won. She resolved to try and win the trophy.

Her worst moment : During a practice event for the Picardy Rally — the closing all-decisive round for her, she approached a hump-back bridge, her foot hard down on the accelerator.

Suddenly she was aware that the spectators were grouped in front of the straw bales rather than behind them and she was coming up for some hard gravel braking. She put the car into a spin and slowly came to a halt — on a policeman's foot. She was feeling badly shaken but was then questioned for two long hours at the station. She was the one they were accusing.

Her childhood dream: When she was five years old, Sylvie dreamed of being a ballerina.

It is not always easy to maintain good working relations between the driver, her co-driver and the service crew. At the outset of the season, these people are total strangers to each other, and may or may not fall in line. However, the winning team experienced a trouble-free season and kept in with each other, which contributed to their success.

One of the sine qua non requirements of a co-driver is to have nerves of steel and to have an "electronic calculator" in her head. She should be able to reassure and motivate the driver when necessary. Sylviane Sitarz — an English teacher at Bourg-de-Péage — carried out her role perfectly in the passenger's seat next to Sylvie Seignobeaux. She began rally co-driving in 1979. In her spare time she is a keen cyclist. She is a serious-minded and competent girl and her vivacious character contrasts sharply with her more composed team mate.

Christine Driano had her first trial run with Brigitte Bigata (a medical secretary in SW France) at the Provence Gravel Rally who had had no previous experience. She finally chose Caroline Lairet, a 24-year old programme analyst.

Lastly, the back-up teams play an all-important role in that not only do they prepare the car, but they are also there day or night, come rain or shine, and sometimes have to carry out servicing in extremely tense conditions. Sylvie and Michel Magès' team from the Lyons regional centre, made up notably Patrick Cros and Eric Jarriot, got on like houses on fire from the start and shared many ups and downs during the championship. The same went for Christine and her team of mechanics (Christian Léonard and Denis Locquix), who were under the responsibility of Jean-Claude Fournier from the Bordeaux regional centre.

Well done to you all!



TROPHEE 1984: MARTEIL



TABATONI, 1984

Les épreuves de fin de saison n'ont pas provoqué de grands changements dans le classement du Trophée Visa Citroën-Total-Michelin : Jean-Luc Marteil est resté intouchable à la première place. Il gagne l'édition 1984 devant Serge Raymond et Patrick Bornhauser.

The closing rounds of the Visa Citroën-Total-Michelin Trophy did not alter the positions of the championship leaders. No-one was able to catch Jean-Luc Marteil and he is the 1984 Trophy winner ahead of Serge Raymond and Patrick Bornhauser.

Au cours de ces trois derniers mois, Marteil a fait triompher sa Visa à la Ronde de la Luronne et à Chateau-Gaillard. 2^e au Rallye de l'Ouest, 10^e au Cévennes... il termine la saison en remportant avec une avance confortable le Trophée 1984. 2^e Raymond, 3^e Bornhauser, 4^e Dorche.

Over the last three months Marteil's win at La Ronde de Luronne, 2nd place at the Rallye de l'Ouest and 10th at the Cevennes Rally, left him comfortably ahead in the 1984 Trophy, at the end of the season, with Serge Raymond 2nd, Patrick Bornhauser 3rd, Christian Dorche 4th.

ALGERIE : DUEL AU SOLEIL

Rallye d'Algérie, début novembre, chaud, chaud, chaud ! 5260 kilomètres dont 2600 de spéciales avec tout ce qu'il faut, tôle ondulée, pistes inondées, dur, dur, dur ! Avec une course dans la course : Cavallo-Bertrand, 1^{ers} au classement général au début du parcours, contre Foichat-Hanssens qui les doubleront vers la fin, chaque équipage sur Visa 4 x 4 1000 Pistes. Foichat finit 2^e au scratch, Cavallo 3^e.

ALGERIA — A HOT FIGHT!

The 3,827 mile Algerian Rally in November — 1,625 miles of special stages ; rippled and flooded tracks along with the heat making the rally very difficult. A race within the race took place between Cavallo/Bertrand, the provisional rally leaders at the outset, and Foichat/Hanssens who overtook them towards the end. Both teams were in Visa 4 x 4 "1,000 Pistes". Foichat finished 2nd and Cavallo 3rd.

PORTUGAL : AMARAL SUR SA TERRE

A la même époque, au Portugal, se disputait le Rallye de l'Algarve, coef. 2 au Championnat d'Europe. 1300 kilomètres sur pistes de terre. Une fois encore, le prodigieux Inverno Amaral se montrait extrêmement rapide sur son terrain. Il terminait 3^e au général (l'an dernier il était second derrière Tabatoni) avec une Visa Chrono. On se prend à rêver à ce qu'il aurait pu faire avec une 4 roues motrices...

PORTUGAL — AMARAL AT HOME

Meanwhile, the Algarve Rally was taking place in Southern Portugal. This Rally has been attributed a coefficient of 2 in the European championship. It took place over 812 miles of gravel tracks. Inverno Amaral again proved that he was quickest over his home lands. Last year he was runner-up to Tabatoni driving a Visa Chrono. Who knows what he would have achieved with a four-wheel drive!

DEUX TROPHEES 1985 DONT UN SUR TERRE

Grâce aux efforts conjugués de Total, Michelin et Citroën, le Trophée Visa sera reconduit en 1985. Il sera même dédoublé en un Trophée de rallyes régionaux et un Trophée de rallyes sur terre. Avec ce dernier, richement doté, la Visa reviendra à ses premières amours, qui lui avaient si bien réussi dans les années 1980. Renseignements à Citroën Compétitions, 10 avenue Albert Einstein, 78190 Trappes

TWO 1985 TROPHIES — ONE OF WHICH FOR GRAVEL RALLIES

The Visa Trophy will take place again next year thanks to Total, Michelin and Citroën. The 1985 edition will comprise a Regional Rallying Trophy and a Gravel Rally Trophy. The gravel championship will be richly endowed with Visa hoping to repeat the excellent 1980 results. For further information, contact the Citroën Competitions Department, 10, avenue Albert-Einstein, 78190 Trappes



Photo G. Guyot (Citroën 82.201.6A)

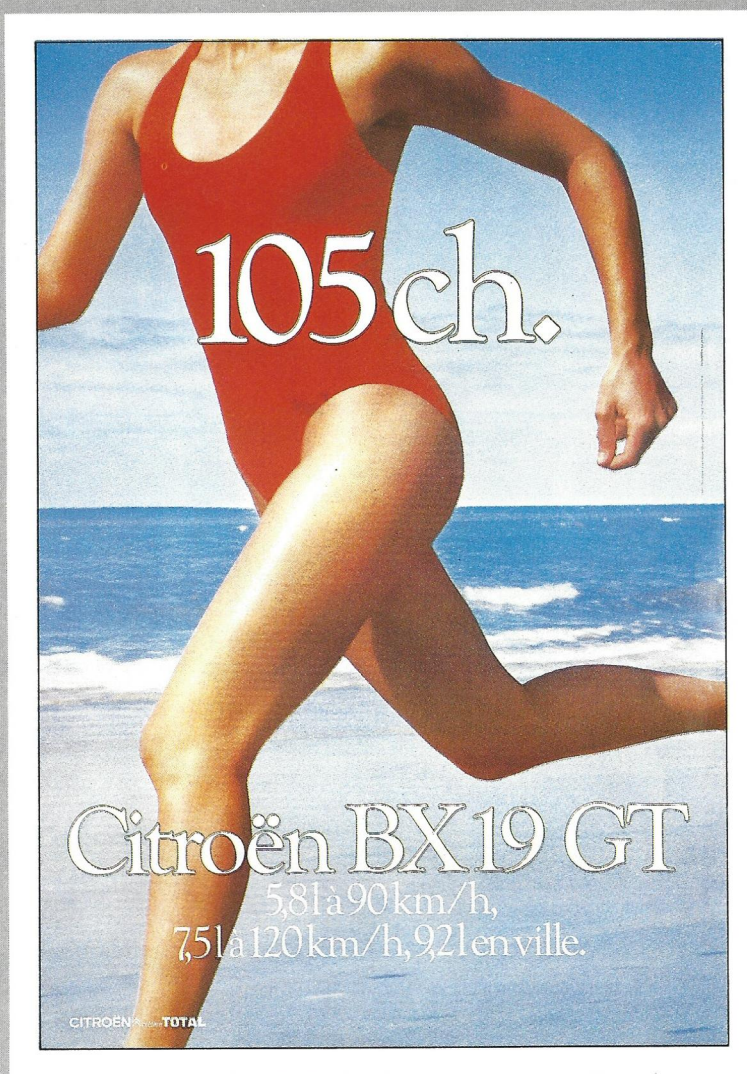


PUB RETRO

Au printemps 1924, Pierre Louÿs fait étudier par le service publicité Citroën une série d'annonces évoquant les vacances et le dépaysement que l'automobile autorisait à ses utilisateurs. On est surpris de rencontrer dès cette époque le thème (et le slogan) « *fuir la ville* », mais il ne fait que devancer de quelques années la revendication des congés payés du Front populaire. Feuillage de rigueur et groupe familial en pique-nique pour soutenir le propos, mais, selon la stricte orthodoxie publicitaire, c'est toujours le produit que l'on montre d'abord : il occupe le devant de l'affiche.

ADS FROM THE PAST

In the spring of 1924, the Citroën publicity department was asked to study a selection of advertisements whose main theme concerned the car and getting away from the tension of city life. It appears rather surprising that even in the twenties, "getting away from it all" was already uppermost in people's minds. Paid holidays hadn't yet become part of the working man's social advantages. To back the advertising message, there is a classical picnic setting, but true to the style of the times, the foreground of the poster is used to give the product pride of place.



AUJOURD'HUI

Autrefois, les annonces ne montraient que le produit. Puis (page ci-contre) ce que l'on pouvait faire avec lui. L'affiche ci-dessus va beaucoup plus loin : l'auto a disparu. Une jeune fille qui court sur la plage : un paysage, un geste, suffisent à évoquer vacances et liberté. La jeune fille, Margaret Shields, vêtue de probité candide et de nylon rouge, prête son apparence à la BX depuis sa commercialisation et — même sans tête — la personnifie désormais tout autant que les « j'aime, j'aime, j'aime ! » chantés par Julien Clerc dans des spots TV où ils figurent tous deux.

TODAY

Advertising has progressed from showing the product (opposite) to demonstrate what can be done with it. Instead of the car, a young girl can be seen running along the beach; a slight glimpse of scenery, a gesture are enough to suggest holidays. The young girl in the red stockings is Margaret Shields. The BX has always been associated with Shields in France, especially since the singer, Julien Clerc personified her in a TV commercial where she appeared with the car to a background of "J'aime, j'aime, j'aime".

DUB EV

DOSSIER

Cette photo d'une CX sur une digue en Mer du Nord est un document aussi important pour les publicitaires que l'est, pour les historiens, la toile montrant le cardinal de Richelieu sur la digue de la Rochelle. Elle illustre la façon dont la publicité-événement met l'imagination au pouvoir.

Photo Grey/Citroën C. 84.235.3



VENEMENT

This CX photographed on as North Sea dike is as meaningful to publicists as to historians who have studied the painting of Richelieu standing on the La Rochelle dike. This is a good example illustrating how historical advertising brings imagination into play.

*“Equilibre
sur le
brise-lames”.*

*“The
breakwater
number”*



Dans les années trente, André Citroën lançait une Traction dans un précipice pour démontrer sa résistance aux chocs. Ou bien il faisait déposer par une grue un autocar et tous ses passagers sur le toit de son modèle « tout acier », qui pliait sans rompre à cette surcharge inhabituelle. Les preuves, photos à l'appui, authentifiées par constat d'huissier, étaient ensuite présentées au public, avec les explications adéquates, dans des annonces publicitaires à grand spectacle. Dans les années soixante, la filiale de New York lance une DS roulant sur trois roues dans la traversée des Etats-Unis.

Dans les années soixante-dix, la filiale de Suède lacère à grande vitesse, avec un dispositif spécial, le pneu avant d'une DS qui ne s'écarte pas d'un centimètre de sa trajectoire.

Dans les années quatre-vingt, la filiale belge réactive cette tradition de l'événement publicitaire et l'érige en système : imaginer une démonstration frappante de telle ou telle particularité du véhicule, la réaliser devant témoins et sous contrôle (soit constat d'huissier, soit mesures d'organismes officiels), en tirer une annonce qui diffusera l'information, preuves à l'appui, auprès du grand public, sur le thème : « Tout ce que Citroën affirme, il le prouve ! ».

VOLANT LACHÉ SUR LE BRISE-LAMES

La grande
glaciation
de la Visa.

Tout le monde connaît, en Belgique, ces vieux brise-lames de la côte de la Mer du Nord. Beaucoup, en vacances, se sont tordu les chevilles sur leurs pavés descellés.

Sur les 78 mètres de l'échine bombée d'un de ces monstres marins centenaires, Citroën lance une CX à rapide allure et le conducteur lâche le volant.

Sur les blocs disjoints de la chaussée arrondie, la voiture roule tout droit comme à la promenade. Photos et constat d'huissier le prouvent : elle peut le faire, elle l'a fait ! Elle seule. Événement !

Si elle peut courir sur le brise-lames, la CX pourra sans peine rouler sur route normale, une roue arrière enlevée. La Belgique reprend donc le fameux test « sur trois pattes » de l'équilibre dynamique déjà réalisé ici et là (et même, malgré lui, par Jean Deschazeaux, dont la DS 21 roula ainsi dans une épreuve spéciale du Rallye du Maroc en 1970), mais en le systématisant sur tous les modèles à suspension hydropneumatique : CX, GSA et BX. Les huissiers constatent les faits. Des annonces font connaître au grand public ce que la suspension Citroën est « seule au monde » à pouvoir faire : non seulement rouler, mais braquer et freiner sur trois roues. Événement !

SURGELEE OU TREMPEE, ELLE PART AU QUART DE TOUR

Des huissiers emmitoufflés se relaient devant la porte d'une chambre froide. Sous leur contrôle, une Visa de série y a été enfermée à la température constante de -21°C . On l'en sort au bout de vingt trois heures. Un homme bondit à son volant, clé de contact, au quart de tour elle démarre comme une grande. Vive l'allumage électronique intégral ! Événement !



Photo Grey (Citroën C. 84.285.1)

Plus spectaculaire encore : la cascade de Coo, près de Spa, est un des sites naturels les plus célèbres de Belgique ; quelque chose comme les chutes du Niagara du plat pays, les enfants des écoles vont l'admirer en procession. Le 4 janvier 1984, sous contrôle d'huissier toujours, Citroën y fait descendre, au moyen d'une grue de 50 tonnes, et maintenir en pleine chute d'eau pendant trois minutes au moins, une Visa de série dont le capot a été enlevé. Débit de la cascade : environ 35 000 litres à la seconde. Le moteur dénudé a reçu, comme toute la voiture, environ 5,5 tonnes d'eau, ce qui représente la quantité de pluie au m^2 qui tombe en Belgique en sept ans. Là encore, au premier tour de clé, l'allumage électronique intégral lance son étincelle, et la Visa toute trempée démarre comme une loutre poursuivant une truite. Événement !

During the thirties, André Citroën pushed a Traction off the top of a cliff to demonstrate how shock resistant it was. He also had a crane place a bus with all its passengers on to the roof of his "all steel" model which bent but did not snap under the strain. Photographs, which are proof of his claims, were certified as authentic by a process-server, and then shown to the public with detailed explanations to become high impact advertising messages.



A New York Citroën branch had the idea of sending a DS across the States during the sixties, driven on three of its four wheels. At the beginning of the 80s, a Belgian branch revived the tradition of impact advertising and established rules and regulations to be followed. The idea was to think of an unusual way of demonstrating a particular quality of the vehicle which had to take place in front of witnesses and be rendered official by a panel of judges or appropriate authorities on the matter. An advertising message would then be published giving details of the event, and photos based on the slogan — whatever we boast of at Citroën, we can prove.

NO HANDS ON THE BREAKERS

Everyone is familiar with the breakers on the Channel coastlines. How many holiday makers

have sprained their ankles on the uneven groynes ?

Citroën had the idea of sending out a fast-moving Citroën onto one of these old 80-yard long groynes. The driver let go of the steering wheel as he raced along the hump.

Despite the uneven joins of the rounded breakwater, the car kept to a straight line — as though it were on a Sunday drive in the country! There were photos to justify Citroën's claim, backed up by a special panel of judges — She could do it, and she did! No other cars managed. How's that for exciting news!

Having proved that it could be driven along breakwaters, road driving is effortless for the CX, — even with a rear wheel in the air! The Belgians decided to use the famous three-wheel-test which proves the perfect balancing of the car, demonstrated in various countries (not forgetting Jean Deschazeaux driving a DS21 at a special stage in the 1970 Moroccan rally, when he gave an unintentional demonstration), by systematising it on three models featuring hydropneumatic suspension — the CX, GSA and BX. The judges were there to witness the facts. Advertising posters informed the public why Citroën suspension is unique in the world — it is the only type of suspension allowing the car to be driven on three wheels while turning the steering wheel at the same time, and braking was also possible. Beat that!

FROZEN OR FLOODED, THE CITROËN-STARTS FIRST TIME.

A group of specially chosen judges were taking turns to stand guard in front of a cold room door. They were all muffled up to keep a careful eye on a standard Visa which had been shut up behind the guarded door where the temperature inside was kept at a constant — 21°C. It was taken out after 23 hours. A man jumped in behind the wheel, inserted the ignition key, turned it — and the car fired up immediately. Three cheers for integral electronic ignition! How's that?

Another even more stupefying feat — the Coo Falls, near Spa, are one of the most famous natural beauty spots in Belgium — a little like the Niagara Falls, for this other wise flat county It's a popular place for parents to take their children. Citroën went there on January 4th 1984, a panel of judges ready at hand. Citroën had a 50 ton crane lower a standard Visa into the water with the bonnet open. It was kept submerged under the cascading flow of water for at least three minutes. The estimated flow of water is 35,000 litres/second. With the engine cover open, the engine was drenched in about 5.5 tons of water — the equivalent average rainfall figures per m² in Belgium over a seven-year period. The integral electronic ignition had no trouble, once again, in producing the necessary spark to get the water-logged Visa going again. Any better?

The Visa in cold storage

DES VOITURES ANTI-FATIGUE

Au printemps dernier, le public belge voyait paraître des annonces intitulées : « Pour la première fois, on a mesuré scientifiquement la résistance de l'automobiliste à la fatigue ». Le test avait été réalisé, à l'aide de plusieurs instruments de mesure et de nombreux paramètres, par les ingénieurs de Vinçotte, organisme de contrôle et d'expertise techniques agréé par l'Etat. Les ingénieurs avaient comparé douze routières en mesurant l'état de fatigue du conducteur après qu'il eût parcouru un certain nombre de kilomètres. La fatigue (qui se traduit en termes de sécurité par une dégradation de l'attention, des réflexes, de la perception, etc.) était mesurée selon la norme ISO 2631, reconnue par tous les pays du monde et utilisée par le génie civil, la médecine du travail, les compagnies de chemin de fer, les socié-

de huit heures (540 km si la moyenne, comme c'était le cas, est de 68 km/h), de sept heures douze (486 km) pour une BX, de six heures quarante huit pour la même voiture « fantôme » que lors du test sur autoroute, de six heures vingt quatre (432 km) pour la GSA. La voiture suivante descendait à trois heures trente deux (237 km), les sept autres à trois heures (200 km ou moins). C'est-à-dire que quand la plupart des autres parviennent au seuil de fatigue, il reste encore 63 % de temps à utiliser pour le conducteur de CX, 59 % en BX, 54 % en GSA avant qu'il se sente la paupière un peu lourde. Trois voitures en tête de ce classement anti-fatigue, bravo Citroën ! Evénement !

VENT LATERAL ET RECORDS D'ECONOMIE

Qui peut le plus peut le moins : montrer que l'aérodynamique maintenue constante de la CX lui valait de consommer 25 % de carburant en moins que ses concurrentes devient un jeu d'enfants, de même qu'établir son titre de lauréate absolue aux épreuves de poussée de vent latéral, surtout si ces essais sont, comme ce fut le cas, officiellement conduits par le très sérieux Automobile Club d'Allemagne (ADAC).

Test de consommation encore : 1 089 km Bruxelles-Marseille avec un seul plein à 100 km/h de moyenne avec une CX Diesel (cela, les Français l'ont fait aussi, Paris-Marseille ou Lille-Marseille) !

Pour illustrer les capacités d'économie de la Visa, il fut choisi un test plus parlant encore : sous contrôle d'huissiers toujours, il fut prouvé que les 810 kg d'une Visa Super E à boîte 4 vitesses, lancés à 100 km/h chrono,

consommant moins qu'une moto de 240 kg (carénée, à boîte 5 vitesses) : sur trois trajets différents, la moyenne de consommation, deux personnes adultes à bord, est de 5,48 l pour la Visa, 5,64 l pour la moto. Evénement !

La condition de toutes ces spectaculaires démonstrations est évidemment que le produit les permette. Le seul fait d'envisager de telles démarches montre d'emblée quelle confiance une marque accorde à ses modèles. Le seul fait de les mener à terme montre qu'elle a bien raison d'y croire !

L'événement donc fait la publicité. Quelquefois aussi c'est la publicité qui devient événement, comme lorsque Jacques Séguéla, en France, a voulu emprunter le porte-avions Foch pour faire courir une Visa sur sa piste d'envol en vue d'un spot télévisé. Mais ceci est une autre histoire, comme disait Kipling. ♪



Pour la première fois, on a mesuré scientifiquement la résistance à la fatigue de l'automobiliste. Voici les 3 meilleures voitures.

Le test a été réalisé par VINÇOTTE, organisme agréé par l'Etat.

TEST REALISE PAR VINÇOTTE, ORGANISME AGREÉ PAR L'ETAT

Le test a été réalisé par VINÇOTTE, organisme agréé par l'Etat.

TEST VINÇOTTE PARCOURS AUTOROUTE 120KM/H

Après combustion d'un litre et de kilomètres parcourus avant le seuil de fatigue de l'automobiliste.

Modèle	Temps (heures)	Kilomètres
CITROËN CX Spécial	3 heures - 360 km	360 - 360 km
CITROËN BX 16 TRS	3 heures - 360 km	360 - 360 km
CITROËN CX de Paris	3 heures - 360 km	360 - 360 km

TEST REALISE PAR VINÇOTTE, ORGANISME AGREÉ PAR L'ETAT

Le test a été réalisé par VINÇOTTE, organisme agréé par l'Etat.

TEST REALISE PAR VINÇOTTE, ORGANISME AGREÉ PAR L'ETAT

Le test a été réalisé par VINÇOTTE, organisme agréé par l'Etat.

TEST REALISE PAR VINÇOTTE, ORGANISME AGREÉ PAR L'ETAT

Le test a été réalisé par VINÇOTTE, organisme agréé par l'Etat.

CITROËN

“Une annonce qui fit sensation”.

“The ad that caused a sensation”

tés de transport urbain ; elle est basée sur l'étude de l'exposition du corps humain à diverses vibrations.

Beau temps sec et sans vent. Même parcours, même conducteur pour les douze voitures. Que croyez-vous qu'il arriva ? Sur autoroute, à 120 km/h, le seuil théorique de fatigue était atteint en deux heures trente par trois voitures, trois autres ne dépassaient pas trois heures, une cinq heures quinze, la GSA six heures trente. Seules n'atteignaient le seuil de fatigue qu'au bout de dix heures (1 200 km) : la CX 20, la BX 16 TRS et une prestigieuse voiture britannique au moteur de sept litres et au prix dépassant cinq millions de francs belges que la loi sur la publicité comparative ne permettait pas de citer.

En parcours varié (40 % ville, 30 % route, 30 % autoroute), le conducteur d'une CX trouve son seuil théorique de fatigue au bout

THESE CARS ARE NOT TIRING TO DRIVE

Last spring, Belgians read a poster claiming "for the time, a driver's resistance to fatigue has been scientifically measured".

Vinçotte engineers, a state-recognised group specialising in controls and technical expertise, carried out the test using several measuring instruments and numerous parameters. The engineers carried out their tests on twelve long-distance lorry drivers and compared their fatigue levels after they had each driven a given number of miles. Fatigue (which results in less attention being paid to the driving conditions, slower reflexes and perception, etc.), was measured using the ISO 2631 standards — it is an accepted measurement the world over, used in civil engineering, industrial medicine, railway companies, urban public transport systems, and is based on studying how the human body reacts when exposed to various vibrations.

Well, guess what the results were? The theoretical fatigue stage was reached by three cars after only two and a half hours driven at an average speed of 75mph. Three didn't make the three-hour barrier, one managed five and a quarter hours and the GSA got up to six and a half hours. The only cars to reach the ten-hour limit (150 miles) were the CX 20, the BX 16 TRS and a prestigious British car featuring a seven-litre engine, costing over five million Belgian francs, the name of which cannot be mentioned because of laws governing comparative publicity in France.

A driver at the wheel of a CX reaches his theoretical fatigue limit after eight hours of mixed driving conditions (40 % urban, 30 % road and 30 % motorway) over 540 km/340 miles at an average speed of 68kph/42,5 mph, BX drivers in seven hours and twelve minutes (486 km/306 miles), six hours forty eight minutes for the motorway mystery car, six hours twenty four minutes (432 km/270 miles) for the GSA. The next car was down to three hours thirty two minutes (237 km/148 miles), and the seven remaining cars were at the three-hour barrier (200 km/125 miles) or less. To conclude, when most of the drivers had reached their fatigue limit, 63 % of the time was left for the CX driver, 59 % for the BX and 54 % for the GSA before they began to feel their eyelids dropping. Three cars in the first three positions of the anti-fatigue test. Well done Citroën! Beat that.

SIDE WINDS AND FUEL CONSUMPTION RECORDS

He who can do more can do less — proving that streamlining on the CX enables it to burn 25 % less fuel than its rivals is kid's play, not

to mention crowning it outright champion in lateral wind tests, especially when the tests are officially carried out by the serious German Automobile Club (ADAC).

Another fuel consumption test follows — from Brussels to Marseille with just one full tank of petrol at an average speed of 52.5mph, a distance of 1,089 km (686 miles) at the wheel of a CX diesel (the French have also successfully completed Paris-Marseille or Lille-Marseille tests).

Another more revealing test was used to demonstrate the low fuel consumption of the Visa — again supervised by a panel of judges. It was proved that an 810 kilo Visa Super E, fitted with a four-speed gearbox and driven at an average speed of 63mph requires less petrol than a motorcycle weighing 240 kilos, with full-fairing and five-speed gearbox. The tests took place over three different routes and the ave-

Le grand record de la réparation de sa roue a été battu par la société Michelin (Dunlop).

Prenez une voiture enlevée au son capot et plongée de dans l'eau. Beau coup de file. Et puis laissez la décoller. Vous risquez de tomber sur un vrai coup de file. Prenez une Citroën Visa. La preuve: un test réalisé à novembre 1984 à la Cascade de Chocous la cascade de Malne. Terrain glissant de glace à 50% par une température de 0 degré.

7 ANS DE PLUIE EN 3 MINUTES
Suspendue par une pluie de 50 tonnes une Visa 3500 mobile de base et strictement sèche, à été plongée dans l'eau pendant 3 minutes. Ce qui a permis d'observer que la Citroën Visa ne se déforme pas. Elle est capable de résister à 35 000 litres d'eau par mètre carré. Ce qui est une prouesse pour une voiture qui tombe en Belgique pendant 7 ans.

En bien, vous ne pouvez pas vous en passer. Vous pouvez vous en passer au quart de tour. Une Visa est démontée au quart de tour. Une performance que les autres voitures ne peuvent pas égaler. Les petits trains d'acier et de glace, apprenez-le.

DAUTRES PERFORMANCES
Et si vous ne pouvez pas en passer, maniez, dirigez et laissez à 80 km/h la Visa Scénario. 4 litres à 80 km/h selon les normes officielles (CICAP). Volume intérieur: 11 m³ pour un confort d'usage grand pour moins de 10 litres. Une norme de pointe de 10 litres pour 100 km. Terrain de route: 4 roues indépendantes et la traction avant lancée par Citroën il y a 3 ans.

La Visa, vous en savez plus que la Visa et surtout, vous la maniez facilement de démontage. Plus tout à fait correctif? Libre à vous de plonger votre propre voiture dans la Cascade de Chocous. Et de venir chez vous suspendu à la queue d'une Citroën.

Visa 11 FF 1100 cc 100 km/h
Visa 13 FF 1300 cc 130 km/h
Visa 16 FF 1600 cc 160 km/h
Visa 20 FF 2000 cc 200 km/h

Quelques gouttes d'eau n'ont jamais empêché une Visa de démarrer.

CITROËN ^ VISA

Photo Grey (Citroën N. 84.286-1)

rage fuel consumption figures for the Visa with two people aboard were 51.77 miles to the gallon and 50.31 miles to the gallon for the motorcycle. News!

It goes without saying that if it wasn't for the quality of the product itself, these spectacular demonstrations would not have been able to take place. The very idea of even taking part in these tests, proves the faith that the constructor places in its vehicles. The fact that they were successfully carried out proves that his faith was well placed!

Impact news is a subtle way of getting an advertising message across. However, the advertisement itself can make the headlines — as in the case of Jacques Séguéla from France. He wanted to borrow the Foch aircraft carrier and have a bis visa driven down the runway for a TV commercial. But that's another story, as kipling would say...

"Cinq tonnes et demie d'eau vive !!!"

"Five and a half tons of ice-cold water"

L'ANTIQUAIRE

CITROËN 10 NH MANESSIUS, 1934

En plus des carrosseries classiques : berline, conduite intérieure, familiale, coupé de ville et torpédo, Citroën présenta en 1934 des "8", "10" et "15" à carrosserie spéciale, coach et cabriolet, dessinées par des carrossiers industrialisés, telle cette 10 légère de Manessius. A une époque où l'on parlait beaucoup d'aérodynamique, cette série bénéficia des modifications destinées à moderniser leur présentation, d'où la dénomination NH (nouvel habillage) : calandre inclinée, phares obus, pare-chocs incurvés, ailes à bavolets. Les 10 L en carrosserie spéciale nouvel habillage furent produites à peu d'exemplaires ; on en trouve peu de traces aujourd'hui.

MOTEUR : flottant, 4 cylindres en ligne, cylindrée 1767 cm³, alésage 75 mm, course 100 mm, puissance réelle 36 ch à 3200 tr/mm, puissance fiscale 10 cv, taux de compression 5,6 l, soupapes latérales, vilebrequin à 3 paliers, carburateur Solex vertical, allumage par batterie, bobine et rupteur. **TRANSMISSION** : embrayage à disque unique fonctionnant à sec et moyeu amortisseur, boîte de vitesses à 3 rapports dont 2 synchronisés (2^e et 3^e), roue libre en série avec levier de verrouillage, propulsion arrière. **FREINS** : à tambours à l'avant et à l'arrière, à commande mécanique par câbles. **SUSPENSION** : 4 ressorts à lames et 4 amortisseurs hydrauliques à levier avec réglage automatique thermostatique. **DIRECTION** : licence Gemmer à tube fixe, vis globique et secteur denté. **PNEUS** : Michelin Super-Confort 150×40. **CARROSSERIE** : Manessius, coach décapotable à 2 places. **DIMENSIONS** : longueur 4,24 m, largeur 1,62 m, hauteur 1,67 m, empattement 2,70 m, voies avant et arrière 1,34 m, poids 1205 kg. **PERFORMANCES** : vitesse maximale 110 km/h. **PRIX** : février 1934, 26 750 F.

Citroën inaugurated a new type of bodywork in 1934 in addition to the classical saloons, closed and family cars, city coupés and torpedoes in existence — "8", "10" and "15" convertible two-door saloons, designed by industrial builders, as illustrated by this light-weight Manessius 10. At that time already, aerodynamics was becoming a familiar notion; the whole series was thus given a more up-to-date look. The radiator grille was more inclined, the headlights were conical, the bumpers convex and the wings featured lower panels. The 10Ls, which were fitted with the new-type bodywork, were not produced in large numbers and there are very few left today.

ENGINE: Floating four cylinders in line; engine size: 1767cc; bore: 75 mm, stroke: 100 mm; horsepower: 36 bph at 3200 rpm; French taxable horsepower: 10; compression ratio: 5.6/L; lateral valves; three-bearing crankshaft; vertical Solex carburettor; battery ignition, coil and contact breaker. **TRANSMISSION**: Dry single clutch plate; three-speed gearbox with two synchronised gears, (2nd and 3rd); series freewheel with locking lever; rear wheel drive. **BRAKES**: Drums are mechanically operated by means of cables, situated both to the front and rear. **SUSPENSION**: Four leaf springs and four hydraulic lever shock absorbers with automatic thermostatic control. **STEERING**: Stationary Gemmer steering hose with hour-glass screw and toothed section. **TYRES**: Michelin Super-confort 150×40. **BODYWORK**: Manessius, two-seater, two-door convertible. **DIMENSIONS**: Length: 4.2m; Width: 1.62m; Height: 1.67m; Wheelbase: 2.70m; Front and rear track: 1.34m; Weight: 1,205 kilos/2,651 lbs. **PERFORMANCE**: Top speed: 110 kph/69 mph. **PRICE**: February 1934, 26,750 FF.

CITROËN 10 NH MANESSIUS, 1934

