

OP KOP IN Z'N KLASSE



CITROËN VISA

MIS 'M NIET: DE VISA

De Citroën Visa. Geen andere auto in de populaire middenklasse biedt binnen één serie modellen zoveel reële keuze-mogelijkheden als het om motorvermogen gaat.

Dat begint al bij de hoogwaardige 652 cm³ modellen Visa en Visa Club, met hun eenvoudige en sterke luchtgekoelde 2-cilindermotor. De Visa 11 E en Visa 11 RE presteren nog meer, dank

zij een 1124 cm³ 4-cilindermotor met waterkoeling. Dan is er ook nog de Visa GT, een van de snelste auto's in zijn klasse.

Met de Visa 11 RE Découvrable kunt u zich het plezier van een cabriolet veroorloven, voor een zeer betaalbare prijs. Plus de nieuwe dieselmotoren Visa 17 D en Visa 17 RD – opvallend pittige, kleine diesels, uiteraard met een bijzonder laag

brandstofverbruik. En de nieuwe Visa 14 TRS die uiterlijk veel weg heeft van de Visa GT, maar nog zuiniger is.

VERBETERDE TECHNIEK

Over de hele linie bieden de Visa's herkenbare voordelen ten opzichte van andere auto's in deze klasse.

Door de lange slag van de volledig onafhankelijke wielophanging kon de Visa





niet zo stug worden afgeveerd, zodat de oneffenheden van een slecht wegdek goed worden opgevangen. Qua rijcomfort heeft de Visa dan ook een aanzien-

lijke voorsprong op zijn directe concurrenten – het comfort is zelfs uitstekend in vergelijking met menig grotere wagen. De stoelen zijn zacht maar geven toch de juiste steun, een perfect evenwicht. Het vloeiende, aerodynamische profiel van de Visa heeft een lage luchtweerstandscoefficiënt. Bij kruissnelheden levert dit een aanzienlijke brandstofbesparing op en reduceert bovendien het windgeruis opmerkelijk. Belangrijker echter is nog dat de besturing voorspelbaar blijft en de auto minder zijwindgevoelig maakt.

De sterk hellende voorruit draagt bij tot deze eigenschap en de langsstromende lucht wist het regenwater gemakkelijk weg. Dank zij deze constructie heeft de Visa genoeg aan één grote ruitewisser, die een groter oppervlak bestrijkt, zelf

minder luchtweerstand oplevert en niet opwaait bij hoge snelheden. De ruitensproeier werkt elektrisch. De aerodynamische vorm en compacte buitenmaten van de Visa gaan niet ten koste van de binnenruimte. Het grote glasoppervlak van de auto geeft al een idee van het ruime interieur. Zodra u instapt, weet u het zeker: hoofd- en beenruimte zijn royaal.

VIJF DEUREN, GEEN DRIE

De Visa is een echte 4- à 5-persoonsauto met volop comfort voor een lange rit. Het is trouwens een van de weinige auto's in deze klasse die in alle versies vier portieren heeft plus een vijfde deur, terwijl veel concurrenten er slechts twee hebben of u extra laten betalen voor een 4-deurs-uitvoering.



VINGERTOP-BEDIENING

Ook als alle zitplaatsen bezet zijn, is er in de royale kofferruimte van de Visa nog plaats voor 280 dm³ bagage; het reservewiel zit onder de motorkap en is dan ook altijd direct bij de hand. De meeste modellen zijn voorzien van een comfortabele tweedelige achterbank. Deze kunt u afzonderlijk naar voren klappen, om het interieur optimaal aan te passen aan de mee te nemen bagage. Wanneer u de achterbank in z'n geheel naar voren klapt, ontstaat een laadruimte van 674 dm³, gemeten tot raamhoogte. Zou u – net als sommige concurrenten – de totale hoogte benutten, dan kunt u

uiteraard nog veel meer bagage meenemen.

De vering van de Visa is zó ontworpen, dat u de auto flink vol kunt laden, zonder dat u deze moeilijk bestuurbaar wordt of door zijn veren gaat. De geadviseerde maximale nuttige last ligt tussen 335 en 425 kg, afhankelijk van het type motor.

NU NOG COMPLETER

Aan de nieuwste Visa is in details heel wat verbeterd. Het dashboard is van een nieuw ontwerp, met een compact instru-

mentenpaneel waarin meters met traditionele ronde schaal zijn gecombineerd met tiptoetsschakelaars, die kunnen worden bediend zonder dat de bestuurder zijn handen van het stuur hoeft te nemen.

Handig: alle Visa's hebben nu één sleutel die past op het contactslot, de sloten van portieren en achterklep en de tankdop. De buitenspiegel (sommige modellen hebben er zelfs twee) is van binnen uit verstelbaar.

Deze nieuwtjes completeren het toch al

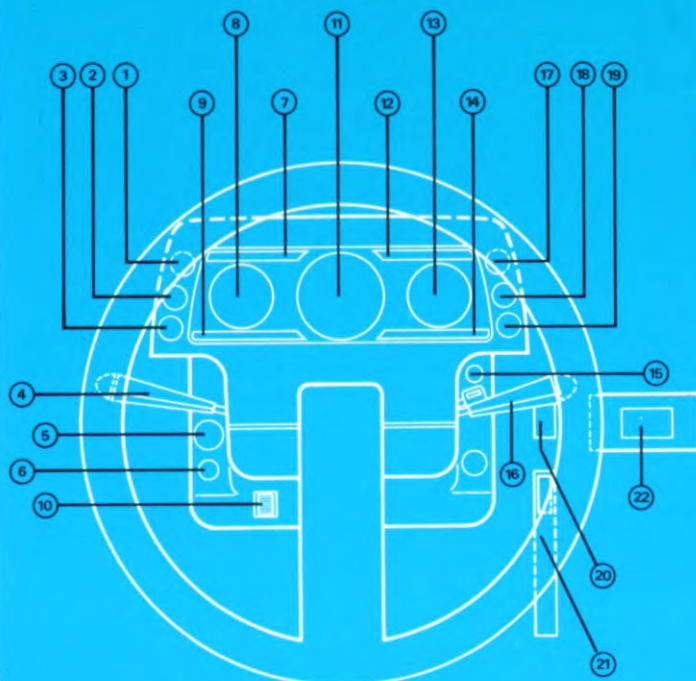


zo hoge uitrustingsniveau. De stoelen in elke Visa zijn met stof bekleed en voorzien van oprolgordels.

In de meeste modellen ligt van voor tot achter vloerbedekking – óók in de bagageruimte. Op de achterportieren zitten kindersloten.

De ventilatie wordt geregeld door roosters in het dashboard, met luchtkanalen om koele of warme lucht naar de achterpassagiers te leiden. Het systeem kan zó worden ingesteld dat het warm wordt bij de voeten maar koel rond het hoofd.

HET NIEUWE VISA-DASHBOARD IN ÉÉN OOGOPSLAG



- 1) RESERVE (VOOR EVEN-TUELE ACCESSOIRES)
- 2) MISTACHTERLICHTEN
- 3) ALARMVERLICHTING
- 4) CLAXON, PARKEER-, DIM- EN GROOTLICHT, RICHTINGAANWIJZERS
- 5) VERSTELLING KOPLAMPEN
- 6) CHOKE
- 7) CONTROLELICHT RICHTINGAANWIJZERS
- 8) TOERENTELLER
- 9) CONTROLELICHT HANDREM EN REMVLOEI-STOFNIVEAU
- 10) INTENSITEITSREGELING DASHBOARDVERLICHTING
- 11) SNELHEIDSMETER/ TOTAAL-KILOMETERTEL- LER EN DAGTELLER
- 12) CONTROLELICHTEN PARKEER-, DIM- EN GROOTLICHT
- 13) BRANDSTOFVOORRAAD
- 14) OLIEPEIL EN -DRUK
- 15) VERLICHT CONTACT- SLOT
- 16) RUITEWISSE VÓÓR MET INTERVAL/ NORMAAL/SNEL
- 17) RUITEWISSE ACHTER MET INTERVAL
- 18) RUITESPROEIER/WISSER ACHTER
- 19) ACHTERRUITVER- WARMING
- 20) ELEKTRISCH BEDIENDE VOORPORTIERRAMEN
- 21) VENTILATOR MET 2 SNELHEDEN
- 22) DIGITAALKLOKJE



VERBAZEND DUURZAAM

Gaat het u net iets te ver om de wind door uw haar te laten spelen tijdens het rijden zoals in de Visa Découvrable? Denk dan eens aan een zonnedak, dat als extra leverbaar is voor de meeste gesloten modellen. Met zijn zonwering is het even variabel als de weersomstandigheden die u onderweg zult mee maken – u kunt het scherm een beetje of wat verder opendraaien, of in zijn geheel wegnemen.

BETROUWBAAR VOOR NU EN STRAKS

De Visa is een robuuste wagen met een veiligheidskooiconstructie. Deze wordt omgeven door kreukelzones welke de energie die bij een botsing vrijkomt absorberen, waardoor de krachten die op de inzittenden inwerken, worden gereduceerd. De grote geprofileerde bumpers en beschermende zijpanelen blijven bij kleine ongelukjes onbeschadigd. De voor- en achterverlichting is hoog en ver van kwetsbare punten gemonteerd, da's wel zo verstandig. Dank zij de vele uitwisselbare plaatwerkdelen blijven de reparatiekosten beperkt. Mechanisch is de Visa al even sterk geconstrueerd. De onderhoudsbeurten zijn dan ook terug-

gebracht tot slechts twee uur per jaar. Het interval tussen twee beurten is verhoogd tot 20.000 km en tussen twee grote beurten hoeft slechts eenmaal olie te worden ververs.

Het geïntegreerde elektronische ontstekingsstelsel van de Visa en Visa Club bevat geen bewegende delen, is goed voor een lager brandstofverbruik en betere prestaties – en hoeft nooit te worden bijgesteld. Bovendien waarborgt het een goede start, ook bij lage temperaturen.

De 2-cilindermodellen worden luchtgekoeld en hebben dus geen waterpomp, geen radiator of slangen en geen V-snaar. Er zijn trouwens helemaal maar weinig onderdelen die gevoelig zijn voor weersomstandigheden en slijtage. Ondanks zijn bescheiden afmetingen is de motor gemaakt of fors te presteren; u kunt urenlang een flinke kruissnelheid aanhouden, zonder kans op oververhitting.

Alle 4-cilindermodellen zijn voorzien van een diagnosecontact waardoor onder-

houd minder tijd en geld kost.

De Visa dankt zijn succes op de grote weg mede aan zijn prestaties op smalle kronkelpaadjes. Op de zwaarste trajecten ter wereld hebben Visa's in rally-uitvoering het opgenomen tegen auto's die tweemaal zo groot zijn – en ze overtuigend verslagen.

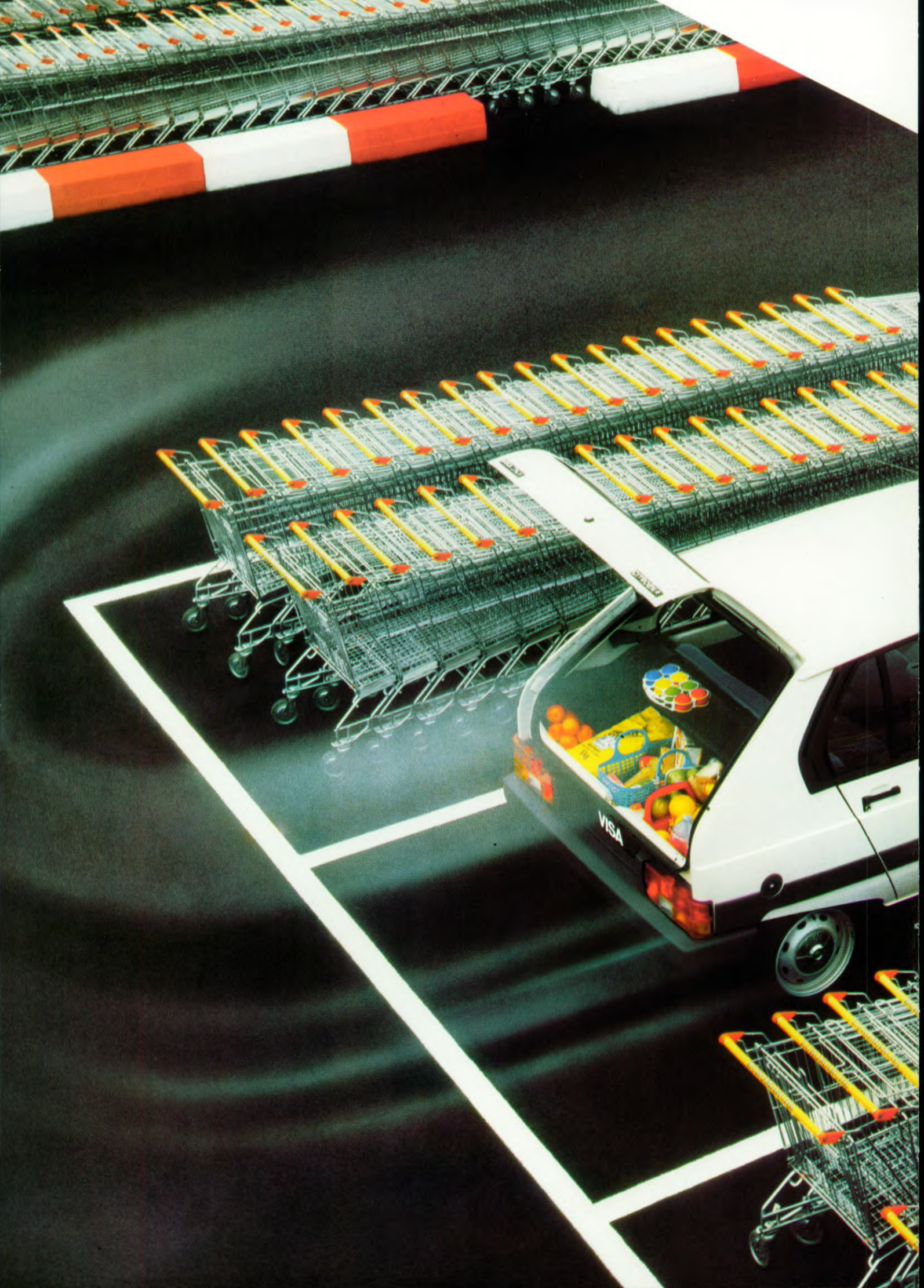
In de roemruchte Parijs-Dakar Rally van 1984 kwam de Visa uit tegen auto's met meer vermogen. Tijdens de zwaarste etappes en onder de slechtste omstandigheden liet de lichte, voorwielaangedreven Visa de grotere, zwaardere auto's achter zich. Weliswaar hadden deze het voordeel van een hogere topsnelheid, maar dat woog niet op tegen hun afmetingen en instabiliteit.

Citroën gebruikt de op deze manier opgedane ervaringen om van de Visa een nog sterkere auto te maken, die alle situaties aankan welke hij onderweg tegenkomt.

Dit seizoen zijn de Visa rallywagens voorzien van vierwielaandrijving. De Visa is gemaakt voor het rijden onder zware omstandigheden – hou 'm dus goed in de gaten – zowel op de grote weg als op smalle slingerpaadjes.







RAP IN DE STAD

VISA

Als basisversie in de serie Visa's biedt dit eerste model een verrassend complete uitrusting. De 652 cm³ lichtmetalen motor met luchtkoeling geeft de auto een snelheid van maximaal 125 km/h. Deze boxermotor loopt soepel, terwijl de geïntegreerde elektronische ontsteking zijn prestaties en zuinigheid voortdurend op hoog niveau houdt.

Het interieur heeft voorstoelen met ver-

stelbare rugleuning en een opklapbare achterbank, stoffen bekleding, twee zonnekleppen, waarschuwingslicht voor de handrem, aansteker.

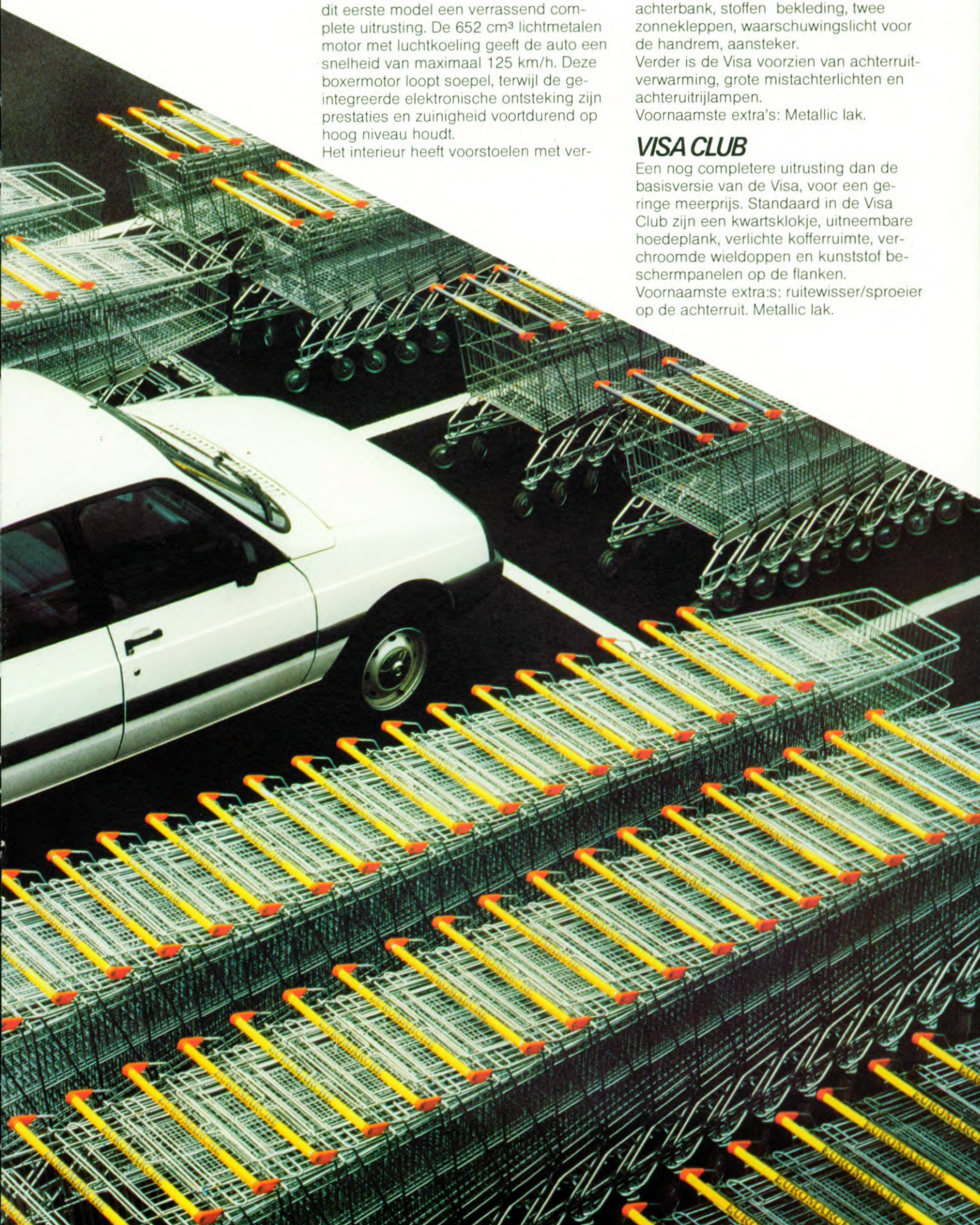
Verder is de Visa voorzien van achterrautverwarming, grote mistachterlichten en achteruitrijlampen.

Voornaamste extra's: Metallic lak.

VISA CLUB

Een nog completere uitrusting dan de basisversie van de Visa, voor een geringe meerprijs. Standaard in de Visa Club zijn een kwartsklokje, uitneembare hoedeplank, verlichte kofferruimte, verchromde wiel doppen en kunststof beschermpanelen op de flanken.

Voornaamste extra's: ruitewisser/sproeier op de achterraut. Metallic lak.





THUIS OP DE SNELWEG



VISA 11E

Heeft een 1124 cm³ 4-cilinder water-gekoelde motor voor méér vermogen: 50 DIN pk, waarmee de Visa 11 E een topsnelheid haalt van 142 km/h. De Visa 11 E heeft transistor-ontsteking.

Ophanging met stabilisatorstangen voor en achter, voor verhoogde stabiliteit. De stoelen zijn bekleed met jersey stof. Voornaamste extra: Metallic lak.

COMFORTAB



REL VAN TOP TOT TEEN



VISA 11RE

Dit luxueus uitgevoerde model heeft de 1124 cm³ motor van de Visa 11 E. De uitrusting is aangevuld met een vacuüm-bekrachtigd remsysteem, gestileerde stalen wielen, achterspoiler en halogeen koplampen.

Geheel gestoffeerd, royaal afgewerkt interieur. Shetland stof bekleding, verlicht handschoenenkastje, asbakken voor en achter en ruitewisser/sproeier op de achterraut.

Voornaamste extra's: Metallic lak. Zonnedak. Lichtmetalen wielen (4). 5-Versnellingsbak. Getint glas. Elektrisch bediende voorportierramen. Centrale deurvergrendeling.



KRACHTIG EN...

VISA 14 TRS

Deze nieuwe versie van de Visa biedt een uitrustingsniveau dat tot nu toe alleen verkrijgbaar was in de Visa GT. Maar door gebruikmaking van een iets getemperde 60 DIN pk uitvoering van dezelfde 1360 cm³ motor haalt de nieuwe Visa 14 TRS indrukwekkend-lage

verbruikscijfers. Terwijl er niet of nauwelijks hoeft te worden ingeleverd op het gebied van stijl of prestaties. Verkrijgbaar met een 4- of 5-versnellingsbak; in die laatste versie is de Visa 14 TRS goed voor een acceleratie van 0-100 km/h in slechts 13,8 seconden en een

topsnelheid van 153 km/h. Desondanks zijn de verbruikscijfers opvallend goed: niet meer dan 5,0 liter per 100 km (1 : 20) bij 90 km/h constant. De standaard-uitvoering omvat een toerenteller, halogeen koplampen, digitaal kwartsklokje en sportieve high-grip banden.



Voornaamste extra's: 5-versnellingsbak.
Metallic lak. Lichtmetalen wielen (4).
Elektrisch bediende portierramen. Cen-
trale deurvergrendeling.





BEREKEND OP SNELHEID



VISA GT

Als snelste van alle Visa's levert de Visa GT opwindende prestaties en een topsnelheid van 168 km/h. De 1360 cm³ motor is goed voor 80 DIN pk bij 5800 tpm, geschakeld met een 5-bak, die de Visa GT in slechts 10,9 seconden van 0-100 km/h brengt.

Bij de Visa GT behoren heel wat accessoires tot de standaarduitvoering: toeren-teller, brede, laag-geprofileerde high-grip TRX banden, bekleding met Shetland stof, volledig verstelbare voorstoelen met eveneens verstelbare hoofdsteun, en gescheiden neerklapbare achterstoelen.

De Visa GT is leverbaar in rood, zwart en parelgrijs metallic. Voornaamste extra's: zonnedak. Getint glas. Elektrisch bediende voorportier-ramen. Centrale deurvergrendeling.







ZONAANBIDDER

VISA DECOUVRABLE

De pret van een cabriolet, met de perfecte mechanische uitrusting van de Visa 11 RE. De kap kunt u op drie manieren gebruiken: zet 'm op als afdoende bescherming tegen weer en wind, vouw 'm gedeeltelijk weg als zonnedak of laat 'm helemaal neer voor het echte mooi-weer. De kap plooit zich zorgvuldig in

zijn hoes als hij geheel wordt neergelaten. Het verwarmingssysteem is zo gemaakt, dat de temperatuur in de auto steeds gelijk blijft – zelfs met geheel geopende kap.

De Visa heeft het volledige comfort van vier deuren – en toch ook een echte bagageruimte. Verkrijgbaar in rood en

parelgrijs metallic. Voornaamste extra's: 5-versnellingsbak. Getint glas. Elektrisch bediende voorportierramen. Centrale deurvergrendeling.

SNELLER EN TOCH GOEDKOPER

VISA 17D

Deze nieuwe Visa Diesel is opmerkelijk snel voor zo'n bescheiden auto. Zijn kracht ontleent hij dan ook aan een van de meest efficiënte motoren in dit genre. Met een inhoud van 1769 cm³ levert deze 60 DIN pk bij 4600 tpm, wat in verhouding tot het lage gewicht van de auto bijzonder pittig is. De topsnelheid bedraagt dan ook niet minder dan 152 km/h en de Visa 17 D trekt op van 0-100 km/h in slechts 15,9 seconden. Met

brandstof is-ie bepaald gierig: 4,3 liter per 100 km (1 : 23,2) bij 90 km/u constant, 5,9 liter per km (1 : 16,9) bij 120 km/u constant en 5,5 liter per 100 km (1 : 18,1) in stadsverkeer.

Van buiten is deze nieuwe auto aan de voorzijde herkenbaar aan de verbrede wielbasis, maar voor de rest is de uitrusting gelijk aan de Visa 11 E met benzine-motor.

Voornaamste extra: Metallic lak.



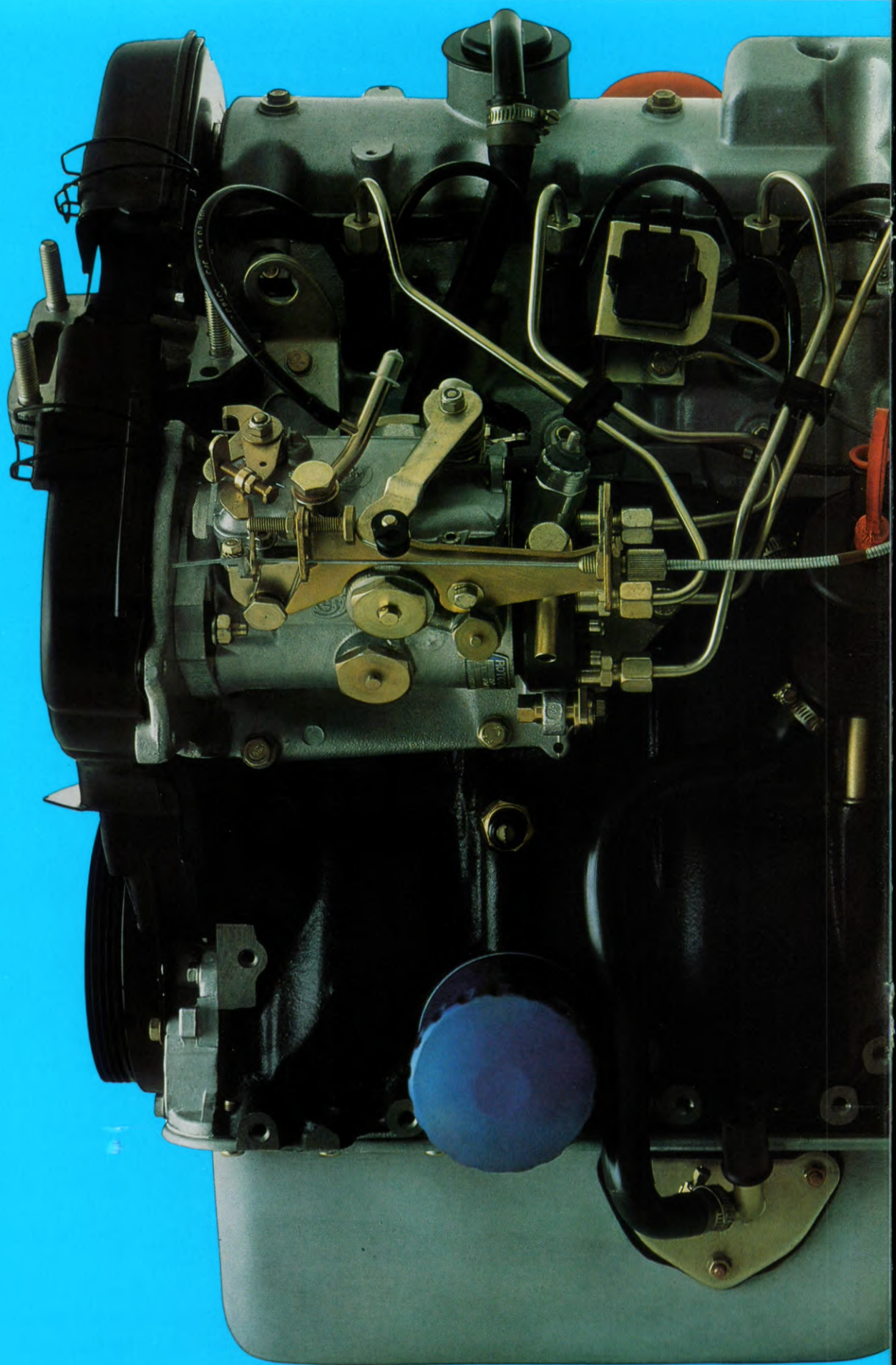
DIESEL

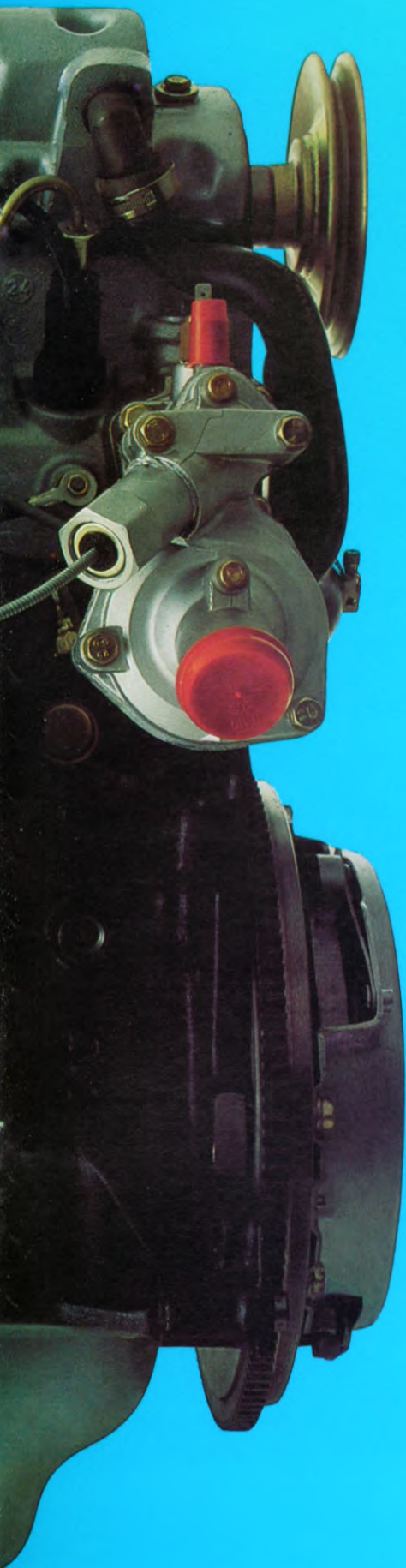
DIESEL



VISA

EEN STERK ALTERNATIEF





VISA 17RD

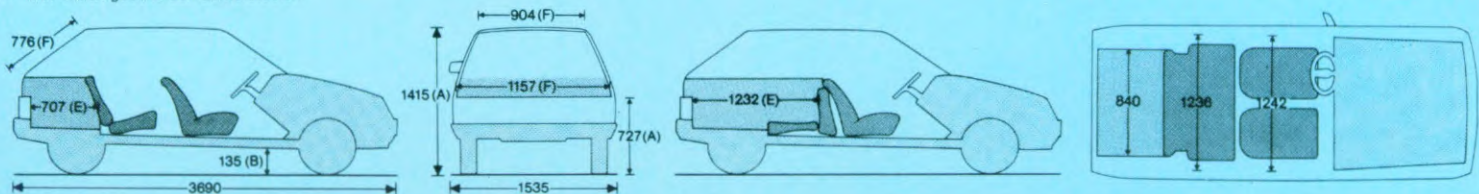
Een wat luxueuzere kleine diesel, die mechanisch gelijk is aan de Visa 17 D maar qua uitrusting in grote lijnen overeenkomt met de benzineversie Visa 11 RE. In standaarduitvoering voorzien van ruitewisser/sproeier op de achterrait, verlichte bagageruimte en achterspoiler. Als extra verkrijgbaar met 5-versnellingsbak.

Voornaamste extra's: zonnedak; Elektrisch bediende voorportierramen. Metallic lak. Radio-uitrusting. Gescheiden achterstoelen. Getint glas.

TECHNISCHE GEGEVENS	VISA	VISA Club	VISA 11E	VISA 11RE		VISA 14 TRS		VISA GT	VISA 17 D	VISA 17 RD	
	4-bak	4-bak	4-bak	4-bak	5-bak	4-bak	5-bak	5-bak	4-bak	4-bak	5-bak
Motor											
Aantal cilinders	2, boxer		4, in lijn								
Cilinderinhoud in cm³	652	652	1124	1124	1360	1360	1769	1769			
Boring x slag in mm	77 x 70	77 x 70	72 x 69	72 x 69	75 x 77	75 x 77	80 x 88	80 x 88			
Compressieverhouding	9,5 : 1	9,5 : 1	9,7 : 1	9,7 : 1	9,3 : 1	9,3 : 1	23 : 1	23 : 1			
Maximum vermogen	ISO (in kW)	24,8	24,8	36	36	43,5	57,1	43,5	43,5		
	DIN (in pk)	(34,5)	(34,5)	(50)	(50)	(60)	(80)	(60)	(60)		
	bij t.p.m.	5500	5500	5500	5500	5000	5800	4600	4600		
Maximum koppel	ISO (in Nm)	48	48	83	83	105	109	110	110		
	DIN (in kgm)	(5,0)	(5,0)	(8,6)	(8,6)	(10,7)	(11,0)	(11,4)	(11,4)		
	bij t.p.m.	3500	3500	2500	2500	2500	2800	2000	2000		
Koeling	lucht		water								
Aandrijving											
Versnellingsbak	Mechanisch bediend										
Aantal versnellingen vooruit	4	4	4	4	5	4	5	5	4	4	5
Eindreductie	9 x 35	9 x 35	16 x 57	16 x 57	15 x 58	17 x 54	15 x 58	17 x 61	17 x 61	16 x 53	
Koppeling	Enkelvoudige droge plaat										
Stuurinrichting											
Type	Tandheugel										
Aantal omwentelingen van aanslag tot aanslag	3,33	3,33	3,42	3,42	3,75	3,75	3,81	3,81			
Draaicirkelstraal tussen stoepranden in mm	4,65	4,65	4,73	4,73	4,73	4,73	5,03	5,03			
Remmen	Vóór: schijven in de wielen – Achter: trommels, zelfstellend Gescheiden hydraulische circuits voor en achter met begrenzer achter Vacuumbekrachtiging op 11 RE, 14 TRS, GT, 17 D en 17 RD										
Ophanging	4 onafhankelijke wielen – Geïntegreerde telescoopschokbrekers Stabilisatorstang voor op Visa en Visa Club. – Voor en achter op 11E, 11 RE, 14 TRS, GT, 17 D en 17 RD										
Banden	135 SR 13 XZX	135 SR XZX	145 SR 13 XZX	145 SR 13 XZX	155/70 R 13 MXL¹	160/65R340TRX¹	145 SR 13 MX	145 SR 13 MX			
Elektrische installatie											
Ontsteking	Volledig elektronische ontsteking		Transistor ontsteking								
Accu	12 V-175/35 Ah 12 V-175/35 Ah 12 V-175/35 Ah 12 V-175/35 Ah 12 V-175/35 Ah 12 V-175/35 Ah 12 V-250/42 Ah 12 V-250/42 Ah										
Wisselstroomdynamo	462 W-33 A	462 W-33 A	462 W-33 A	462 W-33 A	462 W-33 A	462 W-33 A	750 W-50 A	750 W-50 A			
Oppervlakken en inhoud											
Aantal plaatsen	4	4	5	5	5	4	5	5			
Totaal raamoppervlak in m²	2,26	2,26	2,26	2,26	2,26	2,26	2,26	2,26			
Bagageruimte in dm³	300	300	300	300	300	300	300	300			
Bagageruimte in dm³ met neergeklapte achterbank	690	690	690	690	707	707	803(2)	803(2)			
Gewichten (in kg)											
Rijklaar gewicht	740	740	780	780	830	812	890	890			
Totaal toelaatbaar gewicht	1090	1090	1235	1235	1250	1170	1300	1300			
Nuttige belasting	350	350	455	455	420	358	445	445			
Max. aanhanger gewicht onberemd/beremd	375/500	375/500	405/750	405/750	415/750	415/750	445/750	445/750			
Max. imperiaalgewicht	50	50	60	60	60	60	60	60			
Verbruiken volgens ECE-norm (in liters op 100 km)											
Bij 90 km/u gestabiliseerde snelheid	5,2	5,2	4,8	4,8	4,8	5,0	5,6	4,3	4,3	4,6	
Bij 120 km/u gestabiliseerde snelheid	–	–	6,3	6,3	6,3	6,9	7,4	5,9	5,9	6,2	
Stadstraject	6,5	6,5	6,3	6,3	6,8	7,0	9,6	5,5	5,5	6,0	
Verbruiken (1 :)											
Bij 90 km/u gestabiliseerde snelheid	19,2	19,2	20,8	20,8	20,8	20,0	17,8	23,2	23,2	21,7	
Bij 120 km/u gestabiliseerde snelheid	–	–	15,8	15,8	15,8	14,4	13,5	16,9	16,9	16,1	
Stadstraject	15,3	15,3	15,8	15,8	14,7	14,2	13,8	18,1	18,1	16,6	
Inhoud benzinetank (in liters)	40	40	40	40	40	40	43	43			
Prestaties (zonder passagiers en bagage)											
Max. snelheid (in km/h)	125	125	140	140	143	156	168	152	152	154	
400 m staande start (in sec.)	22,4	22,4	19,8	19,8	19,8	19,0	18,9	19,5	19,5	19,4	
1000 m staande start (in sec.)	42,8	42,8	37,9	37,9	37,9	36,1	35,9	36,8	36,8	36,4	
0-100 km/h (in sec.)	26,2	26,2	16,6	16,6	16,6	14,0	13,8	15,9	15,9	15,6	

(1) Reserveband: 135 SR 13 XZX

(2) Met 'extra': gescheiden achterstoelen



(A) Leeg. (B) Vol. (E) Vloerlengte. (F) Breedte deuropening.

UITRUSTING		VISA	VISA Club	VISA 11 E	VISA 11 RE	VISA 14 TRS	VISA GT	VISA 17 D	VISA 17 RD
Serie = ☐ Extra = ☐ Accessoire = ☐									
Instrumentenpaneel									
Dagteller	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Totaal kilometer teller (6 cijfers)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Laadstroomindicator	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Controlelamp parkeerlicht, dimlicht, grootlicht	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Controlelamp richtingaanwijzers	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Controlelamp achterrautverwarming	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Controlelamp motoroliedruk	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Controlelamp remvloeistofniveau met testknop	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Controlelamp alarmverlichting	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Controlelamp choke	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Controlelamp slijtage remblokken vóór	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Controlelamp handrem	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Toerenteller						☐	☐		
Elektr. quartz klokje met aflezing analoog/digitaal		analoog	analoog	analoog	analoog	digitaal	digitaal	analoog	analoog
Controlelamp mistachterlichten	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Controlelamp koelvloeistoftemperatuur			☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bediening en veiligheid									
Lichtsignaal	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rol gordels vóór	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ontwaseming voorste zijruiten	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ruitewisser met 2 snelheden + interval	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elektrische ruitesproeier	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Achterauiwarming	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Binnenspiegel met dag- en nachtstand	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kindersloten op achterportieren	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5 Bak				Δ	Δ	☐			Δ
Ruitewisser/sproeier achter	Δ	Δ	Δ	☐	☐	☐	☐	Δ	☐
Mistachterlichten en achteruitrijlampen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Dimlicht en grootlicht	☐	☐	☐	Halogeen	Halogeen	Halogeen	☐	☐	Halogeen
• Ringen voor vastzetten bagage					☐	☐			
Econoscoop (zuinigheidsindicator)				☐					
Gelaagde voorruit en zonwerend glas		Δ	Δ	Δ	gel. voorruit ☐ zonwerend glas Δ	gel. voorruit ☐ zonwerend glas Δ	gel. voorruit ☐ zonwerend glas Δ	gel. voorruit ☐ zonwerend glas Δ	gel. voorruit ☐ zonwerend glas Δ
Gordels achter	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Spoiler				achter ☐	achter ☐	voor + achter ☐			achter ☐
Comfort en afwerking									
Luchtmond achterpassagiers	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verdraaibare luchtmonden middenvoor en opzij	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wegklapbare achterbank 2 delen en uitneembaar		Δ	Δ ⁽³⁾	Δ	☐	☐	☐	Δ ⁽³⁾	Δ
Verlichting bagageruimte		☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Schildbumpers vóór en achter	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verdraaibare zonnekleppen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Handgrepen passagiers (1)									
Bergruimten	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bergvakken in voorportieren	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Aansteker	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hoofdsteunen vóór	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Beschermstrips op de flanken	Δ	☐	Δ	☐	☐	☐	☐	Δ	☐
Asbakken	voor ☐	voor ☐	voor ☐	voor+achter ☐	voor+achter ☐	voor+achter ☐	voor+achter ☐	voor ☐	voor+achter ☐
Verstelbare rugleuningen vóór	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kofferbleeding villt		☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Lichtmetalen wielen (behalve reservewiel) (2)				Δ	☐	☐			
Metaalkleur (gevernist)	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	☐	☐	Δ	Δ
Zwarte geverniste lak	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	☐	☐	Δ	Δ
Radio-uitrusting (antenne, console en twee luidsprekers)		Δ	Δ ⁽³⁾	Δ	Δ	☐	☐	Δ ⁽³⁾	☐
Diagnosecontact			☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Uitneembare hoedenplank	☐	☐	Δ	☐	☐	☐	☐	Δ	☐
Vloerbekleding	Tapijt	Tapijt	Tapijt	Moquette	Moquette	Moquette	Moquette	Tapijt	Moquette
Panoramisch zonnedak				Δ	Δ	Δ			Δ

(1) Behalve bij extra zonnedak (2) Met banden 145 SR 13 XZX (11 RE) of 160/65 R 340 TRX (GT). Reservewiel 135 SR 13 XZX. (3) In combinatie met hoedenplank Δ.

N.B. Technische gegevens en uitrusting van de 11 RE Découvrable kunnen op bepaalde punten afwijken.

UIT BETERE IDEEEN ONTSTAAN BETERE AUTO'S

NIEMAND HEEFT MEER ERVARING MET AËRODYNAMICA

Uitgangspunt bij elk ontwerp is voor Citroën de aërodynamica – niet pas sedert de laatste vijf of tien jaar, maar al bijna vijftig jaar lang. Dit dateert dus van ver vóór de recente belangstelling voor brandstofbesparing waarbij – zoals andere fabrikanten inmiddels beginnen te ontdekken – ook veel bijkomende factoren een rol spelen als het om prestaties gaat.

Kennelijk kan de topsnelheid bij gelijkblijvend motorvermogen toch worden verhoogd. Optrekken vanuit stilstand gaat wellicht iets vlotter, maar vooral inhalen kan aanzienlijk sneller (en dus veiliger) gebeuren aangezien de motor meer kracht in reserve heeft.

Aërodynamica heeft ook een gunstig effect op het rijgedrag van de auto; het vermindert de neiging om te gaan "zweven", waardoor de besturing kan worden beïnvloed en de wegligging kan verslechteren. Het gevaar dat de auto door zijwind of bij het passeren van andere voertuigen van zijn rechte lijn afwijkt, kan hierdoor worden verkleind.

Dit is doorslaggevend voor het totale ontwerp van een auto – omdat de aërodynamiek aangepast dient te worden aan de gewichtsverdeling. Voorwielaandrijving garandeert dat het gewicht ver naar voren ligt. En de richtingsstabiliteit wordt nog verbeterd omdat voorwielaandrijving de auto als het ware trekt, in plaats van 'm van achteren te duwen. Aërodynamische studies strijken ook kleine details glad die de luchtweerstand zouden kunnen vergroten.

Bijzonderheden zoals een spoiler vóór of achter kunnen de luchtweerstand verder verminderen of zweven voorkomen.

Lange, lage auto's hebben een profiel dat veel minder luchtweerstand biedt en daardoor spectaculaire cijfers oplevert. Zo'n zuiver "en profil" gemeten waarde wordt aangeduid met Cx. Een auto is echter een driedimensioneel voorwerp met oppervlakteweerstand (samen met de profielwaarde aangeduid als Cx_F).

De meeste mensen rijden tegenwoordig in een kleinere auto. Om aan de vraag naar meer binnenruimte te kunnen beantwoorden, hebben zulke auto's bijna onvermijdelijk een minder goede profielwaarde. Maar in de praktijk levert een goed doordachte kleine auto als de Visa een aanzienlijke besparing op dank zij de efficiënte oppervlakte-aërodynamiek. Zijn totale aërodynamiek wint het dan ook royaal van de waarden voor menig grotere auto, die algemeen als uiterst aërodynamisch wordt gezien.



Hoewel het theoretisch mogelijk is om een auto te construeren die na een botsing vrijwel onbeschadigd is, zouden hierbij op de inzittenden krachten worden uitgeoefend die onaanvaardbaar zijn. Het ontwerp moet de gulden middenweg zijn tussen beschermende stevigheid en absorberend vermogen om de snelheid van de auto te verminderen en deze krachten te reduceren. Computer aided design kan een aanwijzing geven over de noodzakelijk vereiste

stevigheid, maar alleen uit praktijkproeven, waarbij gebruik wordt gemaakt van o.m. high-speed filmcamera's, en de daaruit volgende analyses kunnen het absorberend vermogen en de elasticiteit bij een botsing worden afgeleid. veiligheids-botsproeven zijn een onderwerp van voortdurend onderzoek, zodra er een nieuwe versie van een model is ontwikkeld, moet deze worden getest alvorens hij op de markt kan worden gebracht.

RISICO-PREVENTIE

Hoe perfect een auto ook is, veiligheid begint bij de bestuurder. Goede ventilatie helpt hem alert te blijven. Ergonomisch ontworpen bedieningsorganen en een ontspannen rijhouding zijn eerder noodzaak dan luxe. Een aërodynamische carrosserie reduceert de hinder van windgeruis en maakt de auto makkelijker bestuurbaar bij hoge snelheden.

Een doordachte stand van de voorruit zorgt voor maximaal zicht en houdt het glas al enigszins vrij van regenwater, zodat kan worden volstaan met één grote ruitewisser, die een groter oppervlak schoonhoudt. Een elektrische ruitesproeier zorgt dat er reinigingsvloeistof op het glas komt.

Het veersysteem van de Visa is comfortabel en bepaald niet stug, maar de diepe invering houdt de auto bestuurbaar, ook bij een behoorlijk zware belasting.



RISICO-BEPERKING

Het Visa-casco is ontworpen als een veiligheidskooi, omgeven door vervormbare kreukelzones. De tandheugelbesturing is achter de motor geplaatst en ook kruiskoppelingen helpen voorkomen dat de stuurkolom wordt opgeduwd in de richting van de bestuurder. Zou hij desondanks tegen het stuur worden gedrukt, dan knikt dit eenspakige Citroën-ontwerp van hem weg, waardoor de schok wordt gedempt. Hoofdsteunen verminderen de kans op nekletsel. De geprofileerde kunststof brandstoftank ligt beschermd tegen een schok onder een dwarsligger van het achtercasco en is progressief vervormbaar, zodat het gevaar van een explosie wordt vermeden.

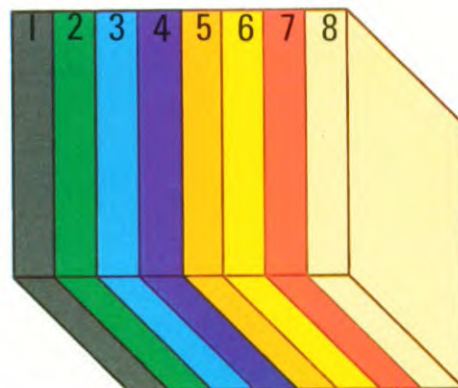
LAGERE PRIJS PER KILOMETER

Elke Visa carrosserie wordt gekataforiseerd en gegalvaniseerd, waarbij in totaal o.m. vijf harslagen worden aangebracht vóór de definitieve kleurlak (bij sommige metallic kleuren en zwart volgt ook nog een lak-finish). Bovendien worden holle delen ingespoten met was, naden opgevuld met flexibele pakkingstrips en de onderzijde voorzien van een

anti-steenslaglaag. Vervolgens vindt nog een ML-behandeling plaats. Hierdoor kan Citroën een anti-corrosiegarantie geven van 5 jaar, waarvoor alleen twee herhalingsbeurten nodig zijn. Bij verkoop is deze garantie overdraagbaar.

Als gevolg van de verder verbeterde kwaliteit kon onlangs een nieuw onderhoudsschema worden ingevoerd. De Visa met benzinemotor heeft nu nog maar eenmaal per 20.000 km een servicebeurt nodig, met tussentijds eenmaal olieversen. De diesels doen het ook prima, met een interval van 22.500 km en slechts twee verversingsbeurten tussendoor. De modellen met 4-cilindermotor beschikken over een diagnosecontact, waardoor onderhoud sneller en dus goedkoper wordt.

De geïntegreerde elektronische ontsteking van de Visa 2-cilindermotoren bevat geen bewegende delen. Deze hoeft nooit te worden bijgesteld en werkt ook bij lager voltage, zodat ook bij koud weer een goede start gewaarborgd is. De toepassing van geprofileerde bumpers en beschermende zijstrips voorkomt kleine maar kostbare reparaties als gevolg van parkeerschade.



vrijkomen van het casco – hierdoor is dit veel minder gevoelig voor oxidatie (roest) dan bij het ouderwetse positieve „anode” systeem. De hele carrosserie wordt ondergedompeld en in beweging gebracht zodat de hars ook tot in alle holle ruimten doordringt.

Voor strategische delen van de carrosserie worden materialen gekozen die passen bij de functie en de risico's waaraan bepaalde delen van de auto in de loop der tijd blootstaan.

1) Gegalvaniseerd staal wordt op grote schaal in de constructie van de auto toegepast voor extra bescherming tegen roest op potentieel kwetsbare plaatsen.

2) Gekataforiseerd staal, dat vooral in de buitenkant van de carrosserie wordt verwerkt, biedt dezelfde bescherming als gegalvaniseerd staal. Als de galvanische of kataforese laag wordt beschadigd, heeft deze de neiging om „terug te krui-
pen” over de kras en zo het staal weer tegen corrosie te beschermen.

1) Door keuze van de juiste kwaliteit staal en toepassing van een strenge materiaalcontrole kan roestvorming al worden voorkomen vóór de laklaag wordt aangebracht. Bij de modellering van het staal wordt in de persen een oplosbaar smeermiddel gebruikt, dat daarna kan worden afgespoeld zonder dat daarbij eventueel bijtend-zure reinigingsmiddelen nodig zijn.

2) Sommige delen van de carrosserie zijn al gevormd uit geanodiseerd staal, maar het hele casco wordt ondergedompeld in een oplossing van vloeibaar zinkfosfaat. Die wordt vervolgens tot 180°C verhit om te versmelten met het staal, zodat een anti-corrosieve „drager” ontstaat waarop volgende lagen zich kunnen hechten.

3) Bij de kataforese-behandeling wordt gebruik gemaakt van elektrische stroom om de hele carrosserie te bedekken met een beschermende harslaag. De auto is de negatieve pool (kathode), zodat tijdens de behandeling geen zuurstof kan

4) Met plastische spuitkit worden alle carrosserie-openingen afgedicht.

5) De hele onderzijde en kwetsbare delen van de wielkasten worden voorzien van een mastieklag als bescherming tegen steenslag.

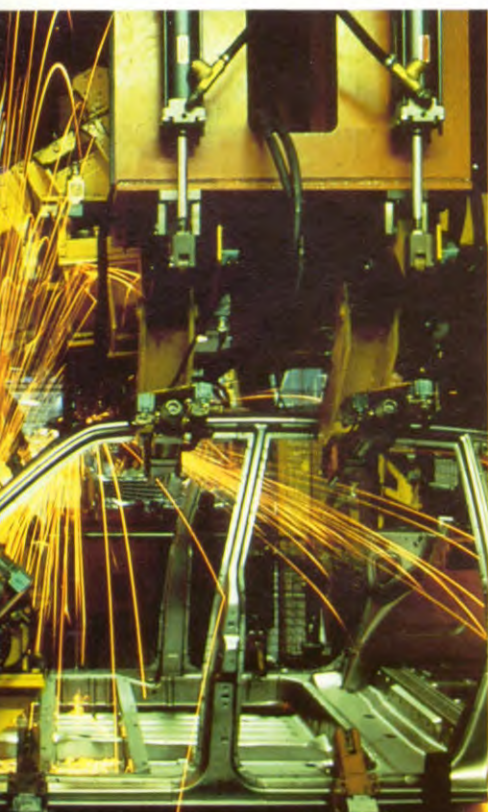
6) Een elektrostatische grondlaag wordt aangebracht door robot-verfspuiten en „gebakken” bij 140°C.

7) Twee lagen acryl lak worden kruislings over elkaar aangebracht voor een gelijkmatige dekking. Vervolgens wordt deze tot 130°C verhit zodat een hard, hoogglanzend oppervlak ontstaat. Bij sommige kleuren volgt nog een extra laag transparante lak.

8) De was die wordt ingespoten in holle ruimten en onder de spatborden blijft flexibel en vormt zo een levenslange bescherming van deze delen van de carrosserie.

Elke auto wordt tussen twee fasen van de behandeling steeds grondig gecontroleerd en teruggestuurd voor een herhaalde behandeling als ook maar de geringste afwijking wordt geconstateerd. Als de auto's kant en klaar van de montagelijnen komen, worden er willekeurig exemplaren uitgepikt waarmee 10.000 km wordt afgelegd, ook door zout water om te controleren of de bescherming constant is.

Vervangende plaatwerkdelen voor alle modellen van Citroën ondergaan eenzelfde serie behandelingen, zodat zij precies passen bij de oorspronkelijke delen van de carrosserie.



Een wijdvertakt service-net.

De Citroën agentenorganisatie in Europa omvat bijna 10.000 officiële service-adressen en is daarmee een van de grootste!

Meervoudige service.

Boeken met tijden van reparaties en onderhoudswerkzaamheden. Deze boeken die met grote zorg zijn samengesteld en door Franse verzekeringsmaatschappijen als maatstaf worden gehanteerd, geven nauwkeurig de tijden aan van alle ingrepen die een auto kan ondergaan. U kunt deze boeken altijd raadplegen en om nadere uitleg vragen.

Citroën Kroongarantie.

Citroën voelt zich verantwoordelijk voor alle auto's die de showroom verlaten. En blijft zich verantwoordelijk voelen. Vandaar de Citroën Kroongarantie. Een royale garantie in de stijl die Citroën eigen is:

Arbitrage van ANWB.

De Citroën Kroongarantie laat geen enkele ruimte voor misverstanden. Toch zouden beide partijen om een of andere reden elkaar weleens een keertje niet kunnen vinden. In dat geval kunt u een beroep doen op de ANWB voor een bindende uitspraak. Citroën is daaraan gebonden, u ook. Een alleszins eerlijke regeling.

1 jaar totale garantie.

De garantie op uw nieuwe Citroën is een totale garantie. Dat wil zeggen op onderdelen zowel als op arbeidslon. Twaalf volle maanden lang, ongeacht het aantal gereden kilometers.

2 jaar garantie op het hydropneumatische veersysteem.

Het hydropneumatische veersysteem van de GSA, BX en CX is uniek om het comfort dat het biedt, uniek door zijn technisch vernuft en uniek omdat het onverslijtbaar is. Citroën is dermate overtuigd van de bedrijfszekerheid ervan, dat u 24 maanden lang totale garantie krijgt tot een maximum van 100.000 km.

5 jaar garantie op de volgens de ML-methode getectyleerde delen.

Citroën garandeert gedurende de eerste vijf jaar na aflevering van de nieuwe auto de roestwerende behandeling van de holle delen van uw auto, onder voorwaarde dat het daarbij behorende onderhoudsadvies wordt opgevolgd. Deze garantie dekt het risico van schade veroorzaakt door corrosie ontstaan aan de binnenzijde van het betrokken deel.

Gratis hulp onderweg.

Mocht uw Citroën tijdens het eerste jaar, om de een of andere reden stil komen te staan, wegens een storing waarvan de reparatie door de garantie gedekt wordt, dan komt de dichtsbijzijnde Citroën agent u te hulp. U hoeft maar te bellen en het komt voor elkaar. Gratis. Waar u ook bent in Europa.

Leasing bij Citroën.

U kunt bij Citroën ook leasen. Het voordeel van leasing is dat u op de cent nauwkeurig weet wat uw kilometerprijs is. Ook dat is een aspect van veilig en comfortabel rijden. Iedere Citroën agent kan u alle informatie over leasing verstrekken.

Dealerstempel:

Deze folder is samengesteld in de zomer van 1984 en betreft derhalve de modellen 1985. Citroën behoudt zich het recht voor om tussentijdse wijzigingen aan te brengen in de uitvoering van zijn auto's. De gegevens in deze folder kunnen dus nooit als bindend worden beschouwd.

N.B. De op diverse foto's afgebeelde veiligheidsgordels achter zijn in Frankrijk verplicht en behoren daar derhalve tot de serie-uitrusting. In Nederland worden zij niet standaard geleverd; zij zijn desgewenst als accessoire leverbaar.