

LE DOUBLE

CHEVRON

ISSN 0398-7523

N° 92 / 1988



龍征



OPÉRATION DRAGON - COMPÉTITIONS 1988

ANNÉE SERVICE - REINHARD KLEIN PHOTOGRAPHE



LE DOUBLE CHEVRON

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

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



Depuis qu'au XIII^e siècle Marco Polo fut nommé gouverneur de Yangzhou par l'empereur Qubilay, l'Occident n'a cessé de rêver de la Chine. L'été prochain, ce rêve deviendra réalité pour 140 jeunes européens. Partez à la découverte de la «Chine profonde» au volant de votre AX, tel est le thème d'«Opération dragon». Comment, quand et dans quelles conditions? Lire le dossier page 34.

In the 13th century, the Emperor Qubilay appointed Marco Polo as governor of Yangzhou province. Since that time, the West has constantly dreamed of touching the heart of China. Next summer, that dream will come true for 140 young people from all over Europe. Citroën's Operation Dragon invites you to discover the magic of China at the wheel of an AX. To find out more, read the article on page 34.

RUBRIQUES

4

A SUIVRE...

15 mars - 15 mai	4
March 15 - May 15	4

CONJONCTURE

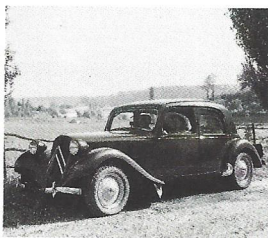
12 mois 1987	24
12 months in 1987	24

ECHOS

En France	25
A l'étranger	27
In France	25
Out of France	27

RETROSPECTIVE

La Citroën	
11 «Légère»	44
Citroën 11 "Légère"	44
Annonces	46
Citroën classified	46



EDITORIAL

5

Première!	5
Premiere!	5

ACTUALITES**6****USINE**De Levallois...
à Mangualde*Good-bye Levallois,
hello Mangualde*6
6**COMMERCE**

L'année plaisir

12

L'année plaisir

12

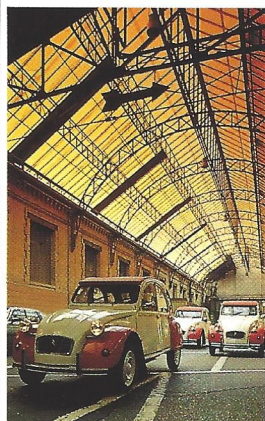
COMPETITION

Retour en force

18

*Back with a
vengeance*

18

**EXPRESSION****30**Photographie
Reinhard Klein

30

*Reinhard Klein :
rally photographer*

30

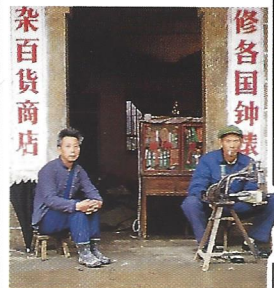
**DOSSIER****34**

Opération Dragon

34

Operation Dragon

34

Direction de la publication :
Michelle Boivin.

Conception, rédaction :

Automobiles Citroën,
F92208 Neuilly-sur-Seine
Cedex, tél. (1) 47.48.50.60.Réalisation : GENEPI
Édition LPF.

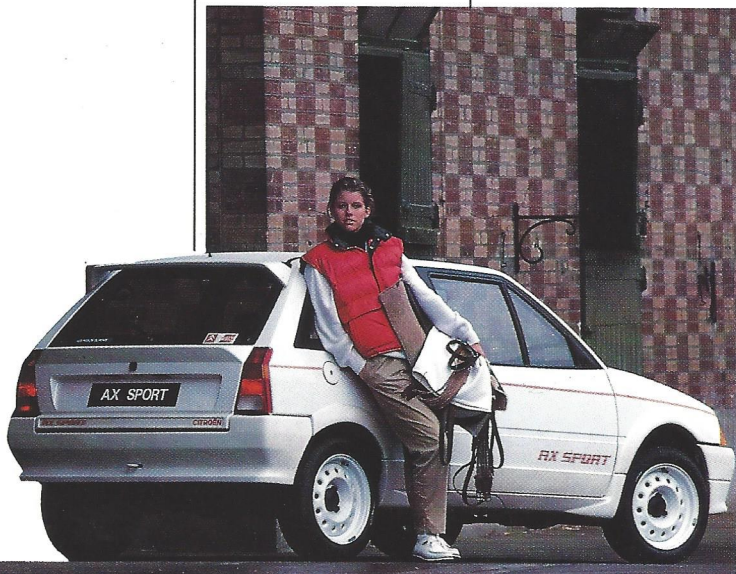
Imprimé en France.

Traduction anglaise :

VO Traductions.

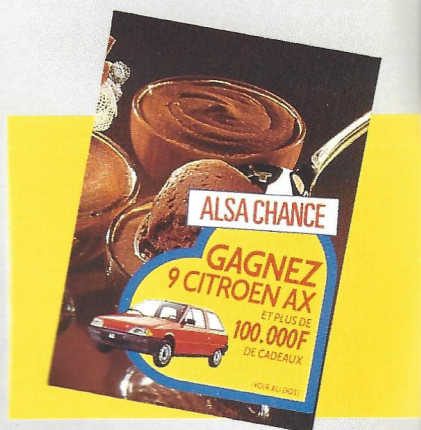
Photos : B. Asset, F. Baudin,
A. Bérenguer, G. Guyot, R. Klein,
L. Lacoste, G. Pairon, P. Vann.
Documents : Alsa, Citroën,
RSCG.

Dépôt légal N°42 778.



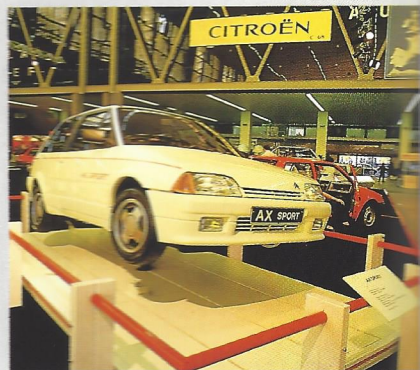
■ **GRAND JEU.** Un accord a été signé entre Citroën et la société Alsa pour lancer un nouveau grand jeu «Alsa Chance» pour la période du 15 février 1988 au 30 avril 1989. L'enjeu: gagner une des neuf AX dont est doté le concours. Mais des milliers d'autres prix attendent les participants.

■ **JACKPOT.** Citroën has signed an agreement with Alsa to launch yet another "Alsa Chance" contest from February 15, 1988 to April 30, 1989. Participants will compete to win one the nine AXs that are on offer, but thousands of other prizes await lucky participants.



■ **SALON.** Le 62^e Salon international de l'automobile ouvrira ses portes à Turin, en Italie, du 21 avril au 1^{er} mai. Seront exposées des voitures de tourisme, bien sûr, mais aussi des voitures tout terrain, camping-cars, carrosseries, pneumatiques, roues, pièces et autres accessoires. Citroën présentera la gamme complète de ses modèles.

■ **MOTOR SHOW.** The 62nd international motor show will be held in Turin (Italy) from April 21 to May 1. In addition to private cars, visitors will be able to see a wide variety of off-road vehicles and campers, as well as new bodywork designs, tyres, wheels, spare parts and other accessories. Citroën will be exhibiting its complete range of models.



■ **CNDP.** Le Centre national de documentation pédagogique (CNDP) prépare actuellement un film de 17 minutes dont le thème, «Une voiture de A... à X», permet de développer les différentes étapes de conception, de fabrication et de commercialisation de l'AX. Ce film, destiné aux enfants de 9 ans, sera projeté dans le cadre de l'émission «le Chemin des écoliers» diffusée sur la chaîne nationale FR3 le 13 mai 1988, de 10h40 à 11h.

■ **FILM.** France's national educational documentation centre (CNDP) is currently working on a short film entitled "The Motor Car from A to X". The 17-minute film illustrates the various stages in the design, manufacture and marketing of the AX, and is aimed at nine-year-old schoolchildren. "The Motor Car from A to X" will be shown on national television on May 13 (FR3 between 10.40 AM and 11.00 AM).



■ **AEROPORT.** L'Aéroport de Paris vient de choisir l'AX afin de remplacer progressivement un nombre important de véhicules de son parc. L'ADP compte acquérir 40 AX en 1988 et le projet, qui doit s'étaler sur cinq ans, devrait permettre le renouvellement du parc.

■ **AIRPORT.** The Paris airport authority (ADP) has selected the AX to replace a large number of vehicles currently in use, which will be gradually phased out of service. The ADP intends to take delivery of 40 AXs during 1988, and the replacement plan - scheduled over 5 years - should make it possible to renew the company's entire fleet.

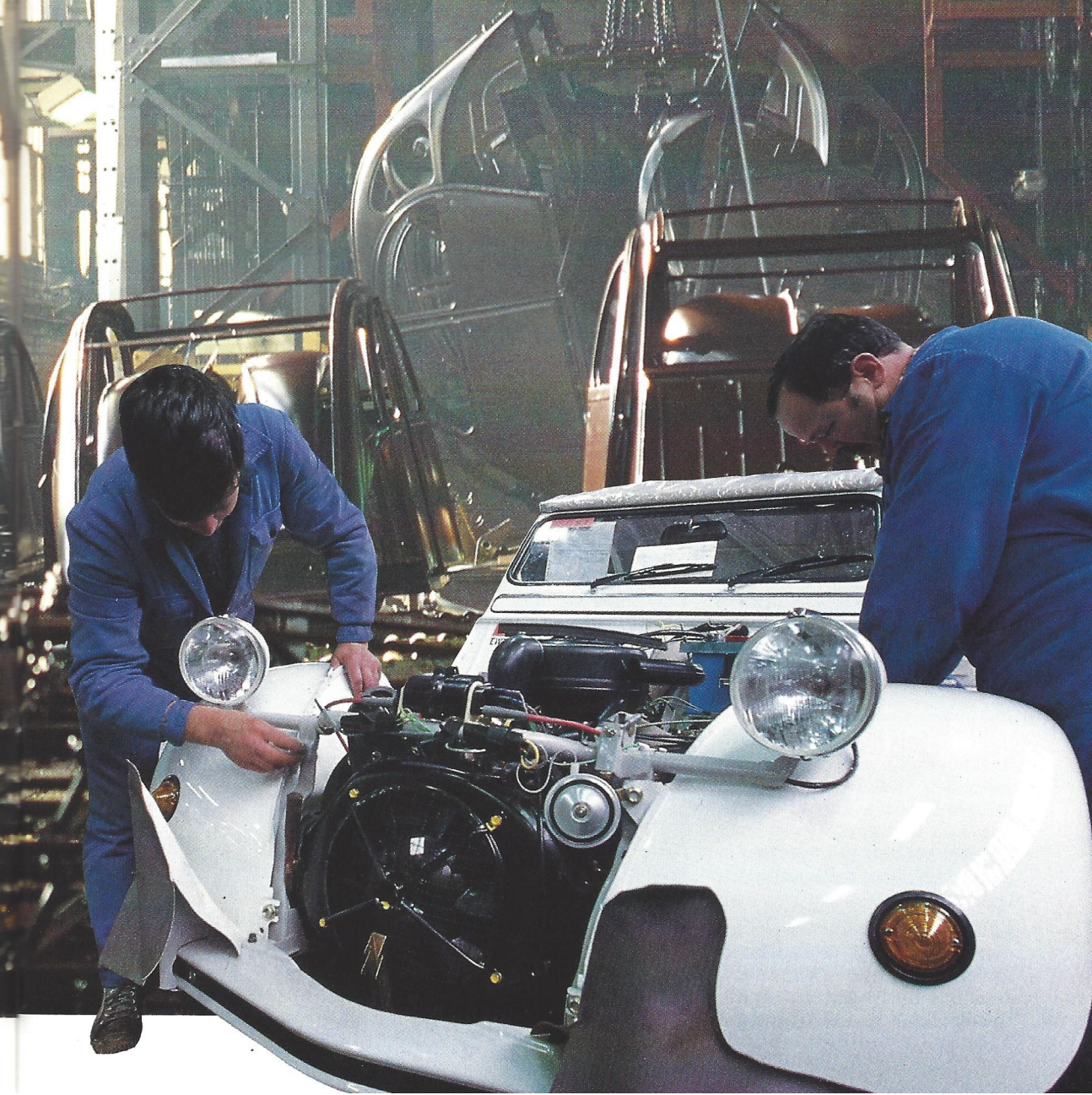


Encore une première pour l'AX. Non contente d'avoir été, en juillet 1986, la première voiture à rouler sur la Grande muraille, l'AX sera, deux ans plus tard, la première voiture à traverser la Chine du sud au nord... avec 160 jeunes au volant. Jolie performance dans un pays où, jusqu'alors, les routes étaient rigoureusement interdites aux étrangers, hormis quelques diplomates en poste à Pékin et dotés, d'ailleurs, d'une autonomie très limitée. Quinze ans après le Raid Afrique, la marque renoue ainsi avec une forme d'aventure qui lui est chère : mettre l'automobile, ce formidable instrument de liberté, au service de la découverte d'un peuple, de sa culture et de ses paysages. Quel meilleur symbole aurait-on pu trouver de l'année du dragon qui vient de commencer le 17 février dernier et synonyme, en Chine, d'année exceptionnelle. Les autorités chinoises l'ont bien compris, qui l'ont autorisé. Rendez-vous à Shenzhen le 17 juillet et pour l'instant... à vos stylos.

T*he AX continues its trailblazing career. In July 1986 the supermini became the first car to drive along the Great Wall of China. Not content with that feat, the AX will be the first car to cross China from north to south in the company of 160 young people. Quite an achievement in a country where the roads have hitherto been strictly off-limits to foreigners (except for the occasional diplomat stationed in Peking, whose movements are highly restricted). Fifteen years after the famous African trek, Citroën is perpetuating its favourite form of adventure: using the motor car – and the freedom it affords – to discover a country, its people and its culture. And what better symbol for that adventure than the dragon? February 17 saw the beginning of the Year of the Dragon, an landmark year for the Chinese. The Chinese authorities recognized the significance of the event and gave their full approval. So, we'll see you in Shenzhen on July 17... but in the meantime, reach for your pens!*



ADIEU LEVALLOIS BONJOUR MANGUALDE



La «Deuche» quitte Levallois

Sur 5 069 821 de 2 CV (berlines et fourgonnettes) produites depuis 1949, 2 846 470 sont sorties de l'usine de Levallois. Levallois a fermé ses portes le 29 février 1988, mais la «Deuche» vit toujours. Sa production est désormais assurée, à une cadence adaptée, dans une usine Citroën qui la fabriquait déjà, celle de Mangualde au Portugal.

The "Duck" leaves Levallois

2,846,470 of the 5,069,281 2 CV saloons and vans produced since 1949 were manufactured at the Levallois plant. Although Levallois closed its gates on February 29, 1988, the "Duck" lives on. Citroën's Mangualde plant in Portugal, which already manufactures the car, will take over production of the 2 CV on a scaled-down schedule.

Évoquée à de multiples reprises depuis dix ans déjà, la décision de fermer l'usine de Levallois avait été cent fois reportée, le succès commercial, à l'étranger en particulier, ne se démentant pas. Au cours des dernières années cependant, la demande avait diminué. Même si la personnalité de cette voiture sans âge séduit encore de nombreux clients, d'autres n'oublient pas qu'elle a presque 40 ans... Cette tendance s'était aggravée avec l'apparition de nouvelles normes dans de nombreux pays européens. C'est ainsi que successive-

plaires par an), impossible à rénover dans des conditions financières acceptables, Levallois a fermé ses portes le 29 février. Mangualde, centre de production bien adapté à une fabrication de ce type, prend la relève pour satisfaire les amoureux du «vilain petit canard».

Levallois

ment la Suède, la Suisse, l'Autriche, puis d'autres pays encore, devaient renoncer à importer au grand dam de ses fidèles supporters.

Courant 1987, la décision devait donc être prise de fermer l'usine de Levallois. Surdimensionnée pour une production désormais réduite (environ 20 000 exem-

LEVALLOIS, BERCEAU DE LA 2 CV

L'usine de Levallois était la plus ancienne des usines de Citroën : les locaux, construits en 1893 par les Cycles Clément, furent loués par Citroën dès 1921 pour la fabrication du célèbre Torpedo





The decision to close the Levallois plant had been discussed on numerous occasions over the past ten years, but was postponed each time, since the car's success – especially on export markets – continued unabated. However, demand began to drop over recent years: while the attraction of the 2 CV is ageless, some car-buyers found it hard to forget that the “Duck” was nearing its fortieth birthday. This downward trend accelerated with the introduction of new road-safety standards in a number of European countries. One after the other, Sweden, Switzerland, Austria and other countries were forced to stop importing the 2 CV, to the great displeasure of its faithful fans.

During 1987, the decision was finally taken to close Levallois. Production capacity was too great to adapt to reduced demand (some 20,000 cars per year), and the plant could not be renovated cost-effectively. Production finally came to a halt on February 29. Henceforth the Mangualde plant, which is geared to this type of production, will step in to satisfy the amateurs of the “Ugly Duckling”.

LEVALLOIS: THE BIRTHPLACE OF THE 2 CV

Levallois was the oldest of Citroën's factories. The buildings were constructed in 1893 by the firm of Cycles Clément, and Citroën rented them in 1921 to produce the famous Torpedo “5 CV Trèfle” and the tracked vehicles that took part in the marque's Asian and African expeditions.

When André Citroën purchased the premises in 1929, a double vocation began to take shape: the plant was to be used for the development of large-scale bodywork and mechanical activities.

The first design studies for the 2 CV were carried out in 1935 at Levallois, and the first prototypes were manufactured there in 1939. The Second World War delayed the presentation of the car, which



tée dans une zone urbaine très dense, démunie d'installations appropriées aux approvisionnements et des surfaces de dégagements nécessaires, Levallois ne pouvait être restructurée pour répondre aux impératifs de la production moderne.

UN PLAN SOCIAL

« 5 CV Trèfle » et des autochenilles des Croisières Noire et Jaune. Lorsqu'en 1929 André Citroën achète l'usine, sa double vocation se dessine: développer à la fois un secteur carrosserie et un secteur mécanique importants.

C'est à Levallois, que sont lancées les premières études de la 2 CV en 1935 et que sont fabriqués les premiers prototypes en 1939. La guerre retarde la présentation de la voiture qui n'aura lieu qu'en 1948, lors du 35^e Salon de l'automobile. Même si certains critiques automobiles se gaussent de cet étrange véhicule – « où est l'ouvre-boîtes » déclarera cet Américain stupéfait – le grand public est rapidement conquis. Et les listes d'attente s'allongent, pour entrer en possession de ce « minimum automobile » plein d'astuces. Entretemps, la production en série a

été lancée à Levallois qui devient la principale unité de montage du modèle. De la mécanique (le fameux bicylindre refroidi par air) à la ligne de « dernière finition », les principales étapes de la fabrication se succèdent: ferrage, peinture, première finition, auxquelles s'ajouteront de 1967 à 1982 celles de la Dyane.

5069821 2 CV ont ainsi été produites, dont 2846470 à Levallois; plus de 30 versions ont été commercialisées. L'année record est 1964, en plein baby-boom, avec 232571 modèles produits.

Dans les années 50, des 2 CV furent montées en Grande-Bretagne et en Belgique puis à Vigo en Espagne et enfin à Mangualde au Portugal, désormais centre unique de fabrication. L'usine, en effet, ne pouvait s'adapter aux évolutions industrielles indispensables. Implan-

Engagé en septembre 1987, le plan social a permis de trouver des solutions pour une grande partie du personnel de l'usine (900 personnes en septembre 1987). Une convention de formation a permis de préparer certains salariés à tenir d'autres postes dans la société; une convention d'allocation temporaire dégressive a favorisé le reclassement dans des entreprises extérieures aux salaires moins élevés; sans parler des conventions de conversion ouvertes à tous les salariés volontaires, du renouvellement de la convention ONI (retour volontaire au pays pour les salariés étrangers) et surtout de la convention FNE (mise en pré-retraite pour les plus âgés).

Ainsi, 40 ans après son lancement, la 2 CV quitte Levallois... et poursuit, immarcescible, une aventure exemplaire.

finally took place in 1948 at the 35th Salon de l'Automobile. Although some critics sneered at the unusual vehicle — one astounded American was heard to ask for a can opener — the public rapidly succumbed to its charms. Waiting lists grew longer and longer for the “minimum car” that was full of new ideas. Meanwhile series production was launched at Levallois, which was to become the principal assembly centre for the car. One by one, the different production shops were added: the mechanical shop (which produced the famous twin-cylinder air-cooled engine), the body assembly shop, the initial finish line, and the finishing line itself. In 1967 and 1982 facilities were added for the production of the Dyane.

Final production figures for the 2 CV were 5,069,821 units in more than 30 versions. 2,846,470 of those cars were produced at Levallois. The record year came in the middle of the baby boom in 1964, when 232,571 2 CVs were manufactured.

During the 1950s, the 2 CV was assembled in Britain and Belgium, then at Vigo in Spain, and finally at Mangualde in Portugal, which is now the only remaining production centre for the car. Levallois was unable to adapt to



Mangualde

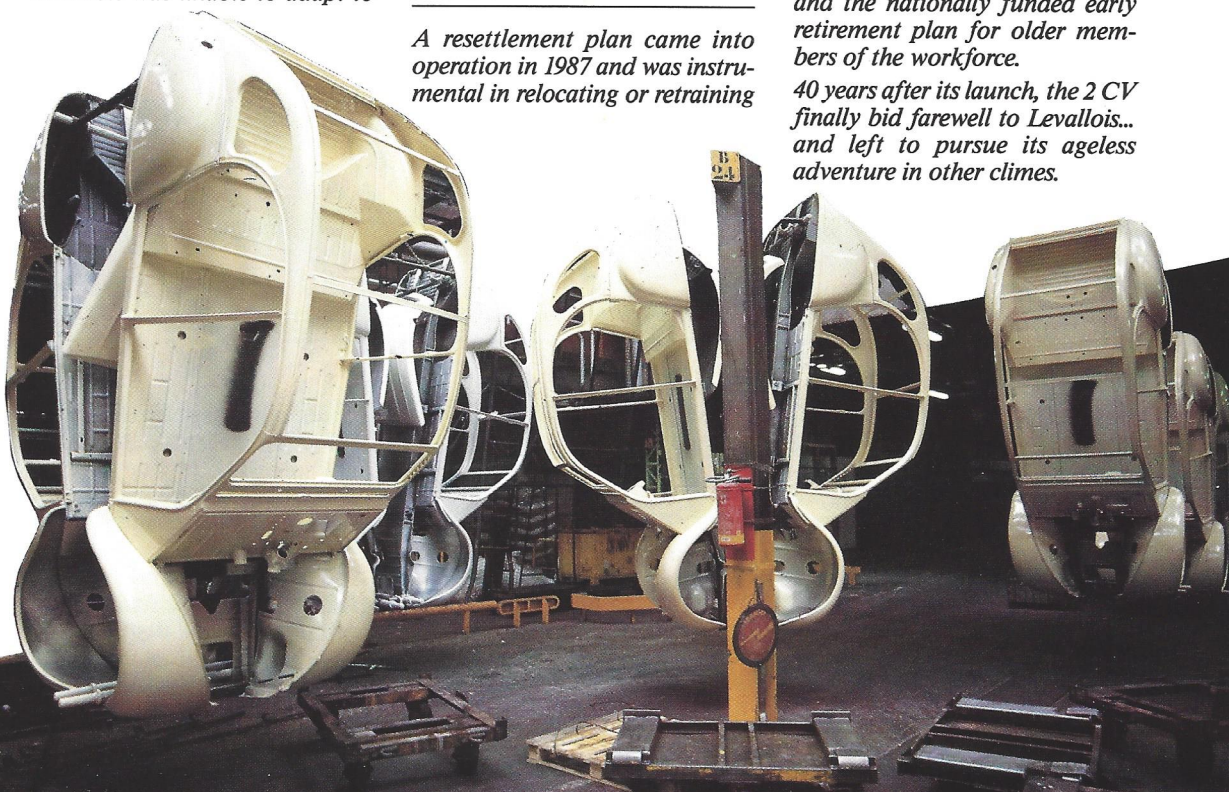
the radical changes that were taking place in the motor industry. Located in the middle of a densely populated urban area, the plant was lacking in handling facilities for part supplies and in open spaces, and could not be restructured to meet the demands of modern production.

WORKFORCE RESETTLEMENT PLAN

A resettlement plan came into operation in 1987 and was instrumental in relocating or retraining

the majority of the plant's workforce (900 persons in September 1987). A training agreement enabled a number of workers to qualify for other posts within the company, while a temporary allowance package favored relocation of lesser-paid workers in outside firms. Other measures included a vocational retraining scheme open to all volunteers, a renewal of the government-backed agreement under which immigrant workers volunteered to return to their home countries, and the nationally funded early retirement plan for older members of the workforce.

40 years after its launch, the 2 CV finally bid farewell to Levallois... and left to pursue its ageless adventure in other climes.



Levallois

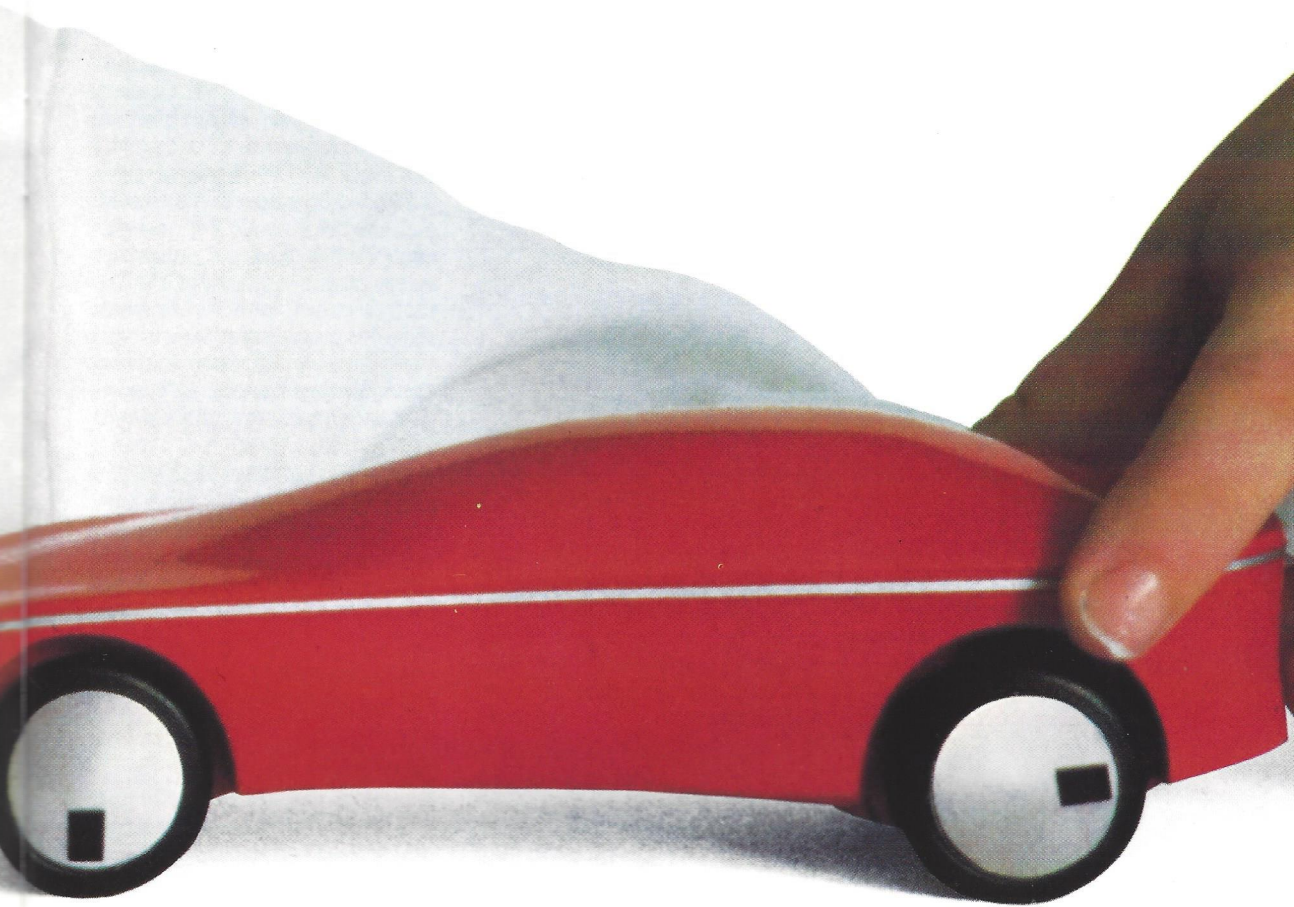


1988. L'Ann

Ou quand Citroën «révolutionne» le service

Garder le sourire, être disponible, privilégier l'efficacité, se montrer compréhensif... autant de caractéristiques «évidentes» pour un vendeur, jugeront les esprits grincheux. Autant de qualités bien difficiles à préserver 24 h sur 24 lorsque l'on se débat au milieu des mille et un problèmes quotidiens, diront les observateurs plus réalistes. Et pourtant, ces qualités sont vraiment indispensables pour un constructeur aussi ambitieux que Citroën.

En immatriculant en 1987 près de 263 000 voitures particulières en France (12,5 % de taux de pénétration), Citroën réalise certes une belle progression par rapport à 1986. Mais il se fixe pour 1988 un objectif ambitieux : gagner un point de pénétration sur un marché sans doute moins porteur. Un seul moyen pour atteindre un tel résultat : être perçu comme meilleur que tous



année Plaisir.

Citroën «revolutionizes» service

Smiling, available, efficient and understanding. Sour-tempered souls would say that these are “obvious” requirements for a salesman, while more realistic observers would recognize that it is hard to maintain those qualities round the clock when faced with the hundred and one problems of everyday life. And yet these are the virtues that are indispensable for a carmaker as ambitious as Citroën.

Citroën accounted for some 263,000 new private vehicle registrations in 1987 (i.e., 12.5% market penetration). Although the results were well up on the preceding year, the marque has set its sights even higher for 1988: to gain an extra percentage point on a less lucrative market. And there is only one way of achieving that result – to be recognized as the best, especially in the psychologi-

les autres, et particulièrement sur l'un des points psychologiquement les plus sensibles: le service.

LE CLIENT-ROI

25 décembre 1987: Citroën offre à ses clients son premier «cadeau» 1988, une campagne institutionnelle (TV et affichage) de «l'année service, l'année plaisir». Son objectif: annoncer la gigantesque mobilisation de tout le réseau Citroën au service de la clientèle.

Très soucieux de la qualité du produit, le consommateur automobile porte en effet une attention accrue à la qualité du service. Citroën, bien que conscient de cette exigence depuis des années, s'attachera donc à faire un grand bond en avant dans ce domaine en 1988.

Et pour faire un grand bond en avant, quoi de plus naturel que d'éditer le «petit livre rouge».

LA NOUVELLE BIBLE: LE PETIT LIVRE ROUGE

Instrument de travail pour les uns, instrument de service pour les autres, le petit livre rouge est, dans tous les cas, une signature, celle des membres du réseau Citroën qui, ayant accepté de

prendre un certain nombre d'engagements vis-à-vis de leurs clients, seront distingués par la «carte rouge», label de qualité Citroën. Remis au client dès la commande de son véhicule, il lui permettra d'exiger en permanence du point de vente les prestations prévues dans tous les domaines.

La disponibilité: lequel d'entre nous n'a jamais fait la désagréable expérience d'entrer dans un show-room où, 20 minutes plus tard, aucun vendeur ne semble s'être aperçu de son existence ou, pis encore, de tomber en panne un samedi à 23 h? Tous ces cas sont prévus dans le petit livre rouge qui leur apporte une réponse d'une simplicité... biblique: l'accueil et la disponibilité.

L'accueil chaleureux, courtois et efficace, c'est le B.A. BA de l'année service, baptisée également pour cette raison l'année plaisir ou l'année... sourire.

Ouverts pendant une durée minimum de 6 jours sur 7, certains points de vente, les «points chouette», le seront même jusqu'à 24h. Le numéro vert (gratuit) 05 05 24 24, qui reçoit 4 500 à 5 000 appels par mois, doit permettre de répondre à toutes les questions et problèmes qui se posent en matière d'information et de dépannage (garanti dans les trente minutes qui suivent l'appel). Il permet également d'enregistrer les plaintes et doléances qui sont analysées et exploitées.

De nombreuses réparations seront désormais effectuées sans rendez-vous: changement de pot d'échappement, de plaquettes de freins et d'amortisseurs, réglages de moteurs...

COMPÉTENCES ET GARANTIES

Être là et sourire ne suffit pas, encore faut-il être compétent – c'est là le deuxième engagement du petit livre rouge – dans tous les domaines d'intervention.

Les délais de livraison: Citroën a été le premier constructeur à mettre en place, dès 1984, un système de livraison informatique performant entre le siège social



CITROËN

cally sensitive area of service.

TOP PRIORITY: THE CUSTOMER

On December 25, 1987, Citroën gave all its customers their first present of the new year in the form of a TV and poster advertising campaign on the theme of "Super Service Year – the year of pleasure". The objective of the campaign was to mobilize the entire Citroën network to better serve the customer. As well as being particularly attentive to product quality, carbuyers are becoming increasingly alert to the need for top-quality service. Citroën has been aware of this demand for several years and is determined to take a great leap forward in this field in 1988.

And what better way to guide the Great Leap Forward than to print our own "little red book"?

THE NEW BIBLE: CITROËN'S LITTLE RED BOOK

For some, the little red book will be a working tool while for others it will help provide better service; but whatever the application to which it is put the new bible represents a charter signed by all the members of the Citroën network, who have accepted to increase their commitment to the

customer in a number of ways and who will display the "red card" – Citroën's quality certificate. The card is given to the customer on receipt of an order and contains an exhaustive list of the services that customers are entitled to expect – and can demand – in all areas.

Availability. We have all had the unpleasant experience of walking into a showroom and standing for 20 minutes before a salesman deigns to acknowledge our existence, or worse still of breaking down on at 11.00 PM on a Saturday night. These and similar incidents are covered in detail by the little red book, which provides an answer of almost biblical simplicity: be welcoming and available.

A courteous, warm and efficient welcome is the basic principle of Super Service Year – which we have also called Total Satisfaction Year, or the Year of the Smile.

Certain points of sale ("friendly points") are open at least six days per week, and some stay open until midnight. A toll-free telephone service (05 05 24 24) handles between 4500 and 5000 calls each month, and answers requests for information and emergency breakdown calls (breakdown service is guaranteed within thirty minutes of the call). This toll-free service also deals with customer complaints, which are analyzed and acted upon.

A number of repairs and minor

service operations can be carried out with no prior appointment (e.g., replacement of exhaust pipes, brake pads and shock absorbers; engine tuning).

SKILL AND GUARANTEES

Availability and a polite smile are not enough. Skill is also a vital quality, and therefore constitutes the second commitment outlined in the little red book. Skill in every area.

Delivery schedules. In 1984, Citroën became the first carmaker to set up a distributed data processing system linking corporate headquarters and points of sale. The system – the New Dis-



CITROËN

et les points de vente: le NSD (Nouveau système de distribution). Ce système permet de réduire les délais de livraison, d'assurer la prise de commande en temps réel, la gestion des stocks de véhicules, le suivi des dossiers de crédit, des facturations et des règlements. Depuis 1987, le perfectionnement de cet outil de gestion assure au client un délai de livraison encore plus court et plus fiable.

Les conseils techniques et financiers: le client bénéficie d'informations précieuses grâce aux brochures remises dès la signature du bon de commande. Ses préoccupations financières ne sont pas négligées puisque le vendeur doit être en mesure de lui fournir des explications détaillées sur tous les services financiers: la LOA (Location avec option d'achat), le «0 F» (pendant un an notamment), la location longue durée et les systèmes de reprise.

L'entretien et la garantie: Citroën s'efforce par ailleurs de proposer une série de contrats d'entretien «anti-mauvaises surprises» (contrat «Plus» et «contrat tonic») et de contrats «anti-immobilisation» (contrats «non stop» et «anti-stop»). De plus, l'estimation du délai d'exécution des réparations, du coût maximum des travaux avant toute intervention sur le véhicule et l'explication de la facture sont autant de prestations que le client est en droit d'exiger.

LAST BUT NOT LEAST: LES HOMMES

Car peut-on parler du service sans parler des hommes? L'année service passe aussi par une réorientation des embauches et une intense action de formation. Terminé, les vendeurs débutants, «lâchés» avec une expérience approximative et des objectifs vite considérés comme décourageants. Désormais tout nouveau vendeur (100 à 150 nouvelles recrues chaque année, niveau Bac + 2) sera suivi sur le terrain par des pilotes Citroën,

LA STRUCTURE DU RESEAU COMMERCIAL DE CITROËN EN 1988

5106 points de vente et de réparation :

- 311 concessions : 70 % des ventes
13 600 personnes
- 45 succursales : 30 % des ventes
5 192 personnes
- 4 750 agents (agents des concessions et succursales)

vendeurs confirmés et détachés à plein temps pour prendre en charge ces tâches de formation.

Quant aux 16 000 personnes des succursales et concessions en contact avec les clients, elles suivront toutes une formation destinée à optimiser leurs résultats.



L'INDICE DE «QUALITÉ-SERVICE»

Pour mesurer l'efficacité des efforts engagés, Citroën met en place, en 1988, l'indice de «qualité-service» qui résultera des sondages effectués par la société mais aussi par des sociétés d'audit spécialisées. Il repose sur l'analyse du courrier des clients, d'audits téléphoniques dans le réseau et autres enquêtes réalisées auprès du public. Un système de notation permettra d'octroyer des avantages spécifiques aux meilleures équipes et d'ajuster au mieux la qualité du service aux besoins du client.

Rendez-vous en 1989 pour constater les progrès et engager... une nouvelle année service.

tribution System or NSD – makes it possible to reduce delivery times, to receive orders in real time, to manage vehicle stocks, and to monitor customer credit, invoicing and payment. The system was upgraded in 1987 and now offers the customer even shorter and more reliable delivery schedules.

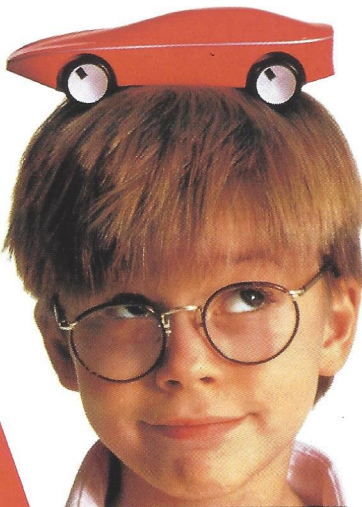
Technical and financial assistance. When the order form is signed the customer receives a series of brochures containing valuable information on a range of topics. Financial considerations are not neglected – the

salesman must be able to provide the customer with full details of all the financial services available (e.g., rental with purchase option, free credit, long-term rental and part exchange schemes).

Maintenance and Warranty. Citroën has endeavoured to develop a series of “no surprises” maintenance contracts that ensure the customer’s car is always on the road. Further, the customer has the right to demand an estimate for all repairs (together with an estimate of the length of time required) and a detailed explanation of the garage invoice.

LAST BUT NOT LEAST: THE WORKFORCE

It is impossible to talk of customer service without talking about the people who provide it.



Preparations for Super Service Year involved reorienting recruitment policy and organizing an intensive training program. The company cannot allow tyro salesmen to be let loose on the clientele with minimum experience and a set of objectives that quickly become discouraging.

The 100 to 150 new sales staff who are hired each year are educated to college level and are guided on the job by experienced Citroën salesmen, who have been assigned to their training tasks on a full-time basis.

The 16,000 people employed in the branches and dealerships, who are in permanent contact with the clientele, will follow a training program aimed at optimizing performance.

THE “QUALITY-SERVICE” INDEX

To gauge the effectiveness of its efforts, the marque will be drawing up a “quality-service” index in 1988, which will be based on the combined results of Citroën-organized customer surveys and audits carried out by outside consultants. The index uses analyses of customers’ letters, telephone enquiries and surveys carried out among the general public. A grading system will make it possible to reward the most effective teams and to fine-tune the quality of the service to meet specific customer requirements.

Citroën can hardly wait until 1989 to check on the progress that has been made – and to launch another Year of Super Service.

THE STRUCTURE OF CITROËN'S 1988 COMMERCIAL NETWORK

5,106 points of sale and service:

- 311 dealerships: 70% of total sales
13,600 persons
- 45 branches: 30% of total sales
5,192 persons
- 4,750 agents (agents for dealers and branches).

L'année

Co



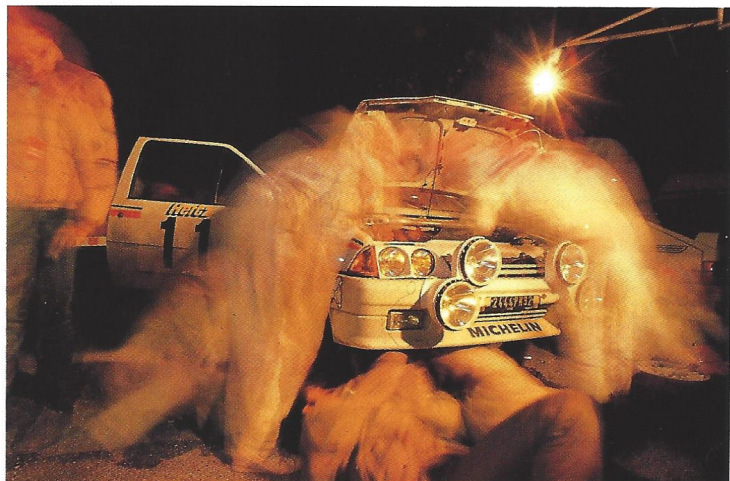
de toutes les compétitions

Programme sportif Citroën 88

1988 marque le grand retour de Citroën en compétition. Tout au long de l'année, épreuves du Championnat du monde des rallyes, Coupe AX Sport des circuits et Trophées en tous genres vont se multiplier avec, en vedette, la dernière-née de Citroën: l'AX.

Citroën's 1988 sporting calendar

1988 marks Citroën's long-awaited return to motorsports. In the course of the year, the marque will be entering or organizing World Rally Championship heats, the AX Sport Circuit Cup and trophy events of all kinds. And the star of them all is Citroën's latest supermini, the AX.



Comme l'AX n'a peur de rien, Citroën choisit, pour première épreuve, le 56^e rallye Monte Carlo, épreuve prestigieuse s'il en est, qui ouvre le Championnat du monde des rallyes. Les deux sélectionnés (catégorie hommes et catégorie femmes) du Challenge AX Sport qui, en 1987, a réuni près de 20000 candidats, sont au rendez-vous, encouragés par la présence d'un pilote de renom, Maurice Chomat. Pour les deux lauréats, Denise Jacques et sa coéquipière, Jocelyne Muller, Dany Montagne et son copilote, Jean Bourgoïn, la grande aventure commence: c'est leur première participation au Monte Carlo, mais aussi à une épreuve du Championnat du monde des rallyes. Quant à Maurice Chomat, il retrouve, pour cette épreuve, un volant d'usine qu'il avait déjà obtenu après sa brillante participation au Trophée Citroën-Total-Michelin 1981.

CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES

Au petit matin du 22 janvier, l'humeur est à l'optimisme; pour sa première sortie officielle, l'AX a rempli son contrat – et les pilotes aussi – 3 voitures au départ, 3 voitures à l'arrivée et une victoire de classe. Maurice Chomat qui, avec les 125 ch de son AX Sport, a souvent fait jeu égal avec les « grosses voitures » (180 à 260 ch), termine 12^e au classement général. Quant à Dany Montagne et Denise Jacques, bien que n'ayant pu effectuer que très peu d'essais avant le départ, ils se sont octroyés une place honorable; respectivement 30^e et 74^e au classement général. Et l'amélioration de leurs performances, à mesure qu'ils prenaient confiance dans les possibilités de leur voiture, lais-

sent bien augurer des futures épreuves.

Quatre rendez-vous sont inscrits sur leur agenda à compter du mois de mars 1988. Après le Portugal (du 1^{er} au 6 mars), ce sera le tour de Corse du 2 au 7 mai, le San Remo du 9 au 15 octobre, enfin le RAC en Grande-Bretagne du 20 au 25 novembre.

COUPE AX SPORT DES CIRCUITS DE FRANCE

Perpétuant sa politique de formules de promotion, Citroën-Compétitions, en association avec Total et Michelin, organise par ailleurs en 1988 la Coupe AX des circuits de France. Cette compétition permettra aux pilotes, femmes et hommes, de s'affronter au volant d'AX Sport (dont la définition technique est



Since the AX is afraid of nothing, Citroën chose to debut the car in the 56th Monte Carlo rally. This highly prestigious event opened the 1988 World Rally Championships. The two winning crews from the men's and women's categories of the AX Sport Challenge – which attracted almost 20,000 entrants in 1987 – were in the line-up, alongside the seasoned driver Maurice Chomat. For the two winning crews, Denise Jacques and team mate Jocelyne Muller; and Dany Montagne and co-driver Jean Bourgoïn, the adventure was just beginning. They were participating for the first time, not just in the Monte Carlo but also in a World Championship event. Maurice Chomat was once again behind the wheel of a works model, a distinction he obtained once before following his brilliant performance in the Citroën-Total-Michelin Trophy in 1981.

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

In the early hours of January 22, the mood was optimistic. For its first engagement, the AX – and the drivers – had fulfilled their promise. 3 cars started and finished the event, and took a victory in one category. In the past, the AX Sport's 125 bhp has allowed Maurice Chomat to keep up with the larger 180-260 bhp cars. This time, it powered him to 12th place in the overall classification. Dany Montagne and Denise Jacques were unable to clock up a sufficient number of test runs, but nonetheless took the 30th and 74th places respectively in the overall classification – a noble result. The improved performance that the two drivers demonstrated once they began to feel confident in their own abilities and in their vehicles bodes well for future events.

Four dates have been fixed in the drivers' calendars as of March 1988. The Portuguese rally (March 1 to 6) will be followed by the Corsican rally (May 2 to 7), next the San Remo (October 9 to 15) and finally the Royal Automobile Club rally, to be held in Britain from November 20 to 25.

AX SPORT FRENCH CIRCUIT CUP

In line with its policy of developing promotional events, Citroën-Competitions – in conjunction with Total and Michelin – has organized the AX Sport French Circuit Cup. The competition – open to both men and women – will enable drivers to take the wheel of an AX Sport (which differs slightly from normal Group A technical specifications) in the 11 circuit events scheduled in the FFSA (French



Calendrier Coupe AX Sport Circuits de France

AX Sport cup: Calendar French Circuits

20 mars	Paul Ricard
3 avril	Nogaro
1 ^{er} mai	Montlhéry
29 mai	Dijon
5 juin	La Châtre
19 juin	Rouen-les-Essarts
4 septembre	Albi
18 septembre	Magny-Cours
2 octobre	Ledenon
16 octobre	Croix-en-Ternois
30 octobre	Pau-Arnos

quelque peu modifiée par rapport au groupe A normal) dans les 11 épreuves en circuit inscrites au calendrier de la FFSA. Aucun conducteur figurant sur les listes de priorité FIA (toutes disciplines confondues) ne sera autorisé à s'inscrire. Des prix d'une valeur totale de 125 000 F (30 000 au 1^{er}, 25 000 au 2^e, 20 000 F au 3^e...) récompenseront les dix premiers de chaque épreuve auxquels s'ajouteront 7 000 F offerts par les organisateurs. Le classement de fin d'année comptabilisera tous les résultats de chaque pilote. Les 10 premiers se partageront 520 000 F (dont le 1^{er} 150 000 F, le 2^e 100 000 F...).

TROPHÉE CITROËN - TOTAL - MICHELIN

Troisième catégorie d'épreuves, le Trophée Citroën - Total - Michelin 1988. Ouvert à tous les pilotes femmes et hommes, résidant en France, et titulaires d'une licence française délivrée par la FFSA, il regroupe deux catégories d'épreuves distinctes.

D'une part des épreuves réservées aux seules AX, groupes A et N. Il s'agit des rallyes du Championnat du monde (français et étrangers), des rallyes du Championnat d'Europe (français et étrangers), des rallyes du Championnat africain, des rallyes du Championnat de France, des rallyes du Championnat de France de 2^e division, des rallyes sur terre du Championnat de France, des rallycross du Championnat de France, des courses de côtes du Championnat de France et de 2^e division et, enfin, des courses de côtes, rallycross, nationaux et internationaux, se déroulant entièrement sur le territoire français et ne comptant pour aucun championnat. Des prix seront attribués, en fonction des résultats dans la classe des moins de 1300 cm³ de l'épreuve – toutes marques de voitures confondues – aux pilotes classés dans toutes ces épreuves.

D'autre part, des épreuves du Championnat de France des rallyes sur terre, auxquelles pourront participer tous les véhicules Citroën. Des prix d'une valeur de

110 000 F seront attribués aux cinq premiers du classement général de l'épreuve, toutes marques de voitures confondues. Un prix spécial sera attribué à la Coupe des dames. Afin de permettre aux pilotes de financer leur saison, les sommes acquises leur seront distribuées en plusieurs versements en cours d'année.

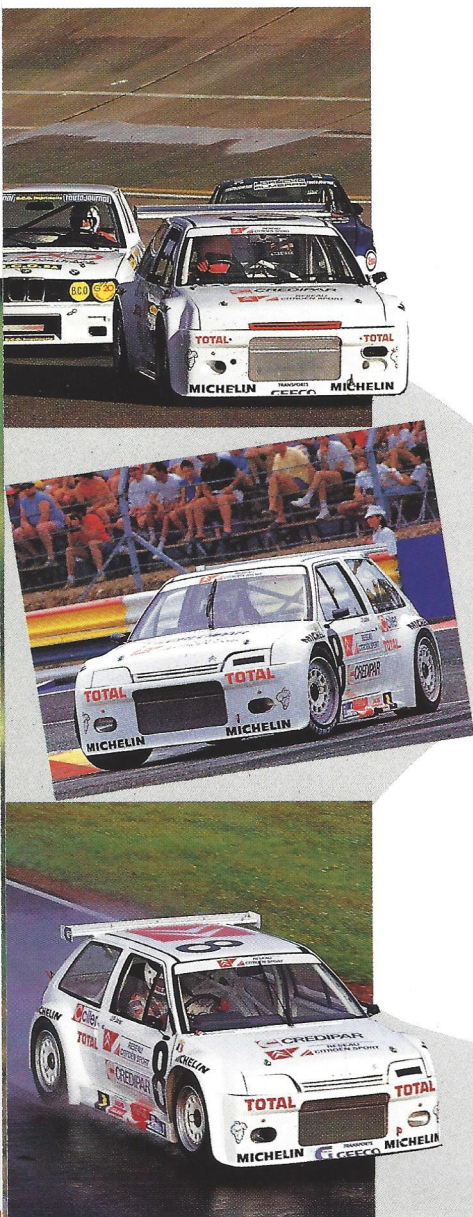
En fin de saison, un classement général des deux catégories confondues récompensera les dix premiers pilotes du Trophée Citroën - Total - Michelin, qui se partageront plus de 500 000 F. Tout titre de championne de France ou de champion de France, remporté sur une Citroën, sera récompensé d'un prix exceptionnel.

CHALLENGE RÉGIONAL CITROËN - TOTAL - MICHELIN

Le challenge régional Citroën - Total - Michelin 1988 est ouvert à tous les pilotes, femmes et hommes, résidant en France, titulaires d'une licence française délivrée par la FFSA. Les épreuves retenues pour le challenge régional sont les rallyes, rondes et sprints. Tous les véhicules Citroën seront admis à participer à ce challenge. Les dix premiers au classement général de chaque épreuve recevront un prix : 5 000 F au 1^{er}, 1 000 F au 2^e... Afin de permettre aux pilotes de financer leur saison, ces gains seront distribués en plusieurs versements en cours d'année. En fin de saison, les dix premiers recevront un prix.

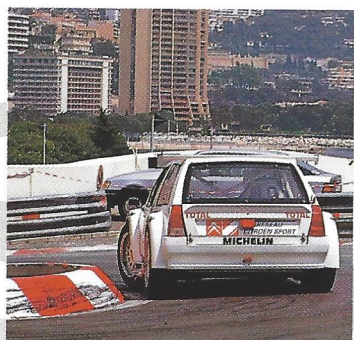
AX EN SUPERPRODUCTION

Dernière catégorie d'épreuves : la superproduction. Citroën, prolongeant sa participation déjà effective en 1987, participera à toutes les épreuves du Championnat de superproduction avec, au volant, Carole Vergnaud et Jean-Pierre Jarier.



motorsports federation) calendar. Drivers who appear on FIA priority lists, irrespective of category, are not permitted to enter.

Total prizemoney for the competition stands at FF 125,000 for the top ten drivers in each event (FF 30,000 for first place, FF 25,000 for second, FF 20,000 for third, etc.). The organizers are also offering a further FF 7000 for each of the top ten. Year-end



classification will be based on the complete results of each driver.

The first ten in the overall classification will share prizemoney of FF 520,000 (FF 150,000 for first place, FF 100,000 for second place, etc.)

CITROËN-TOTAL-MICHELIN TROPHY

The 1988 Citroën-Total-Michelin Trophy comprises the third series of events. The Trophy is open to all French residents who hold an FFSA permit, and is divided into two separate categories.

The first category – groups A and N – is open to AXs only, and comprises World Championship rallies (French and non-French events), European Championship rallies (French and non-French events), African Championship rallies, French Championship rallies (1st and 2nd division); and finally all national or international coastal races and cross-country rallies that are held on French territory and that do count towards a championship title. Cash prizes will be awarded to drivers who are ranked in all

these events, according to the results in the under-1300 cm³ class (all marques).

The second category involves the French Off-Road Rally Championship, which is open to all Citroën vehicles. Prizes worth FF 110,000 will be awarded to the first five drivers in the overall classification (all marques), and a special prize will be awarded with the Ladies' Cup. Winnings will be paid out in installments throughout the year in order to help drivers to cover their costs for the season.

At season's end, an overall classification based on the combined results of both categories will enable the organizers to select the top ten competitors in the Citroën-Total-Michelin Trophy, who will share over FF 500,000 in prizemoney. Special prizes will be awarded for any driver who wins the man's or woman's French championship title at the wheel of a Citroën.

CITROËN-TOTAL-MICHELIN REGIONAL CHALLENGE

The 1988 Citroën-Total-Michelin Regional Challenge is open to all French residents who are holders of an FFSA permit. The events that have been selected for the regional challenge include rallies, lap events and sprints. The Challenge is open to all Citroën vehicles. The top ten drivers in the overall classification of each event will receive cash prizes (first prize of FF 5000, second prize of FF 1000, etc.). Winnings will be paid out in installments throughout the year in order to help drivers to cover their costs for the season. At the end of the season, the top ten drivers will each receive a special prize.

SUPERPRODUCTION FOR THE AX

The final category of events involves the Citroën superproduction model, which competed

so well in 1987. Carole Vergnaud and Jean-Pierre Jarier will drive the car in all of the year's Superproduction Championship events.



Calendrier Championnat de France de superproduction

French superproduction Championship: Calendar

20 mars	Paul Ricard
3 avril	Nogaro
1 ^{er} mai	Montlhéry
15 mai	Monaco
29 mai	Dijon
19 juin	Rouen-les-Essarts
3 juillet	Paul Ricard
24 juillet	Croix-en-Ternois
4 septembre	Albi
2 octobre	Ledenon
9 octobre	Montlhéry
30 octobre	Pau-Armos

MAIS QU'EST-CE QUI FAIT



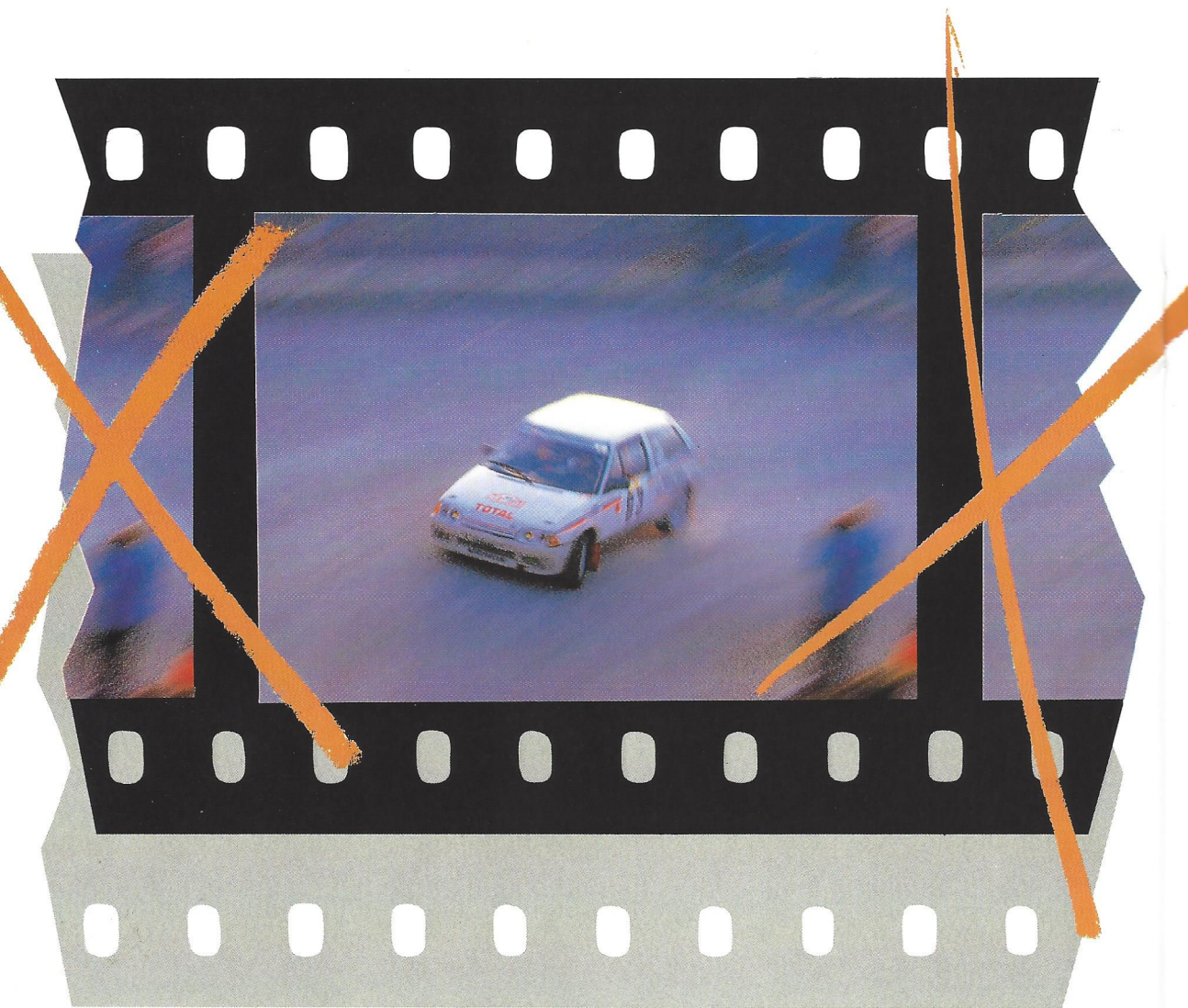
IT COURIR REINHARD?

Ou Reinhard Klein, photographe de rallyes

Autodidacte à l'origine, Reinhard Klein est aujourd'hui considéré comme l'un des meilleurs photographes des rallyes automobiles. Depuis plusieurs années, il photographie les rallyes les plus prestigieux pour le compte des marques les plus réputées.

Reinhard Klein: rally photographer

Originally self-taught, Reinhard Klein has acquired a reputation as one of the top-flight rally photographers of his generation. For the past few years, he has been commissioned repeatedly by Europe's leading carmakers to photograph the world's most prestigious rallies.



Quoi de plus naturel que de confier à un photographe de renommée internationale un reportage sur la première participation de la Citroën AX au Championnat du monde des rallyes 1988 ! Surtout si cette entrée officielle se fait à l'occasion du rallye le plus célèbre, celui de Monte Carlo !

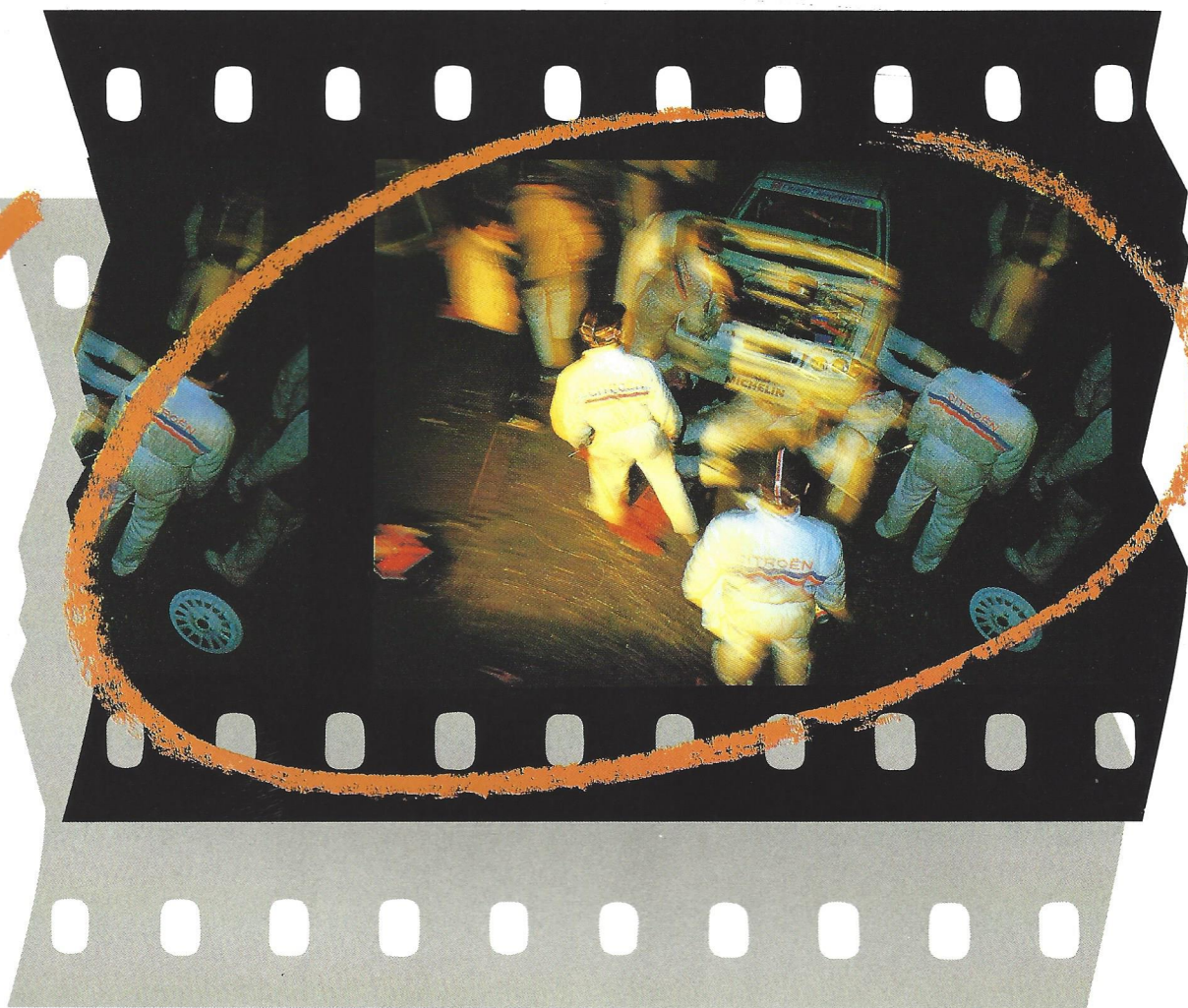
Le nom du photographe ? Reinhard Klein. Les quelques photos sélectionnées pour cette rubrique donnent un aperçu du travail de ce reporter, bien connu du milieu sportif.

Ses premières photos ne laissent pourtant rien présager de ses futurs succès. Selon son propre aveu, il commet toutes les erreurs de l'amateur, « gâche » beaucoup de pellicules et connaît bien des défits. Mais sa volonté et sa

ténacité – ses origines germaniques, peut-être ? – lui permettent petit à petit de marquer des points. En parfait « self made man », il apprend tout seul, se cramponnant à sa sensibilité, à son talent. Il ne veut surtout pas subir l'influence des autres, les « grands » de la photographie ! Son style est à lui, fruit de ses tâtonnements, de ses remises en question, de ses recherches, de ses défaites aussi.

Après quelques années d'efforts intenses, plus de place pour l'amateurisme : Reinhard est désormais un professionnel à part entière. Très rapidement, il se spécialise dans les reportages photographiques des sports mécaniques. Pour lui, un rallye n'est pas seulement synonyme de

performance technique. Aventure aux multiples facettes, le rallye met en scène des véhicules bien sûr, mais aussi des routes, des ambiances, et surtout des hommes. Reinhard est fasciné par ces hommes qui luttent contre eux-mêmes avant de se mesurer à leurs concurrents. Il les suit patiemment et passionnément, essayant de traduire en images leur rage de vaincre. De rallye en rallye, de spéciale en spéciale, il court sa propre course, parfois course contre la montre – les parcours de liaison sont souvent longs et encombrés –, parfois course avec ses confrères pour se réserver le meilleur poste d'observation, c'est toujours une course avec lui-même pour dépasser ses propres limites.



What could be more natural than to commission an internationally reputed photographer to cover the AX's rally debut in the 1988 World Rally Championship? And what more fitting showcase for that debut than the world's most famous rally: Monte Carlo! That photographer's name is Reinhard Klein, and the photographs selected for this article will give readers a taste of the work of this reporter, who has gained a considerable reputation in the world of sport.

And yet Klein's early work gave no hint of the success that lay in store. Klein himself admits that he made the same mistakes as all amateurs, wasting roll upon roll of film and becoming increasingly frustrated. However, his

determination and his tenacity (perhaps connected with his German origins) enabled him to gradually make his mark. Klein taught himself, relying only on his sensitivity and his talent, and refusing to be influenced by the "great" photographers. His style is clearly his own – the result of trial and error, of careful research and also of his early setbacks.

After years of intensive effort, the keen amateur made way for a fully fledged professional. Reinhard very quickly became specialized in photographing motorsports. For him, a rally is more than a simple question of technical performance – the cars, the roads, the atmosphere and, above all, the drivers all combine to form a multifaceted adventure.

Reinhard is fascinated by people who put themselves to the test before measuring up to their competitors. He follows them patiently and passionately, attempting to capture their determination on film. From rally to rally and special event to special event, Reinhard Klein runs his own race. Sometimes he is racing against time – journeys between two events are often long and congested – and sometimes against his fellow photographers to find the best observation point. But whatever the circumstances, Reinhard Klein is competing against himself, pushing himself to the limit – and beyond.





OPERATION DRAGON

A la découverte de la Chine profonde

Le «V» de la victoire fait par M. Xu sur la Grande muraille trouve aujourd'hui une imprévisible concrétisation. En vertu d'un accord signé par Citroën et les autorités chinoises compétentes, les Relations publiques organisent en juillet prochain la première traversée de la Chine en automobile.

Into the heart of China

The Churchillian victory sign with which Mr Xu saluted the AX on the Great Wall of China has taken on an unexpected significance. Under the terms of an agreement signed by Citroën and the Chinese authorities, the marque's Public Relations Department is organizing the first car trek across China next July.

La Chine s'ouvre ! Cette affirmation, présente au détour de tous les magazines, incite au voyage vers ce pays, fermé pendant de longues années aux voyageurs occidentaux. Ce n'est pas que les Chinois avaient tant de secrets à préserver ; mais, tradition d'hospitalité asiatique oblige, les structures d'accueil n'étaient pas jugées suffisantes ou assez dignes du « noble étranger » qui leur faisait l'honneur de visiter le pays. Et, comme tout ce qui est mystérieux attire, visiter la Chine est ainsi devenu le désir de bien des Occidentaux et plus particulièrement des jeunes Européens. Longtemps fascinés par la démesure du continent américain, ils se tournent aujourd'hui vers cette nation en pleine évolution. Pas seulement pour visiter la Cité interdite ou escalader la Grande muraille, mais aussi tout

simplement... pour rencontrer les Chinois.

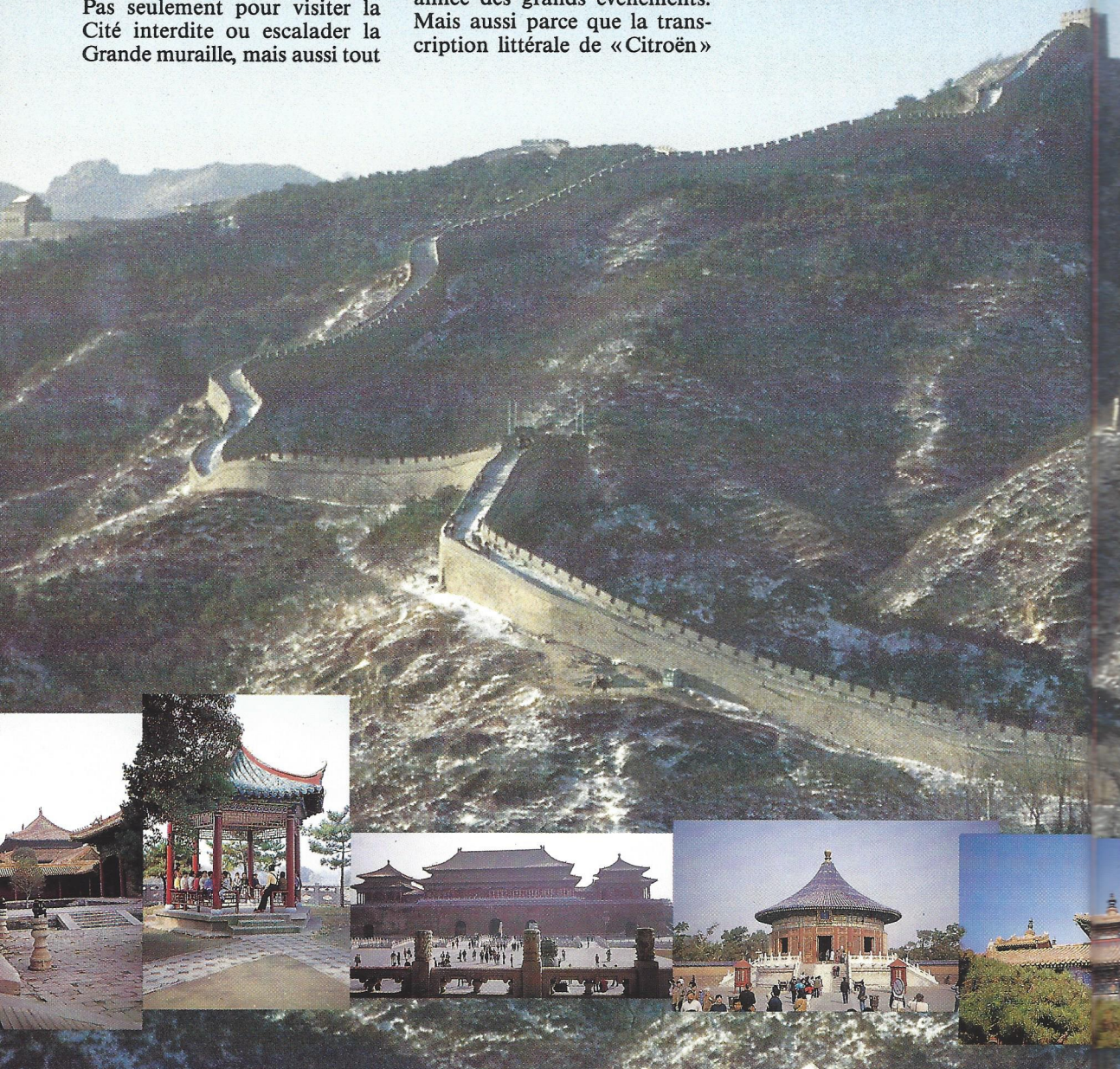
La Chine et les Chinois c'est une longue amitié avec Citroën. En 1931, les autochenilles de la Croisière Jaune avaient refait la route de la soie et, en juillet 1986, la petite dernière de Citroën, l'AX, avait fait ses premiers tours de roues sur la Grande muraille, tandis qu'un maçon chinois, hilare, la qualifiait de « révolutionnaire ».

Deux ans plus tard, l'AX a grandi et Citroën récidive en organisant l'« Opération dragon ».

Pourquoi « Opération dragon » ? Tout d'abord parce que 1988 est, en Chine, l'année du dragon, année symbole pour les Chinois, année des grands événements. Mais aussi parce que la transcription littérale de « Citroën »

en chinois est « le dragon d'acier ».

« Opération dragon » sera donc la première traversée de la Chine par des Européens au volant de leur AX. Traversée du sud au nord, de Shenzhen, ville frontière près de Hong-Kong, à la capitale Beijing (Pékin). Près de 5000 km sur les routes chinoises qui seront parcourues, du 17 juillet au 10 août 1988, par 140 jeunes Européens auxquels se joindront 20 jeunes Chinois pour une découverte de la Chine « profonde ». C'est un exceptionnel privilège que les autorités chinoises accorderont ainsi aux jeunes Européens, car les routes chinoises étaient jusqu'à maintenant interdites aux étrangers. Rouler en Chine est un extraor-



China is opening up to the outside world! Press headlines have been proclaiming the message, encouraging travellers to discover this vast country that was for so long closed to the West. The reason for that isolation was not that the Chinese had secrets to hide but because the country's tourist infrastructure was judged inadequate to welcome the "noble stranger" and honoured visitor in a manner befitting traditional Chinese hospitality. Since all that is mysterious is naturally attractive, China has attracted the interest of a large number of Westerners – and especially young Europeans, who were once fascinated by the vastness of the USA and who are now

turning their attention to this rapidly developing country. These youngsters are not solely interested in visiting the Forbidden City or in walking along the Great Wall, but quite simply in meeting the Chinese themselves.

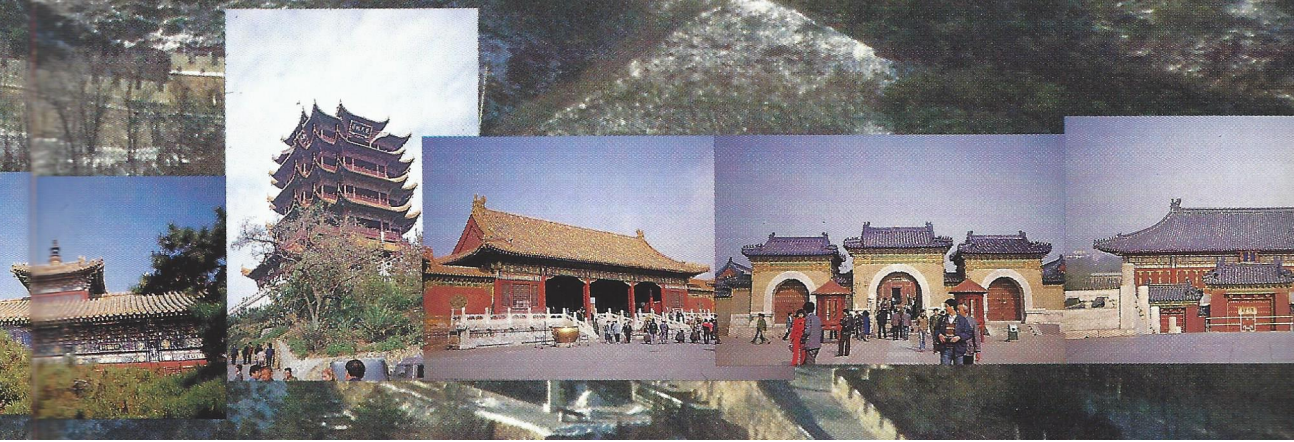
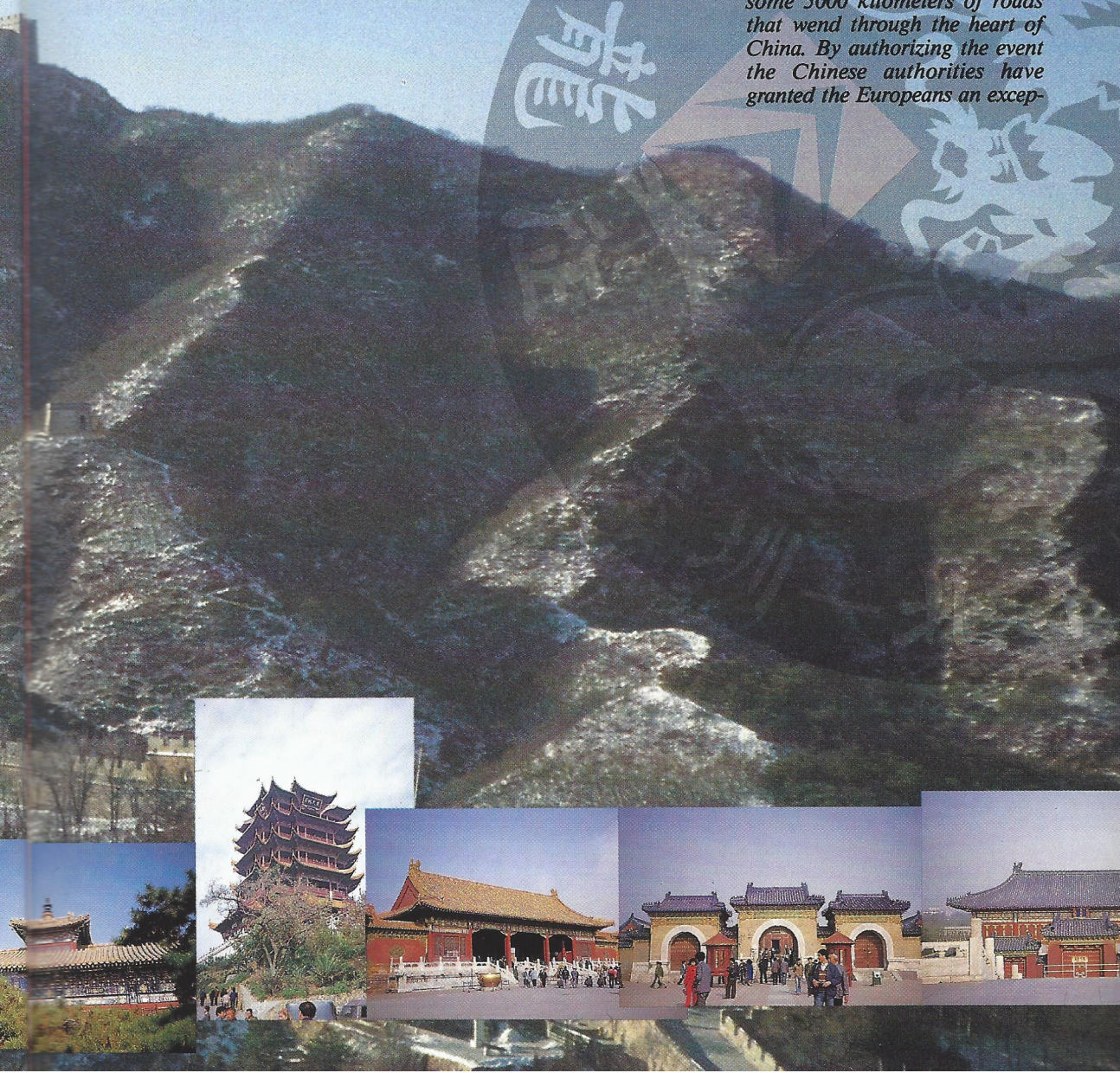
The ties of friendship between Citroën and China stretch back a long way. In 1931, the tracked vehicles participating in the Asian expedition retraced the ancient silk route, while in July 1986 Citroën's newest supermini, the AX, went for its first spin on the Great Wall of China, under the mirthful gaze of a Chinese labourer who thought the whole event was "Revolutionary".

Two years later the AX has grown up, and Citroën has gone back to

its adventurous roots by organizing Operation Dragon.

The name Operation Dragon was chosen for two reasons. First, 1988 is the Year of the Dragon – a highly symbolic year for the Chinese, and one that is marked by great events. The second reason is that the literal transcription of "Citroën" in Chinese is "the steel dragon".

Operation Dragon will be the first opportunity for a group of Europeans – at the wheel of the AX – to drive across China. The route runs north-south – from Shenzhen, a border town near Hong Kong, to the capital Beijing. Between July 17 and August 10, 1988, 140 European drivers and 20 young Chinese will cover some 5000 kilometers of roads that wend through the heart of China. By authorizing the event the Chinese authorities have granted the Europeans an excep-

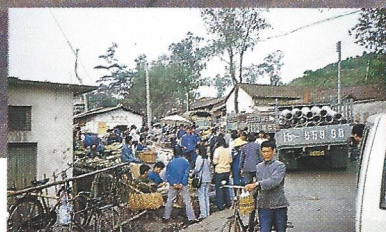
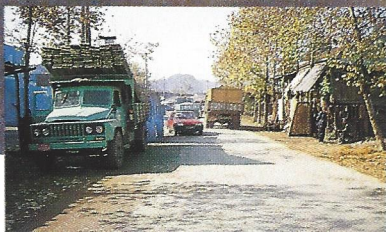
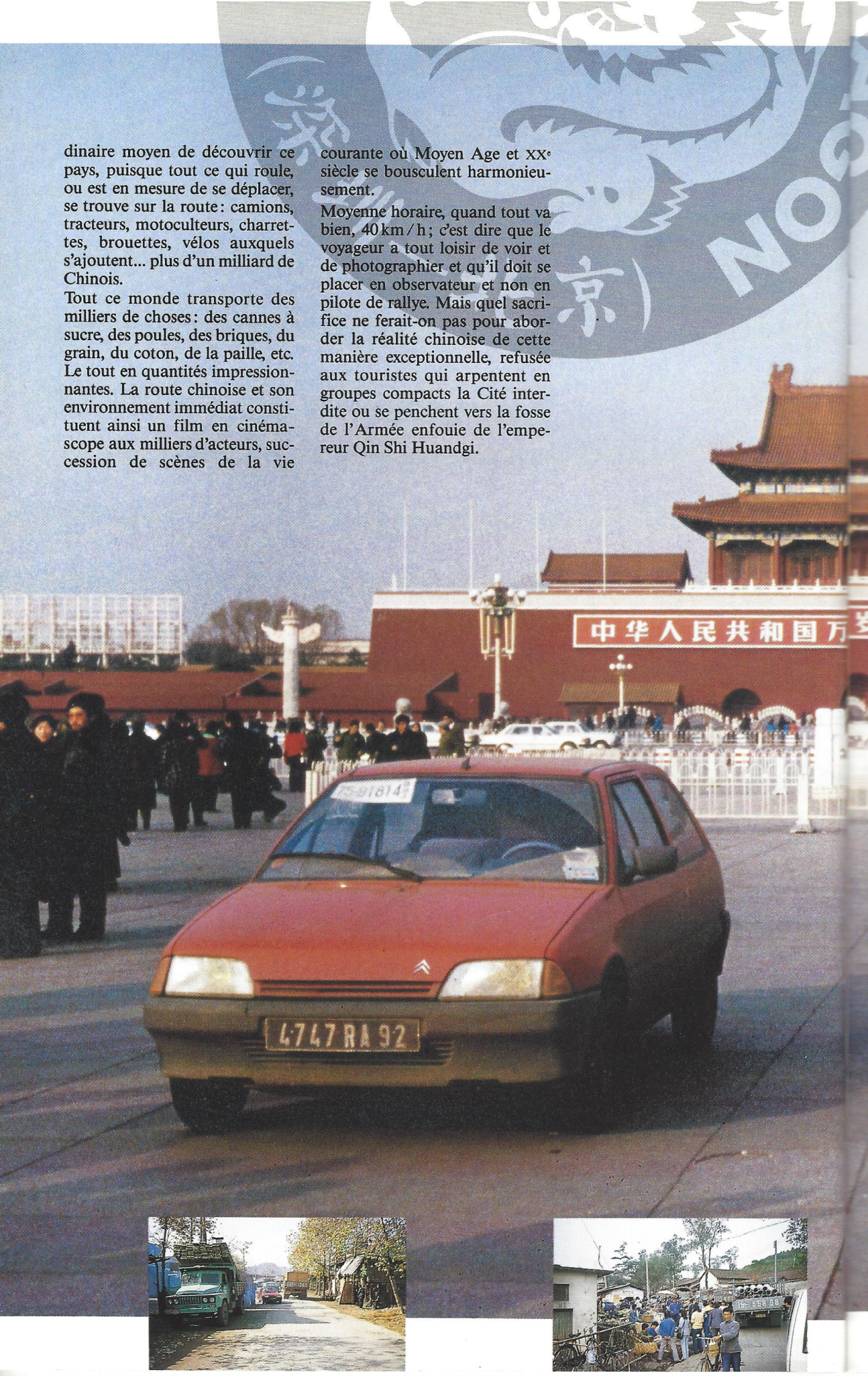


dinaire moyen de découvrir ce pays, puisque tout ce qui roule, ou est en mesure de se déplacer, se trouve sur la route: camions, tracteurs, motoculteurs, charrettes, brouettes, vélos auxquels s'ajoutent... plus d'un milliard de Chinois.

Tout ce monde transporte des milliers de choses: des cannes à sucre, des poules, des briques, du grain, du coton, de la paille, etc. Le tout en quantités impressionnantes. La route chinoise et son environnement immédiat constituent ainsi un film en cinémascope aux milliers d'acteurs, succession de scènes de la vie

courante où Moyen Age et XX^e siècle se bousculent harmonieusement.

Moyenne horaire, quand tout va bien, 40 km/h; c'est dire que le voyageur a tout loisir de voir et de photographier et qu'il doit se placer en observateur et non en pilote de rallye. Mais quel sacrifice ne ferait-on pas pour aborder la réalité chinoise de cette manière exceptionnelle, refusée aux touristes qui arpentent en groupes compacts la Cité interdite ou se penchent vers la fosse de l'Armée enfouie de l'empereur Qin Shi Huangi.



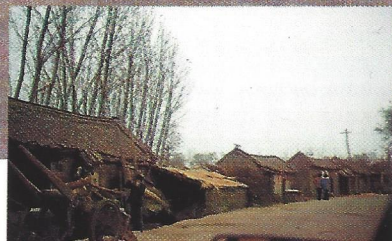
tional privilege, since Chinese roads have up until now been off-limits to foreigners. Motoring is an extraordinary way of discovering the country, since anything (and everything) that moves in China takes to the roads: lorries, tractors, cultivators, carts, wheelbarrows, bicycles – to say nothing of one thousand million Chinese.

This enormous volume of traffic transports a myriad of goods:

sugar cane, chickens, bricks, grain, cotton, straw – and all in enormous quantities. Chinese roads and the surrounding environment thus form the backdrop for a magnificent feature film where thousands of actors play out a series of scenes of everyday life, in which the 20th century happily rubs shoulders with the Middle Ages.

Under ideal driving conditions, the average speed is 40 kmh

(25 mph). The traveller thus has all the time in the world to look around and to take photographs: he must consider himself as an observer and not as a rally driver. What sacrifices would one not make just to be able to discover the reality of China in this exceptional manner, denied to those package-deal tourists who traipse in groups through the Forbidden City or lean over to peer at the terra-cotta army of Emperor Qin Shi Huangdi?



COMMENT PARTICIPER A «OPÉRATION DRAGON»

La candidature est ouverte aux jeunes de 18 à 30 ans de neuf pays européens : France, Grande Bretagne, Belgique, Danemark, Espagne, Italie, Norvège, Pays-Bas et Portugal. Les candidatures devront être présentées par équipage de deux personnes titulaires du permis de conduire, chaque équipage devant disposer d'une AX (10E, 10RE, 11 RE, 11 TRE, 3 et 5 portes, AX entreprise exclue). Les candidats devront s'inscrire dans l'une des 5 catégories suivantes :

- médicale et para-médicale,
- audiovisuelle (cinéastes, photographes...),
- techniciens, ingénieurs, scientifiques,
- commerciale, juridique, économique,
- artistique et littéraire (dessinateur, peintre, écrivain, architecte...).

Les candidats pourront être professionnels ou étudiants. La diversité de ces formations permettra d'élargir et d'enrichir les échanges avec les 20 jeunes Chinois invités à participer à l'opération.

Les 140 participants seront sélectionnés après examen de leur bulletin de candidature et de leurs motivations. Les candidats, retenus à l'issue de ces premières sélections, seront invités à se présenter avec leur coéquipier et à participer à des entretiens avec les représentants de Citroën. Une participation aux frais de 5000 F par personne (10000 F par équipage) sera demandée, Citroën prenant en charge le transport des véhicules, le transport des équipages par avion, l'hébergement et la nourriture durant tout le séjour, les visites touristiques, l'assistance technique et le carburant.

Resteront à la charge des participants, les frais de visa et de vaccinations et l'acheminement de leur AX au port du Havre.



HOW TO TAKE PART IN OPERATION DRAGON

The trek is open to entrants aged between 18 and 30 from nine European countries: France, Britain, Belgium, Denmark, Spain, Italy, Norway, the Netherlands and Portugal. Applications must be made by crews of two persons, both holders of valid driver's licences. Each crew must have an AX: 10E, 10RE, 11RE, 11TRE, 3-door or 5-door models (the AX Entreprise commercial model is not eligible). Applicants should enrol in one of the following 5 professional categories:

- medical and para-medical;
- audiovisual (film makers, photographers, etc.);
- technical, engineering and scientific;
- commercial, legal or economic;
- artistic and literary (illustrators, painters, writers, architects, etc.).

The competition is open to professionals and students in all these disciplines, and the diversity of professional backgrounds will broaden and enrich the dialogue with the 20 young Chinese who have been invited to take part in the operation.

The 140 participants will be selected after examination of the application forms and consideration of the motivations of the applicants. Those who are chosen at the first-round selection process will be invited to participate, together with their fellow crew-members, in a series of interviews with Citroën representatives. Each participant will be asked to contribute FF 5000 (FF 10,000 per crew) towards costs. Citroën will cover the cost of vehicle transport, air travel for the crews, accommodation and food throughout the stay in China, sightseeing trips, technical assistance and petrol.

Participants will be responsible for obtaining visas and vaccinations, and for transporting their AX to the French port of Le Havre.

CALENDRIER

- du 7 mars au 8 avril: envoi des bulletins de candidature.
- 8 avril: clôture des dépôts de candidature.
- à partir du 20 avril: épreuves de sélection pour les candidats retenus au premier tour.
- 3 mai: annonce des résultats.
- 1^{er} juin: embarquement des AX au port du Havre.
- 14 juillet: départ de Paris pour Hong-Kong.
- 17 juillet: entrée en Chine par Shenzhen.
- 10 août: retour en Europe, départ de Beijing (Pékin).

TIMETABLE

- March 7 to April 8: Application period;
- April 8: Final entry date;
- April 20: Selection tests for successful first-round applicants;
- May 3: Announcement of results;
- June 1: AXs embark at Le Havre;
- July 14: Departure Paris-Hong Kong;
- July 17: Enter China via Shenzhen;
- August 10: Departure from Beijing to Europe.

ITINÉRAIRE ET VISITES TOURISTIQUES

- Hong-Kong
- Shenzhen (ville frontière)
- Guangzhou (Canton)

visites :

- Parc Yue Xiu
- Tour Zhenhailou
- Marché Qing Ping

- Chenzhou

- Changsha

visites :

- Musée de la Province du Hunan

- Mont Yuelu

- Université de Mao

- Yue Yang

visites :

- Tour de Yueyang
- Lac de Dongting

- Wuhan

visites :

- Musée du Hubei
- Pavillon de la Grue Jaune
- Fleuve Bleu
- Marché aux oiseaux

- Zhengzhou

visite :

- Musée du Henan

- San Man Xia

- Xi'An

visites :

- Armée enfouie et musée
- Pagode des Oies Sauvages
- Sources thermales Huaqing
- Musée du Saanxi

- Luo Yang

visites :

- Grottes de Long Meu
- Temple de Shaolin

- Beijing

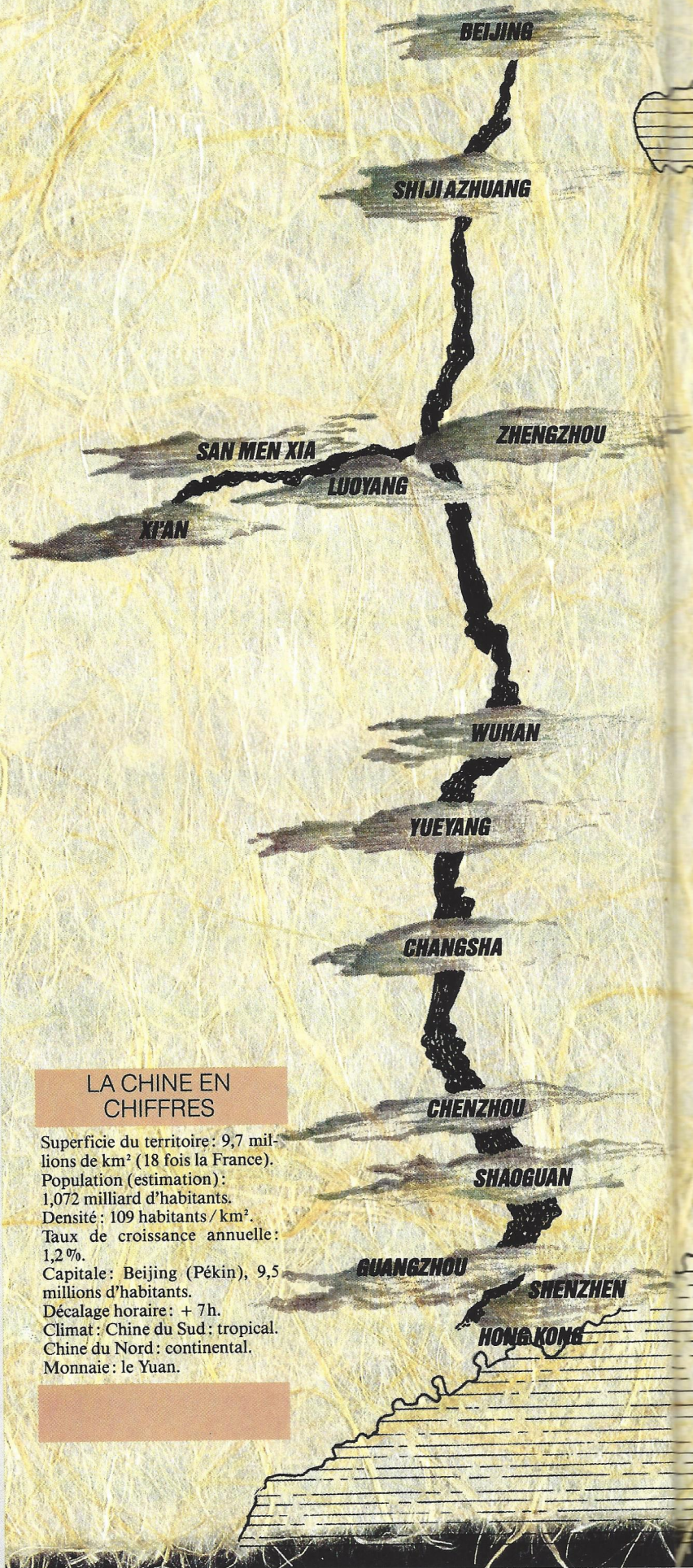
visites :

- Place T'ien An Men
- Cité interdite
- Palais d'été
- Temple du Ciel
- Temple des Lamas
- Grande muraille
- Tombeaux Ming

Ces visites touristiques seront complétées par de nombreuses rencontres sur les thèmes intéressant les différentes catégories de participants.

C'est donc une véritable découverte de la Chine à travers ses réalités humaines, ses paysages, ses villages, ses villes, ses monuments, ses activités économiques qui sera proposée aux jeunes européens guidés par leurs homologues chinois.

Pour vous inscrire, écrivez à :
Automobiles Citroën
Opération Dragon
F-92208 Neuilly-S-Seine Cedex



LA CHINE EN CHIFFRES

Superficie du territoire: 9,7 millions de km² (18 fois la France).

Population (estimation):

1,072 milliard d'habitants.

Densité: 109 habitants / km².

Taux de croissance annuelle: 1,2 %.

Capitale: Beijing (Pékin), 9,5 millions d'habitants.

Décalage horaire: + 7h.

Climat: Chine du Sud: tropical.

Chine du Nord: continental.

Monnaie: le Yuan.

CHINA AT A GLANCE

Surface area: 9.7 million km² (3.7 million square miles, i.e., 40 times the size of the United Kingdom)

Population (estimate):

1,072,000,000

Population density: 109 inhabitants per km².

Annual population growth: 1.2%

Capital: Beijing (9.5 million inhabitants).

Time difference: + 7 hours.

Climate:

Southern China: tropical

Northern China: continental

Currency: yuan (10 fen = 1 jiao; 10 jiao = 1 yuan)

ITINERARY AND SIGHTSEEING TRIPS

- **Hong-Kong**
- **Shenzhen (border town)**
- **Guangzhou (Canton)**

highlight excursions:

- Yue Xiu park
- Zhenhailou tower
- Quing Ping market

- **Chenzhou**

- **Changsha**

highlight excursions:

- Hunan Province museum
- Mount Yuelu
- Mao university

- **Yue Yang**

highlight excursions:

- Yueyang tower
- Dongting lake

- **Wuhan**

highlight excursions:

- Hubei museum
- Pavilion of the Yellow Crane
- Blue River
- Bird market

- **Zhengzhou**

highlight excursion:

- Henan Museum

- **San Man Xia**

- **Xi'An**

highlights excursions:

- Terra-cotta army and museum
- Pagoda of the Wild Geese
- Huaqing hot springs
- Saanxi museum

- **Luo Yang**

highlight excursions:

- Long Meu grotto
- Shaolin temple

- **Beijing**

highlight excursions:

- T'ien An Men Square
- Forbidden City
- Summer Palace
- Temple of Heaven
- Temple of the Lamas
- Great Wall
- Ming tombs

In addition to these sightseeing excursions, a series of encounters will be organized around themes of particular interest to the different professional categories.

The young Europeans who are selected to take part in Operation Dragon will thus have the opportunity to discover China through its human experience: the countryside, the towns, the monuments and the economic activity of the country will unfold under the guidance of the young Chinese who will accompany the drivers of the Steel Dragon.

Applications should be sent to:
Automobiles Citroën
Operation Dragon
F - 92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

CONJONCTURE

+ 25,8%: PRODUCTION EN FETE

En produisant 740 075 véhicules en 1987 (dont 666 006 voitures particulières), Citroën améliore sa performance de + 25,8 % par rapport à 1986 et bat son propre record de production de 1977. A noter en particulier le bon départ de l'AX (238 562 véhicules) et la tenue de la BX (294 653).

+ 25,8%: PRODUCTION ON THE MARCH

In 1987 Citroën produced 740,075 vehicles (including 666,006 private cars), up by 25.8% on 1986 figures. That performance also broke the marque's own production record, which was set in 1977. Two salient results were the successful start for the AX (238,562 units) and the continued good performance of the BX (294,653).

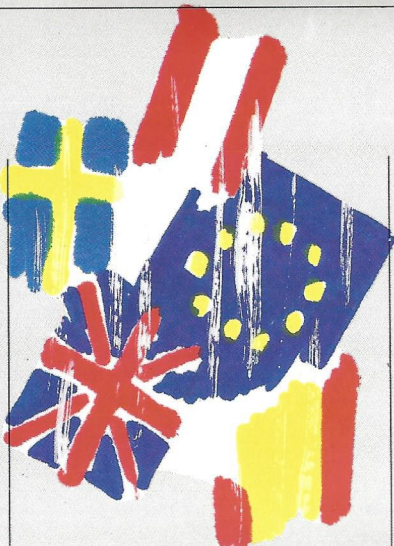


+ 25,8%: EXPORTATIONS EN TETE

Même évolution pour les exportations qui représentaient 57,8 % de la production totale en 1987. Avec 427 660 véhicules exportés, contre 339 781 en 1986, la progression est de... + 25,8 %.

+ 25,8%: EXPORTS IN THE LEAD

Exports kept pace with increased production, accounting for 57.8% of total vehicle output in 1987. With year-end export sales of 427,660 (compared with 339,781 in 1986) the increase stood at... 25.8%.



12 MOIS - 12 PAYS

Avec 312 000 voitures particulières (358 723 véhicules au total) vendues sur le marché européen hors France (12 pays), Citroën progresse de + 16 %. Notable résultat puisque, dans le même temps, le marché total n'a lui augmenté que de 6 %.

Les principaux artisans de cette croissance sont l'Espagne (+ 59 %), la Grande-Bretagne (+ 34 %) et, dans une moindre mesure compte-tenu des volumes représentés, la Suède (+ 45 %) et l'Autriche (+ 22 %).

12 MONTHS IN 12 COUNTRIES

Citroën's total 1987 sales in the 12 countries (excluding France) that form the European market were up by 16%, with 312,000 private cars (358,723 total). That result is all the more remarkable since the overall market grew by only 6% over the same period.

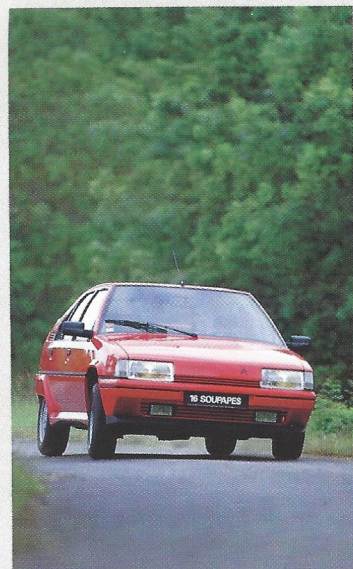
The countries chiefly responsible for the surge in sales were Spain (+ 59%) and Britain (+ 34%); and to a lesser extent, because of the lower volumes involved, Sweden (+ 45%) and Austria (+ 22%).

333 775

263 000 voitures particulières Citroën (333 775 véhicules au total) ont trouvé acquéreur sur le marché français en 1987, soit 18 % de plus qu'en 1986, ce qui représente pour la marque un taux de pénétration de 12,5 %. La BX (120 000 exemplaires) reste le modèle Citroën le plus vendu, suivi de près par l'AX (91 000 exemplaires).

333,775

French carbuyers snapped up a total of 333,775 Citroëns (263,000 private cars) in 1987. That figure represents an 18% increase over 1986, thereby boosting market penetration to 12.5%. The BX remains the most successful model (120,000 units), with the AX (91,000 units) in hot pursuit.



TAUX DE FIDELITE : 59 %

Depuis 1983, Citroën a mis en place un baromètre qui permet de mesurer « l'évolution de la fidélité » des possesseurs de véhicules Citroën au garage de la marque. En 1987, 1 700 personnes, représentatives du parc français de véhicules particuliers de moins de 10 ans d'âge, ont été interrogées. 59 % d'entre elles sont prêtes à recourir au service après-vente Citroën.

59% CUSTOMER LOYALTY

In 1983 Citroën developed a system for measuring the loyalty of Citroën owners to the marque's own garages. In 1987 the company interviewed a sample of 1700 persons who were representative of owners of private cars under 10 years old. 59% declared that they were fully prepared to use Citroën's after-sales service.

echos



NUMÉRO 1

PARIS. Le Double Chevron, magazine que la Direction de l'information et des relations publiques de Citroën publie depuis 1965 à l'intention de 20000 lecteurs du monde entier, s'est vu décerner par l'UJEF (Union des journaux et journalistes d'entreprise de France) le premier prix dans la catégorie Journal Externe.

THE BEST

PARIS. Official: Double Chevron is tops! The magazine – published by Citroën's Information and Public Relations Department since 1965 – has a worldwide readership of 20,000. The prestigious UJEF (French institute of corporate journalism) awarded the Double Chevron its top prize in the External Communications Journal Category.

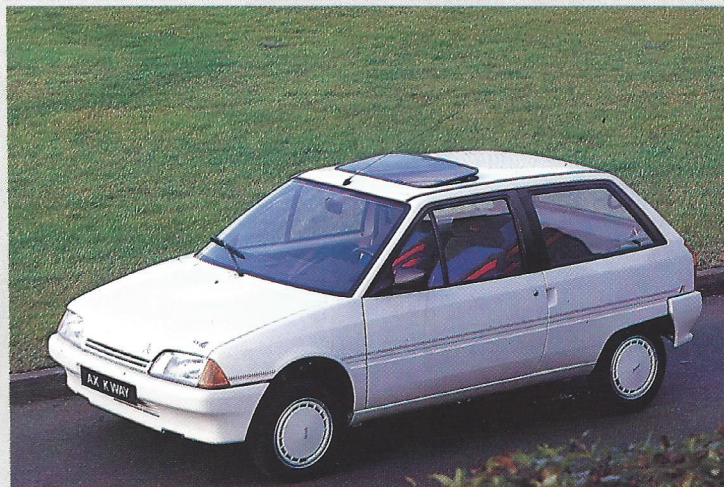
UN KWAY POUR L'AX

NEUILLY. Une nouvelle série spéciale dans la gamme des AX, limitée à 2500 exemplaires: l'AX KWAY. Sur base d'AX 10 E 3 portes, teinte unique blanc meije,

soulignée d'un décor adhésif latéral et arrière bleu et rouge et du logo KWAY, prééquipement radio. Aucun équipement optionnel n'est prévu. Son prix: 47200 F TTC.

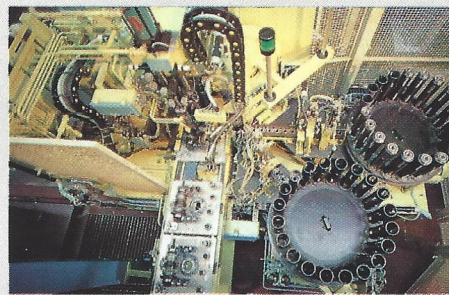
AX... THE K-WAY

NEUILLY. The AX K-WAY is a new limited edition of the Citroën supermini. Just 2500 of the cars – based on the 3-door AX 10 E – are to be produced. The meije white bodywork is highlighted by a lateral trim strip and a blue-and-red tailgate emblazoned with the K-WAY logo. The car comes equipped with a radio installation set. Selling price: FF 47,200 (no optional equipment available).



COMPÉTENCES

NEUILLY. Un nouveau titre figure au catalogue de la cinémathèque de Citroën: « Compétences », diaporama de présentation de l'usine de Metz et, plus particulièrement, des nouveaux moyens de production de la boîte de vitesses MA. Pour faciliter la diffusion, ce programme est disponible sous sa forme refilmée (en copie 16 mm et cassettes vidéo VHS ou UMATIC) auprès de la Direction de l'information et des relations publiques.



SKILL

NEUILLY. Citroën's film library has added another title to its catalogue – a slide presentation entitled "Skill", which describes the Metz plant and highlights the new equipment and techniques used in the production of the MA gearbox. To simplify distribution, the presentation has been transferred to film (16 mm reel or VHS and U-Matic cassettes), and can be obtained from the Public Relations Department.



SUR LES TRACES DU PÈRE NOËL

CANET-EN-ROUSSILLON. Un nouveau rallye doit se dérouler en décembre 1988 du Cercle polaire à la Méditerranée. Appelé le «Rallye du Père Noël», le circuit partira de Rovaniemi en Laponie – patrie présumée du Père Noël – pour aboutir à Canet-en-Roussillon où se situe le Musée du Père Noël. Et Citroën dans tout cela ? Six AX GT sont parties cet hiver pour assurer la reconnaissance du circuit. Elles ont ouvert la route et reconnu le tracé. Mission accomplie !

IN HIS MASTER'S TRACKS HE TROD...

CANET-EN-ROUSSILLON. A new rally linking the Arctic circle to the Mediterranean is scheduled for December 1988. The circuit of the "Santa Claus Rally", as it has been christened, will begin at Rovaniemi in Lapland, which as everyone knows is Father Christmas' birthplace, and will finish at Canet-en-Roussillon on the Mediterranean, home of the Father Christmas museum. Where does Citroën fit in? This winter, the marque sent six AX GTs to reconnoiter the circuit. The crews opened up and marked out the route. Mission accomplished!

AX SPORT BIS

NEUILLY. Commercialisation, début mars 1988, d'une nouvelle version de l'AX Sport. Celle-ci présente plusieurs modifications par rapport à la version précédente: nouveaux freins avant plus largement dimensionnés, nouvelles roues de 14 pouces,

meilleure insonorisation, montage d'un déflecteur arrière en position haute, nouveau combiné à grands cadrans pour le compte-tours et le compteur de vitesses. Disponible en quatre teintes: blanc meije, rouge furio, noir verni, gris perlé métallisé verni. Équipement en option: pack VIP, jantes en alliage léger, peinture métallisée.

AX SPORT N°2

NEUILLY. A new version of the AX Sport is to be launched at the beginning of March 1988. New features include redesigned front brakes, 14-inch wheels, a high-mounted rear quarter vent, improved soundproofing and a new large-gauge speedometer / tachometer unit. The new AX Sport is available in meije white, furio red, gloss black, and metallic superlustre pearl grey. Options include a VIP leather pack, light-weight alloy wheel rims and metallic superlustre finish.

GÉNÉALOGIE II

NEUILLY. Avis aux amateurs de voitures anciennes: réédition – suite aux nombreuses demandes des lecteurs – du livre «Généalogie» dont la parution précédente date de 1979. La nouvelle édition, mise à jour et complétée de huit modèles anciens, comporte 160 pages et sera vendue à la Direction de l'information et des relations publiques Citroën au prix de 65 F TTC.

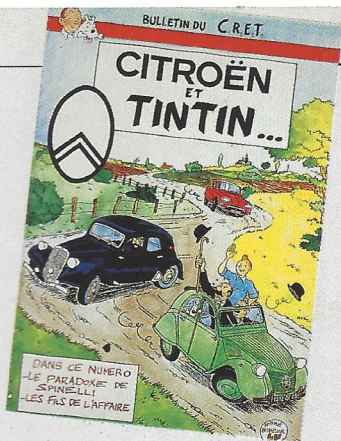


GENEALOGY II

NEUILLY. *Calling all vintage car lovers. Citroën has recently published an updated version of its 1979 book "Généalogie". The 160-page revised edition contains chapters on eight more vintage models, and can be obtained from Citroën's Information and Public Relations Department, price: FF 65.*

CITROËN ET LES TINTINOLOGUES

ANGERS. Le CRET – une des académies regroupant les amateurs des Aventures de Tintin – publie dans son dernier numéro une étude de fond sur la présence des voitures Citroën dans la célèbre bande dessinée d'Hergé. Pour en savoir plus, contacter



Pascal Doublet du CRET (Centre de recherche et d'étude en Tintinologie), en téléphonant au 16 (1) 41 88 75 61.

CITROËN AND THE TINTIN EXPERTS

NEUILLY. *The CRET is a research centre devoted to Tintinology – the study of Tintin, Snowy, Captain Haddock et al. The centre's latest publication contains an in-depth feature on the place of Citroën cars in Hergé's famous cartoons. For further information, call Pascal Doublet on (33 1) 41.88.75.61 (the Centre de Recherche et d'Etude en Tintinologie).*

CAP SUR LE FUTUR

NEUILLY. Le plan de formation de Citroën pour l'année 1988 permettra de dispenser plus d'un million d'heures de formation. Ce plan est destiné à favoriser l'adaptation du personnel de l'entreprise aux nouvelles technologies, aux nouvelles méthodologies, à la qualité, à la communication et aux nouvelles procédures de traitement de l'information.

ALL EYES ON THE FUTURE

NEUILLY. *Citroën's training program has been expanded to over 1 million teaching hours for 1988. The aim of the programme is to train the workforce in new technologies and working methods, and to heighten awareness of quality, communication and new data processing procedures.*

PERRIER C'EST FOU... EN 2 CV!

BRUXELLES (Belgique). Les « folies » de Perrier façon 1988 : lancement sur les marchés automobiles belge et luxembourgeois d'une série limitée – 1000 exemplaires – de la 2 CV revue, corrigée et équipée... façon Perrier. A l'extérieur, une carrosserie blanche; la « touche » Perrier se reconnaît à la ligne verte ondulant sur le capot, tracée par le singe Fhou, qui, tel un jaguar ou une « Flying Lady » se dresse à l'extrémité du capot. Quatre enjoliveurs Perrier et un logo de la célèbre marque aux milliers de bulles à l'arrière. L'intérieur est tout aussi Perrier. Volant Perrier, habillage des portières en imprimé de singes Fhou, boule verte au levier de vitesses et, nec plus ultra, sous le tableau de bord, l'imprévisible frigo, format Perrier. Sa contenance: six petites bouteilles vertes. A votre santé!



EAU LA LA! PERRIER MEETS THE 2 CV

BRUSSEL (Belgium). *Perrier's latest escapade for 1988 is to launch a limited series of 2 CVs for the Belgian and Luxembourg markets. The 1000 cars have been*

revamped in typically effervescent fashion. Perrier's characteristic wavy green stripe runs down the white bonnet to a statuette – not a jaguar or a Flying Lady but a monkey, part of Perrier's latest advertising campaign. Four Perrier hubcaps and the brand's logo emblazoned on the rear of the car complete the exterior decoration. But the theme

continues inside, with a Perrier steering wheel, monkey-motif door upholstery, a green gear-stick knob and best of all a Perrier-sized fridge that holds six little green bottles. Quite a car-gau!

SUPERMINI? L'AX!

LONDRES (Grande-Bretagne). Le magazine britannique Motor – qui a essayé plus de 200 voitures en 1987 – a désigné l'AX comme étant la «meilleure supermini». Selon cette revue, l'AX est une voiture à la pointe de la technique, exempte de tout défaut de jeunesse, à la fois rapide et économe qui doit plaire aux amoureux de la conduite et aussi aux débutants. Sympathique, n'est-il pas?

Motor

IS IT A CAR? NO, ITS SUPERMINI!

LONDON (Britain). Following trials involving some 200 cars in 1987, the British magazine Motor finally selected the AX as its "best supermini". The magazine's writers find that the AX is at the leading edge of automotive technology and shows none of the growing pains generally associated with new models. The car is fast and economical, and its driveability will satisfy both novices and experienced drivers alike.

DU BRONZE POUR L'AX

VIENNE (Autriche). L'ARBÖ, deuxième club automobile en Autriche, a organisé pour la quatrième fois le concours désignant les trois meilleures voitures. Les critères retenus pour ce challenge sont: la fiabilité, la perfection technique, l'économie et la sécu-



PREMIÈRE MONDIALE

rité, le rapport qualité/prix et enfin le niveau de pollution. Un jury composé de sportifs connus tels que Nikki Lauda, Gerhard Berger ou Franz Klammer, de journalistes de grands journaux et de lecteurs de la revue «Freie Fahrt», tirée à 385 000 exemplaires, a décerné la médaille de bronze à l'AX. C'est la première fois qu'une petite voiture reçoit une telle récompense. Les journaux ont souligné cette performance.

AX: BRONZE MEDALIST

VIENNA (Austria). Austria's second-largest automobile club, the ARBÖ, organized its fourth competition to select the top three cars. The choice is based on reliability, technical excellence, economy and safety, value for money, and level of pollution. The jury was composed of well-known sporting personalities such as Nikki Lauda, Gerhard Berger and Franz Klammer; journalists from Austria's leading newspapers; and readers of the magazine "Freie Fahrt", which has a readership of 385,000. The AX was awarded the bronze medal – the first time a compact car has received such a prestigious award, a fact that was highlighted by the press.

STOCKHOLM (Suède). Lors de son lancement en Suède, une AX a par deux fois survolé la ville de Stockholm, accrochée à un ballon. Il s'agit d'une première mondiale assurée par la présence de deux personnes à bord de l'AX, pour manœuvrer le ballon. L'effet produit fut considérable et la circulation bloquée par endroits.

A WORLD PREMIERE

STOCKHOLM (Sweden). Imagine the AX floating over the roofs of Stockholm, swinging gently beneath a balloon! The stunt – a world premiere – was organized for the Swedish launch of the AX, and was made possible by a two-man team that manoeuvred the balloon from inside the car. Traffic in parts of the city was brought to a standstill as motorists sought to catch a glimpse of the flying AX.

L'AX A L'ÉPREUVE

JOHANNESHOF (Suède). Un test comparatif des petites voitures s'est déroulé devant plus d'un million de téléspectateurs suédois pendant l'émission «Trafikmagasinet». Le gagnant de ce test? L'AX. Pour la facilité de son entretien et son prix intéressant.

PUT TO THE TEST

JOHANNESHOV (Sweden). One million Swedish viewers watched a comparative test of compact cars on the TV programme "Trafikmagasinet". No prizes for guessing the winner: the AX was chosen for its ease of maintenance and competitive price.

NOMINATIONS EN SÉRIE

BRUXELLES (Belgique). Grande soirée télévisée, réalisée par RTL-TVi avec la participation de



3000 spectateurs, pour la remise du « Belgian Car Trophy 88 ». Au départ : un référendum « géant » organisé par le Moniteur de l'Automobile / De Autogids, RTL-TVi, Het Laatste Nieuws / de Nieuwe Gazet, IPB, Q8 et Philips. 72862 personnes y ont répondu et ont plébiscité pour chacune des douze catégories de voitures un premier et un second prix. Citroën a été nommé quatre fois au cours de la soirée et a remporté deux trophées : l'un pour la 2CV dans la catégorie « les bons marchés », et l'autre pour l'AX, première de la catégorie « les urbaines ». La BX obtient le second prix dans la catégorie « les classiques » derrière la VW Jetta.

NOMINATIONS GALORE

BRUSSELS (Belgium). 3000 viewers were present on the set of a TV spectacular organized by RTL-TVi for the presentation of the

« Belgian Car Trophy 88 » awards. A wide-ranging referendum was carried out by the Moniteur de l'Automobile / De Autogids, RTL-TVi, Het Laatste Nieuws / De Nieuwe Gazet, IPB, Q8 and Philips. 72,862 respondents nominated their favourites for first and second places in each of twelve categories. Citroën was nominated four times during the show, and finished the evening with two trophies. The first was won by the 2 CV in the « economy » category, while the AX carried off the « round-town » trophy. The BX took second prize in the « classic » category, behind the Volkswagen Jetta.

¡ ¡ VIVA AX !

MADRID (Espagne). Le journal ABC, tiré à 660000 exemplaires, a organisé un concours pour élire la voiture de l'année. Le jury, composé de 50 journalistes de l'automobile, a désigné l'AX, qui remporte ce titre devant, par ordre, la Peugeot 309, l'Audi 90 et l'Opel Senator.

¡ Y VIVA AX !

MADRID (Spain). The newspaper ABC organized a competition for its 660,000 readers to elect their car of the year. The fifty motoring journalists who made up the jury chose the AX

over (in order) the Peugeot 309, the Audi 90 and the Opel Senator.

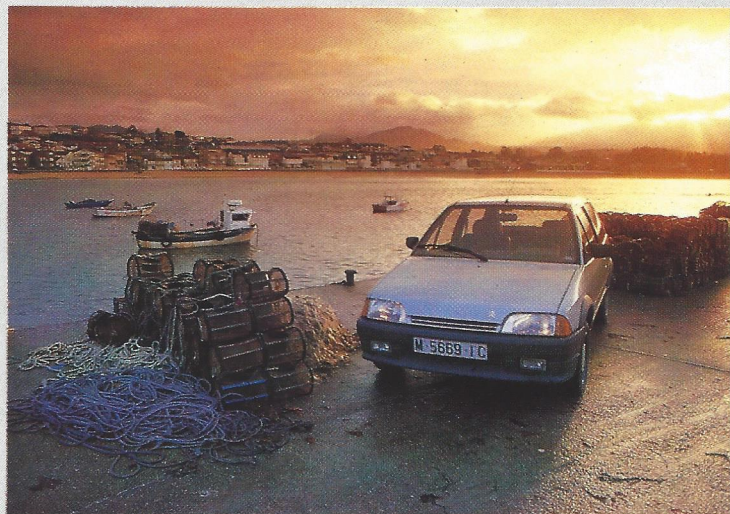


L'AX VOITURE DE L'ANNÉE

LISBONNE (Portugal). Un jury, composé de 16 journalistes automobiles et réuni pour élire « la voiture de l'année 87 » au Portugal, a couronné l'AX. L'AX devance dans l'ordre : l'Opel Omega, la Toyota Corolla, la Rover 820, la Celica, la Seat Marbella et l'Innocenti 990.

AX: CAR OF THE YEAR

LISBON (Portugal). A jury made up of 16 motoring journalists met to choose Portugal's « Car of the Year 1987 ». The AX was selected ahead of (in order) the Opel Omega, the Toyota Corolla, the Rover 820, the Toyota Celica, the SEAT Marbella, and the Innocenti 990.



RÉTROSPECTIVE

CITROÏEN 11

Modèle plus communément appelé «Traction Avant», d'une puissance fiscale de 11 CV, baptisée «11 Légère» en opposition à «11 Normale» laquelle est équipée d'un ensemble mécanique identique mais dotée de la carrosserie plus spacieuse, donc

plus lourde, de la 15 chevaux. Entre le modèle «11 Légère» de 1946 et le modèle précédent, qui n'a pratiquement pas évolué de 1939 à 1946, on note quelques modifications importantes: des phares peints à la couleur de «caisse» remplacent les phares

chromés; le capot à deux volets de refroidissement moteur disparaît au profit du capot à fentes multiples; les pare-chocs se dotent de butoirs et, sur les portes, la ceinture de caisse est soulignée par une baguette chromée. Il sera construit 19348 «11 Légère» durant l'année 1947, la teinte de carrosserie étant essentiellement le «gris métallisé irisé» avec roues à voile plein d'un gris plus clair.

MOTEUR: 4 cylindres en ligne, refroidi par eau. Alésage 78 mm. Course 100 mm. Cylindrée 1911 cm³. Taux de compression 6,2. Puissance administrative 11 CV. Puissance effective 56 ch à 3800 tr/mn. Allumage par batterie, bobine et allumeur. Alimentation par pompe mécanique commandée par arbre à cames avec carburateur inversé à pompe de reprise. **TRANSMISSION:** Embrayage monodisque à sec à linguets. Boîte de vitesses à 3 rapports avant dont 2 synchronisés. **DIRECTION:** A crémaillère. **FREINS:** A tambours et commande hydraulique. Frein à main agissant sur l'arrière. **SUSPENSION:** Roues indépendantes à l'avant. Par barres de torsion. **PNEUS:** Michelin 165 x 400. **DIMENSIONS:** Longueur hors-tout: 4,45 m; largeur hors-tout: 1,64 m; hauteur: 1,52 m; empattement: 2,910 m; voie avant: 1,34 m; voie arrière: 1,33 m. **POIDS A VIDE:** 1060 kg. **PERFORMANCES:** Vitesse maximale 120 km/h.





LÉGÈRE 1947

This model was better known as the "Traction Avant". With a fiscal rating of 11 hp, the car was christened "11 Légère" (Light-weight) to distinguish it from the "11 Normale", a version with identical mechanics but more spacious – and thus heavier – bodywork, which carried a fiscal rating of 15 hp. Virtually no modifications were made to the "11 Légère" between 1939 to 1946, but the 1946 version featu-

red some major differences: the traditional chrome headlights were replaced with headlights in the same colour as the bodywork; the twin-flap engine cowling was replaced by a multiple-louvre assembly; bumper guards were added, and a chrome trim

strip highlighted the sweep of the body. 19,348 units were built in 1947. The predominant bodywork color was high-shine metallic grey, with light-grey disc wheels.



ENGINE: 4-cylinder in-line, water-cooled. Bore: 78 mm; Stroke: 100 mm. 1911 cm³; Compression ratio 6:2. French fiscal rating: 11 hp. Effective power: 56 hp at 3800 rpm. Ignition by battery, coil and distributor. Mechanical fuel pump controlled by camshaft with down-draught carburettor fitted with an accelerator pump. **TRANSMISSION:** Dry single-plate clutch with lever control. Gearbox: three forward gears, two with synchromesh. **STEERING:** Rack and pinion. **BRAKES:** hydraulic drum. Handbrake on rear wheels. **SUSPENSION:** Independent on front wheels. Torsion bars. **TYRES:** Michelin 165 X 400. **DIMENSIONS:** Overall length: 4.45 m; overall width: 1.64 m; height: 1.52 m; wheelbase: 2910 m; front track: 1.34 m; rear track: 1.33 m. **WEIGHT:** 1,060 kg (unladen). **PERFORMANCE:** Top speed: 120 km / h.

ANNONCES

**Per-Ola Gunnarson**

Centigatan 27
S-502 47 Borås
Tél.: (19) 033 / 11 02 65

recherche

numéros du Double Chevron pour compléter sa collection: 1 à 12, 14 à 19, 39 et 74.

Per-Ola Gunnarson

Centigatan 27
502 47 Borås, Sweden
Tél: (46) 033 / 11 02 65

Wanted:

The following issues of Double Chevron: 1-12, 14-19, 39 and 74.

Guy Carpentier

18, rue Victor-Hugo
F-59100 Roubaix

recherche

numéros du Double Chevron qui manquent à sa collection: 1 à 38, 40, 48, 59, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71, 73.

Guy Carpentier

18 rue Victor-Hugo
59100 Roubaix, France

Wanted:

The following issues of Double Chevron to complete my collection:

N° 1-38, 40, 48, 59, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 71 and 73.

B. Mouget

1, square A.-Renoir
F-75014 Paris

recherche

les 30 premiers numéros du Double Chevron. Faire offre.

B. Mouget

1, square A.-Renoir
75014 Paris, France

Wanted:

First 30 issues of Double Chevron. All offers considered.

Titus Jansen op de Haar

1 Sibrandus Leostraat
NL-8921 CE Leeuwarden

recherche

tout renseignement concernant Juliën Maigret, un des propriétaires du véhicule B 14 G de 1928, (n° châssis 354 404) qu'il a récemment acheté. J. Maigret, écrivain et ethnologue, né en Belgique en 1882, résidait 22, rue Damesne à Paris 13^e.

Titus Jansen op de Haar

1 Sibrandus Leostraat
8921 CE Leeuwarden,
The Netherlands

Wanted:

Any information concerning Juliën Maigret, a previous owner of my recently purchased 1928 B 14 G. J. Maigret was a writer and ethnologist born in Belgium in 1882. Former address: 22 rue Damesne, Paris 75013, France.

J. van der Kooy

Sophiastraat 14
NL-8019 XZ Zwolle

recherche

pour compléter sa grande collection d'insignes de voitures, camions et cars, des épingles ou insignes de boutonnière relatifs à Citroën et plus particulièrement celui « Plus à Citroën », en orange et blanc.

J. van der Kooy

Sophiastraat 14
8019 XZ Zwolle,
The Netherlands

Wanted:

To add to my extensive collection of vehicle insignia: Citroën lapel pins and badges, and in particular the orange-and-white "Plus Citroën" badge.

Wouter Jansen

Postbus 180
NL-3720 AD Bilthoven

recherche

catalogues publicitaires Méhari 4x4 militaire (avec dessins genre BD), ainsi que catalogues Citroën (récents et anciens) de l'Indochine, l'Iran et l'Amérique latine. Echange possible.

Wouter Jansen

Postbus 180
3720 AD Bilthoven,
The Netherlands

Wanted:

Advertising brochures (with cartoon-style illustrations) for the military version of four-wheel drive Méhari.

Also, old and new Citroën catalogues from South-East Asia, Iran and Latin America.

Exchange possible.

Robert Schweri

Président du Club SM Suisse
Narzissenstrasse 1
CH-5212 Hausen

recherche

numéros 40 et 44 du Double Chevron. Peuvent éventuellement être échangés contre numéros 2, 5, 14, 19, 54, 55, 61, 62, 64, 78, 79, 80, 81, 82, au choix.

Robert Schweri

President of the Swiss SM Club
Narzissenstrasse 1
5212 Hausen, Switzerland

Wanted:

Issues 40 and 44 of Double Chevron.

Will exchange for any of the following issues: 2, 5, 14, 19, 54, 55, 61, 62, 64, 78, 79, 80, 81, 82.

Jean-Jacques Ursini

267, rue du Musée
Rochetaillée-sur-Saône
F-69270 Fontaines

recherche

numéros du Double Chevron: 39, 50, 60, 66, 69, 70.

Jean-Jacques Ursini

267 rue du Musée
Rochetaillée-sur-Saône
69270 Fontaines, France

Wanted:

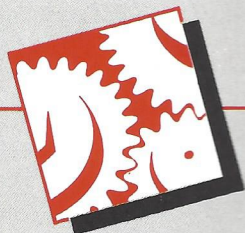
The following issues of Double Chevron: 39, 50, 60, 66, 69 and 70.

Pierre Philipps
8, rue du Bon Air
F-95460 Ezanville
Tél. : domicile (1) 39 35 09 45

recherche
pour compléter sa collection de Double Chevron, les numéros de 1 à 20.

Pierre Philipps
8 rue du Bon Air
95460 Ezanville, France
Tél: (33 1) 39 35 09 45 (home)

Wanted:
Issues 1-20 of Double Chevron.



L.v. Rooy
Veldhoeve 32
NL-5262 NP Vughr

vend
téléphone à touches en forme de DS, rappel automatique, possibilité de mémoriser dix numéros, utilisable dans le monde entier. Disponible en noir / noir, noir / blanc, blanc / rouge.

L.v. Rooy
Veldhoeve 32
5262 NP Vughr, The Netherlands
For sale:
Citroën DS push-button telephone. Automatic re-dial facility. 10 call-number memory. Can be used in any country.
Available in black/black, black/white, white/red.

Jean-François Pierre
16, rue Delaugère
F-45100 Orléans
Tél. : domicile (1) 38 51 86 98

achète
jante(s) en résine armée RR pour SM. Prix à débattre.

Jean-François Pierre
16 rue Delaugère
45100 Orléans, France
Tél: (33 1) 38 51 86 98

Wanted:
RR reinforced resin wheel rims for SM. Price negotiable.

François Bataille
31, av de Seine
F-92500 Rueil-Malmaison

vend
pièces et documentation sur véhicules B2, C4, TA 11 (de 1939), B14, Rosalie 8 et 10.

François Bataille
31 av. de Seine
92500 Rueil-Malmaison, France

For sale:
Spare parts and documentation for the following vehicles: B2, C4, TA 11 (1939 vintage), B14, Rosalie 8 and 10.



Michel Ravez
18, rue Paul-Léautaud
F-92260 Fontenay-aux-Roses
Tél. : bureau (1) 47 65 46 31
domicile (1) 43 50 60 02

vend
une 11 BL 1952, mécanique et chromes restaurés, pièces mécaniques et de carrosserie, boîte de vitesses 11 D, accessoires ROBRI.

Michel Ravez
18 rue Paul-Léautaud
92260 Fontenay-aux-Roses, France
Tél: (33 1) 47 65 46 31 (home)
(33 1) 43 50 60 02 (work)

For sale:
1952 model 11 BL: mechanics and chrome work completely restored, mechanical and bodywork spare parts, gearbox for 11 D, Robri accessories.

Jean-Christophe Mercy
2, rue des Tulipes
F-54500 Vandœuvre

recherche
pour Ami 6 berline club 68, flasques blancs, enjoliveurs roues, optique double phare, pavillon avec cadre toit ouvrant.

Jean-Christophe Mercy
2 rue des Tulipes
54500 Vandœuvre, France

Wanted:
For Ami 6 Club 68 saloon: white flanges, hubcaps, twin headlight unit, roof with sunroof mounting.

J. Destout
21, rue Henri-Murger
F-75019 Paris

achète
un coupé Citroën 1935 avec carrosserie et intérieur en bon état, en vue de se lancer dans la restauration.

J. Destout
21 rue Henri-Murger
75019 Paris, France

Wanted:
To gain experience in restoring vehicles: 1935 Citroën coupé (bodywork and interior in good condition).

Marcel Allard
Citroën
62, bd Victor-Hugo
F-92200 Neuilly-sur-Seine
Tél. : bureau (1) 47 48 46 20

achète
Citroën 5 HP Torpédo ou Trèfle entièrement restaurée: mécanique, carrosserie dont boiseries, sellerie. Année indifférente.

Marcel Allard
Citroën
62 boulevard Victor-Hugo
92200 Neuilly-sur-Seine, France
Tél: (33 1) 47 48 46 20

Wanted:
Citroën 5 HP Torpédo or Trèfle with fully restored mechanics and bodywork (woodwork and upholstery). Any vintage.

