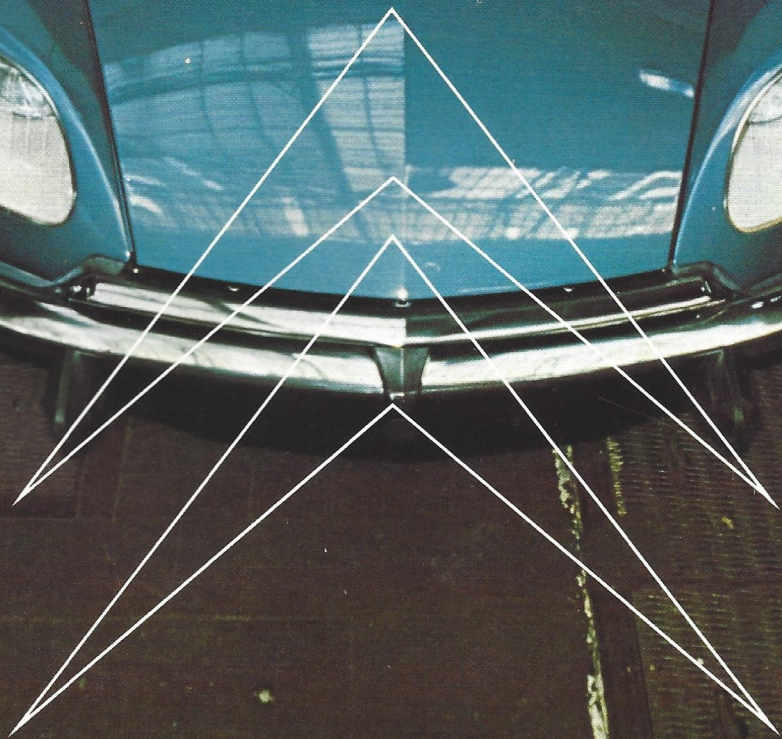


39



1.330.755^{eme} D.S.



LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement. Les photos sont communiquées sur simple demande indiquant leur n° de référence.

Quarterly information bulletin published by the Citroën Public Relations Department. Texts and photographs are copyright free. Please mention exact reference of photos.

sommaire :

	Pages
Éditorial	3
La dernière DS	4
Formule Bleue 1975	8
2 CV Cross 1975.....	11
L'exploit de Lecot	14
Échos	22
Chiffres de production.....	27
Le Ténére sur trois roues	28
Chez l'antiquaire : la C 3 de 1926..	31

contents :

	Page
<i>Editorial</i>	<i>3</i>
<i>Last of the DSs</i>	<i>4</i>
<i>Blue Formula 1975</i>	<i>8</i>
<i>2 CV Cross-country racing 1975 ...</i>	<i>11</i>
<i>Lecot's great feat.....</i>	<i>14</i>
<i>Snippets</i>	<i>22</i>
<i>Production figures</i>	<i>27</i>
<i>The Ténére on three wheels</i>	<i>28</i>
<i>Antiquarian's corner : the 1926 C3..</i>	<i>31</i>

Rédaction, Administration : Société Citroën, Service Relations Publiques, 133, quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15, Téléphone 578.61.61 poste 0020 Télex n° 27817 Paris. Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger.

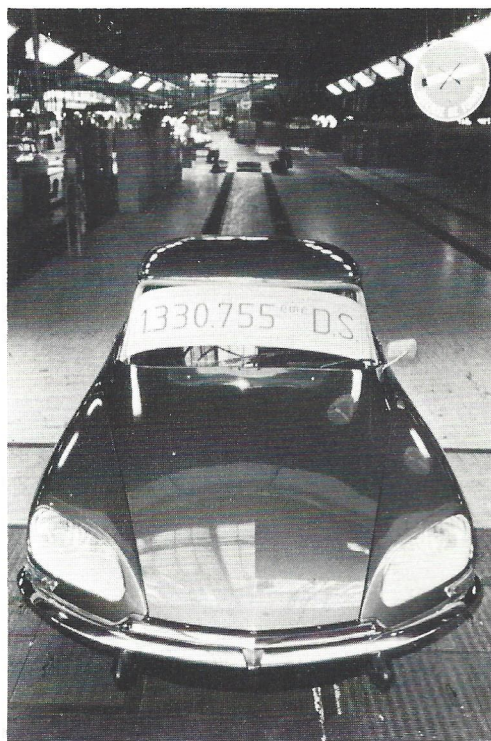


Photo de couverture : Le 24 avril 1975, une DS est « tombée de chaîne » en l'usine Citroën du quai André Citroën à Paris, que beaucoup appellent encore le quai de Javel. C'était un événement : cette DS 23 « Pallas » à injection électronique, de couleur bleu « delta » métallisé, sera la dernière DS de l'histoire. Derrière elle, les lignes de montage sont vides. Désormais les Citroën se font ailleurs. La DS cède le pas à la CX, Javel à l'unité de production ultra moderne d'Aulnay-sous-Bois. Pendant vingt ans les DS ont régné sur le monde de l'automobile. Il faut saluer la sortie de la dernière de la lignée. Vous le pourrez en page 4.

Cover photograph: On 24 April 1975, a DS rolled off the assembly line of the Citroën works on Quai André Citroën, Paris, to this day known by many as the "Quai de Javel". It was an event: this electronic-injection DS 23 "Pallas", with a "delta" metallized-blue body, will be the last DS in History. The assembly lines behind are empty. Citroëns are now to be made elsewhere. The DS hands over to the CX, Javel to the ultramodern production unit at Aulnay-s-Bois. For 20 years, DSs have reigned over the motor-car world. The completion of the last of the line deserves a tribute. You will find it on page 4.

Photo Guerce (Citroën 10.842)

éditorial

1974, année de crise : coup sur coup, les entraves à la circulation (limitations de vitesse) pratiquement généralisées dans toute l'Europe, la considérable augmentation du prix de l'essence, enfin l'inflation, les alourdissements fiscaux et l'encadrement du crédit, ont littéralement traumatisé le marché automobile. Les chiffres de production 1974 l'ont exprimé. Mais mal : ils ne rendent pas compte du glissement des commandes du haut vers le bas des gammes. On pouvait cependant espérer que les consommateurs reviendraient en 1975 à des choix mieux accordés à leurs besoins. Cela s'est produit : dans les trois premiers mois de 1975, la demande va plutôt vers les cylindrées moyennes (notamment les GS et les CX). Malheureusement cette amélioration se produit dans un contexte économique défavorable. L'acier, très utilisé en automobile a augmenté en un an de 45 %, le caoutchouc et les plastiques ont connu plusieurs hausses, le fuel a triplé de prix... Les tarifs des constructeurs ont dû suivre. En regard, les revenus des consommateurs ont baissé et les ventes suivent cette pente. C'est une faible satisfaction — mais c'en est une tout de même, si les borgnes sont rois au royaume des aveugles — que savoir que sur un marché européen en régression de plus de 13 % en 1974, les marques françaises n'ont reculé que de 5,7 % et Citroën de 3,4 % seulement, en voyant sa part du marché augmenter (6,75 %, 4^e rang en Europe).

1974, a year of crises: with hardly a pause between them, traffic restrictions (speed limits) almost throughout Europe, a considerable increase in the price of petrol, and finally inflation, heavier taxation and credit restrictions caused a severe trauma to the automotive market. This is expressed in 1974 production figures. But not explicitly, for they give no idea of the way orders slipped from the top of the range towards its lower extremity. It could however be hoped that in 1975 customers would return to choices more in keeping with their needs. This did occur during the first three months of 1975, demand being more oriented towards medium-powered cars (for instance the GSs and CXs). Unfortunately this improvement occurred in an unfavourable economic context. Steel, much used in car manufacture, has risen by 45 % in one year, rubber and plastics have undergone several rises, the cost of fuel has gone up threefold... Manufacturers' charges had to follow suit. Furthermore, consumers' incomes have steadily dwindled and sales have followed the same trend. It is cold comfort — but comfort nevertheless, if the one-eyed are kings in the land of the blind — to note that on an European market which had dropped by over 13 % in 1974, the French marques were down by a mere 5.7 %, and Citroën by 3.4 % only, while its share of the market rose (6.75 %, ranking 4th in Europe).



LA DERNIÈRE DS

Lorsque, le 6 octobre 1955, dans le hall central du Grand Palais à Paris, à l'ouverture du Salon de l'auto, la première DS fut enfin dévoilée, quelques journalistes, enthousiasmés, dirent et écrivirent « Elle a vingt ans d'avance ! ». Se doutaient-ils que leur appréciation allait se vérifier presque jour pour jour ?

Vingt ans d'avance, certes, elle les avait. Tout étonnait en elle, à commencer par la trouvaille de son nom. La liste était longue de ses caractéristiques révolutionnaires : la plus grande surface vitrée jamais offerte par une voiture européenne de série, un tableau de bord et un volant futuristes, des aérateurs sur le tableau de bord, un pare-brise panoramique aux montants minces inclinés vers l'arrière et à effet stéréoscopique, les glaces de portières sans montants, la place exceptionnelle ménagée aux passagers, les dimensions du coffre, le grand empattement supprimant tout porte-à-faux, la roue de secours à l'avant, les clignotants arrières sur le toit. Et surtout : la suspension hydro-pneumatique, la garde au sol constante, la boîte à 4 vitesses à commande semi-automatique, à levier devant le volant et sans pédale d'embrayage, la direction assistée, les freins à disque assistés à double circuit...

Vingt ans ont passé, ou presque depuis, magnifique carrière pour une merveilleuse voiture. La DS a connu bien des évolutions, son moteur 4 cylindres en ligne de 1.911 cm³ (11 CV fiscaux) développant 75 ch SAE à 4.500 tr/mn est progressive-

... "vera incessu
patuit dea"

VIRGILE (Eneide)

Il pleuvait sur Paris ce jour-là. Et puis la pluie s'arrêta, juste à temps pour que s'éclairât le ciel sur les verrières de l'usine du quai André Citroën, juste à temps pour illuminer la sortie de chaîne de la dernière DS. Elle s'avancait lentement, dans toute la beauté et la gloire de ses vingt ans. Et sa venue signifiait la mort des DS. Et les murmures admiratifs qui la saluaient voulaient aussi dire : "jamais plus".

DS, son nom seul la désignait pour d'exceptionnels destins. Elle fut, elle est et restera sans doute l'automobile par excellence et, en même temps, quelque chose de plus que l'automobile. Elle fut, elle est et restera la seule voiture qui respire, se hausse et prend son élan avant d'agir, humant l'air de son nez de squal (les Espagnols l'appellent "tiburon", le requin); la seule qui semble réfléchir (avec tant de servo faut-il s'en étonner) et qui sache s'exprimer : soupirer de regret quand on stoppe sa course, inspirer à fond avant le départ. Avec elle, les hommes nouèrent des rapports passionnés. Elle leur offrit des transports qui n'étaient pas communs. Qu'ils la conduisent ou qu'ils en rêvent, tous succombaient à ses séductions. Elle se faisait douce pour obéir à son maître, littéralement au doigt et à l'œil. Mais la nuit, elle devenait fauve, quand ses pupilles lumineuses exploraient l'obscurité. C'était la voiture de papa que volaient le vendredi soir les

On 6 October 1955, in the central hall of the Paris Grand Palais, at the opening of the Paris Motor Show, when the first DS was at last unveiled, a few enraptured journalists said, and wrote: "It is twenty years ahead of its time!". Had they then any inkling that their prediction was to come true, almost to the day?

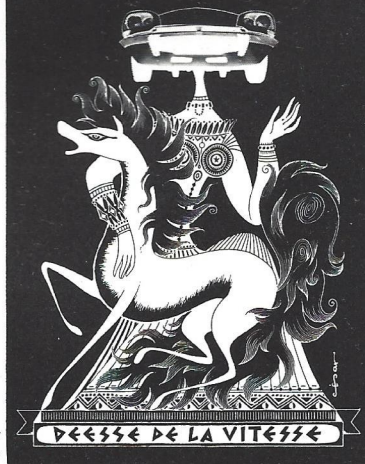
Twenty years ahead of its time it certainly was. Its every feature was a source of amazement — its name, to begin with. The list of its revolutionary features was a long one: the widest glazed area of any European standard production car, a futuristic steering wheel and fascia, with ventilators built into it, a panoramic windscreen with thin, backward-sloping uprights and a stereoscopic effect, no uprights on the side windows, an unusual amount of room available for the passengers, the size of the boot, a long wheelbase doing away with any overhang, the spare wheel at the front, the rear trafficator lights at roof level. And first and foremost: the hydropneumatic suspension, with constant road clearance, the semi-automatically controlled 4-speed gearbox, with a lever under the steering wheel and no clutch pedal, the dual-circuit power-assisted disc brakes with a braking distributor geared to the load carried, the foot-controlled immobilization brake, the streamlining of the body and its architecture. Twenty years have rolled by, or almost, since that day — an outstanding career for a marvellous car. The DS underwent many evolutionary steps: its 4-cylinder in-line engine of 1911 cc (11 CV by the

ment passé à 2.347 cm³ à injection électronique développant 121 ch à 5.500 tours. En mai 1957 apparaît l'ID 19, à commande manuelle de la boîte, moteur 4 cylindres 1.911 cm³ développant 62 ou 66 ch SAE selon les versions (normale ou luxe), 135 km/h. En juillet 1957, l'ID Confort. En septembre 1958, la luxueuse DS « Prestige », véritable salle de conférence roulante. En octobre, les breaks. Septembre 1960 : le Cabriolet. Mars 1961 : augmentation de la puissance (83 ch) et de la vitesse (150 km/h). Septembre 1961 : nouvelle planche de bord. Septembre 1962, nouveaux pare-chocs, nouveau carénage avant plus aérodynamique augmentant la vitesse de pointe (160 km/h). Décembre 1962 : commande mécanique des vitesses en option. Septembre 1964 : la « Pallas », nom de déesse encore, et tout le confort ouaté d'un salon moderne, deux phares supplémentaires à lampe à iode; la puissance de l'ID passe à 75 ch SAE, la vitesse à 150 km/h. Octobre : nouveau tableau de bord. Septembre 1965 : la DS 21, moteur nouveau de 2.175 cm³, 12 CV fiscaux, 109 ch SAE, 175 km/h, phares à commande dynamique pour compenser les variations d'assiette au freinage et à l'accélération, pneus Michelin X AS 180-380. La DS 19 passe à 1.985 cm³, 90 ch SAE. Septembre 1965 : 81 ch SAE pour l'ID, 158 km/h. Septembre 1966 : nouveau liquide ver LHM pour les circuits hydrauliques, à base minérale et non corrosif. L'ID 19 passe à son tour à 1.985 cm³. Septembre 1967 : modification des phares pour incorporer un système optique de quatre projecteurs, deux à commande dynamique, deux pivotant avec la direction. Septembre 1968 : la DS 20 165 km/h remplace la DS 19. La DS 21 passe à 106 ch DIN (115 ch SAE), 178 km/h. L'ID 20, 91 ch DIN, 165 km/h. Septembre 1969 : la DS 21 à injection électro-

jeunes fils fous de vitesse. Elle ménageait sur ordonnance les rhumatisants comme les femmes enceintes, et berçait des grand'mères douillettes sur ses sièges moelleux. De 10 à l'heure à près de 200, elle distillait à ses hôtes des plaisirs de sérail à louchoums ou des passions de cosmonautes. Rien, que son maître, ne pouvait ralentir sa course. Ni neige, ni glace, ni rocailles, ni sable. Elle soumettait les routes grossières et régnait, impériale, sur les autostrades, drainant de tourbillons imperceptibles les paysages consentants. Elle était franche, sûre, noble et de la race des pur-sang, émanation d'une époque où voiture signifiait liberté. Voici venu le temps des limites. La DS, faite pour l'évasion, n'y respire plus. Elle quitte notre monde de prisonniers pour entrer vivante dans sa légende. Adieu, DS, et bonne route!

Elle s'en va, mais elle n'a pas vieilli. Regardez-la passer aujourd'hui, moderne, contemporaine, immarcescible, comme sculptée par le vent, pareille à ce que déjà elle était il y a vingt ans. Imaginez à ses côtés les voitures de l'époque, les ancêtres de l'an 1955, démodées, obsolètes, périmées; vous comprendrez alors la gloire de la reine morte : triomphante, jeune, belle, pendant vingt ans! La DS est morte, vive la DS! La dernière de la lignée prend à peine sa course. Elle est entre de bonnes mains : elle a été livrée à un homme d'expérience, un automobiliste girondin qui en avait conduit huit autres avant elle, et douze tractions, parcourant au total plus de deux millions de kilomètres. Avec lui la dernière DS prendra place parmi ses semblables, qui vont continuer longtemps encore à sillonner nos routes et à susciter auprès des autres automobilistes cette réaction de respect devant une supériorité incontestée parce que incontestable. L'hydropneumatique n'a rien perdu de son charme, ni la DS de son éclat. Et puis aussi : la DS se survit dans sa postérité; sans elle, la GS n'eût pas eu de suspension hydropneumatique; sans elle, la CX (qui profite largement de son expérience) n'eût pas été ce

French Treasury rating), developing 75 HP SAE at 4,500 rpm, gradually developed into a 2,347 cc engine with electronic ignition, giving an effective horsepower of 121 HP at 5,500 rpm. During May 1957, the ID, with a manually operated gearbox and a 4-cylinder 1911 cc engine developing 62 or 66 HP SAE, according to versions (normal or luxury): 84 mph. In July 1957, the ID Confort. In September 1958, the luxurious "Prestige" DS, a real conference room on wheels. In October, the Estate Cars. September 1960: the Convertible. March 1961: increase in power (to 83 HP) and in speed (to 93 mph). September 1961: new fascia. September 1962: new bumpers with heavy rubber protection pads, new disc-brake ventilation. December 1962: optional mechanical gearbox control. April 1964: optional three-point safety belts. September 1964: the "Pallas" (yet another goddess's name) — all the quilted comfort of a modern drawing-room, and two extra halogen headlights; the ID's power rose to 75 HP SAE, its speed to 93 mph. October: new fascia, new Michelin XA2 tyres. September 1965: the DS 21, with a new 2175 cc engine, 12 CV by the French Treasury rating, 109 HP SAE, 109 mph, dynamic control headlights allowing compensation of variations in car attitude on braking or accelerating; Michelin XAs 180-380 tyres. The DS 19 went up to 1985 cc, 90 HP SAE. September 1965: 81 HP SAE for the ID, and 99 mph. September 1966: new green LHM fluid for the hydraulic circuits, of mineral origin and non-corrosive. In its turn the ID 19's engine rose to 1985 cc, 84 HP SAE, 100 mph. September 1967: headlights modified in order to incorporate and optical system of beams, two of them under dynamic control, the other two swivelling with the steering. September 1968: the DS 20 (91 HP DIN, i.e. 103 HP SAE, 103 mph) replaced the DS 19. The DS 21's



Un des grands moments du sport automobile : le 6 février 1972, dans la ronde hivernale de Chamonix, le pneu avant droit de la DS du suédois Björn Waldegaard déjante dans un virage. Sur les instructions de Marlène Cotton, le pilote met la voiture en position haute, continue et termine second ... sur trois roues!

Photo Peyrinet (Citroën 7.335)

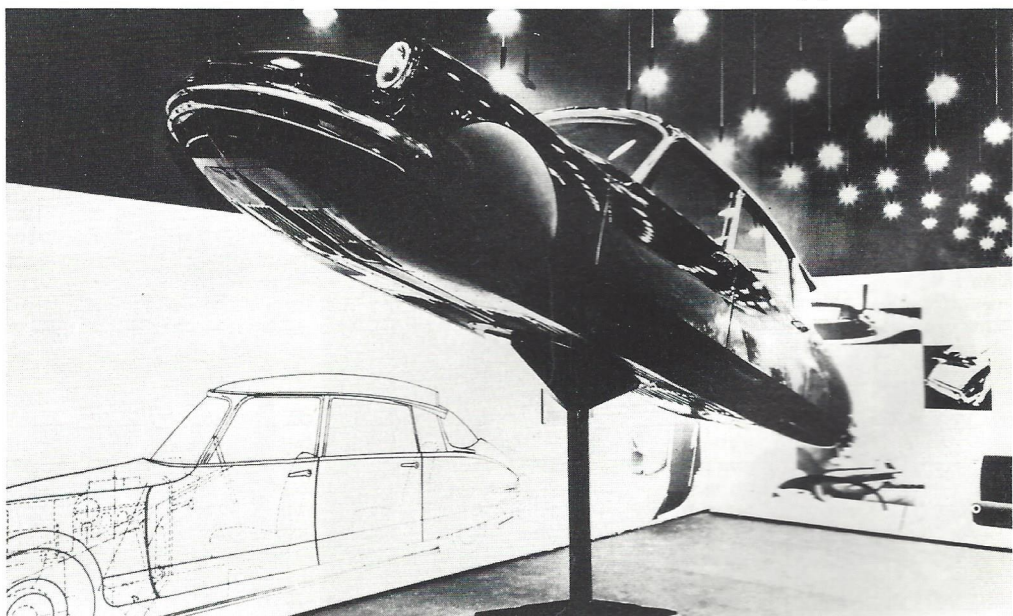


nique, 125 ch DIN, 188 km/h. Nouveau tableau de bord à trois cadrans ronds (centrale d'alerte, compteur de vitesse, compte-tour). La DSuper remplace l'ID 20, la DSpéciale l'ID 19. En septembre 1970 : boîte à 5 vitesses sur la DS 21 (carburateur et injection) et la DSuper. Septembre 1971 : la DSpéciale passe à 89 ch DIN et 163 km/h, la DSuper et la DS 20 à 99 ch DIN et 169 km/h. Novembre 1971 : boîte de vitesses automatique Borg-Warner en option. Septembre 1972 : la DS 23, 2.347 cm³, 13 CV fiscaux, modèle à carburateur (115 ch DIN, 179 km/h) ou à injection électronique (130 ch DIN, 188 km/h), trois versions de boîte : mécanique 5 vitesses, hydraulique 4 vitesses, automatique 3 vitesses. La DSpéciale passe à 99 ch DIN comme la DSuper, la DSuper 5 vitesses passe à 106 ch DIN et 175 km/h.

qu'elle est. Sans elle, la plupart des automobiles européennes n'auraient peut-être pas encore la traction avant, ni des freins à disques. Sans elle, qui fonda de nouvelles références en matière de tenue de route et de confort, l'automobile ne serait pas ce qu'elle est.



power rose to 106 HP DIN. The ID 20, 91 HP DIN, 103 mph. September 1969: the electronic-injection DS 21, 125 HP DIN, 117 mph. New, three-dial instrument panel (alarm signal complex, speedometer, rev counter). The DSuper replaced the ID 20, the DSpecial the ID 19. Front-seat safety belts standard. September 1970: 5-speed gearbox on the DS 21 (carburettor or injection versions) and the DSuper. September 1971: the DSpecial rose to 89 HP DIN and 102 mph, the DSuper and the DS 20 to 99 HP DIN and 105 mph. November 1971: optional Borg-Ward automatic gearbox available. September 1972: the DS 23, 2347 cc, 13 CV by French Treasury rating, carburettor (115 HP DIN, 111 mph) or electronic injection (130 HP DIN, 117 mph) types, with three versions of gearbox: mechani-



La DS fit l'admiration de tous les stylistes. Sa carrosserie fut exposée sur un piedestal, à la Triennale de Milan 1957.

(Photo

Encore ne s'agit-il là que d'un rapide survol. Et pourtant, toujours, la DS est restée semblable à elle-même et fidèle aux trois mots clés du préambule de son cahier des charges : « Confort, vitesse, sécurité. » Les modifications n'ont rien changé à sa ligne générale et à ses conceptions de base, qu'un orfèvre en la matière, le célèbre carrossier italien Pinin Farina, avait justement définies lorsqu'il la vit pour la première fois : « C'est une voiture qu'on ne peut imaginer autrement qu'elle est. »

Entre-temps, cette voiture luxueuse et confortable avait affirmé sa valeur sportive en remportant, dans les années 60, à peu près tout ce que la compétition compte comme rallyes de premier plan : notamment deux fois Monte-Carlo, deux fois le rallye du Maroc, deux fois le Tour de Corse, le marathon Liège-Sofia-Liège... Elle avait fait triompher les couleurs de Citroën au Kenya comme au Canada, en Grèce comme en Finlande. Et sans doute n'a-t-on pas encore oublié les extraordinaires performances qu'accomplit à son volant Lucien Bianchi au cours du célèbre marathon Londres-Sydney, avant d'être dramatiquement frustré de la victoire à quelques kilomètres de l'arrivée.

Mais le monde de l'automobile ne connaît pas plus la pitié que celui des hommes : le temps passe, les circonstances se modifient et, inéluctablement, une génération chasse l'autre. En quelques mois les cadences d'une nouvelle venue, la CX, ont touché à des chiffres que n'avait pu atteindre la DS (prévisions pour mai : 450 par jour). Et le transfert des installations de fabrication des DS à Aulnay, n'eut pas été rentable.

Partie de 69 en 1955, la production des DS était passée à 10.859 l'année suivante, 28.592 en 1957, 52.466 en 1958, pour atteindre en 1960 sa vitesse de croisière, avec une production annuelle moyenne de 86.140 véhicules (année record : 1970 avec 103.622 DS). Mais en 1974, après limitations de vitesse et crise de l'énergie, la production chutait brutalement de 96.990 en 1973 à 40.039. Pour les trois premiers mois de 1975, elle était de 718, soit 96,13 % de moins que durant les trois mêmes mois de 1974 (10.563 DS), eux-mêmes déjà en diminution de 32,88 % par rapport à 1973. Dans le même temps, la production (et les ventes) des CX grimpaient à 21.438, alors que le modèle était encore à son démarrage.

CETTE PHOTO HISTORIQUE EST FAUSSE



CHERCHER L'ERREUR

Le 15 avril 1975, dans l'usine du quai André Citroën, une DS 23 "Pallas" à injection électronique, à carrosserie bleu "delta" parvient à l'extrémité de la ligne de montage. C'est la dernière DS. Les ouvriers, les techniciens ont inscrit sur son pare-brise son numéro d'ordre dans la famille : elle est la 1.330.755^e. Elle est surtout une erreur historique. En fait, car il faut ajouter au chiffre de la production parisienne, celui du montage à l'étranger, en Belgique notamment, 1.455.746 DS ont été construites depuis 1955.



cal 5-speed, hydraulic 4-speed, automatic 3-speed. The DSpecial rose to 99 HP DIN like the DSuper, the 5-speed DSuper rising to 106 HP DIN. This is but a brief bird's-eye view. And yet, throughout, the DS always remained equal to itself and faithful to the three keywords of the preamble to its specifications: "comfort, speed, safety". No modifications ever changed anything in its general silhouette or its basic concepts, which a world expert on the subject, the famous Italian coachbuilder Pinin Farina, has accurately defined when he saw it for the first time: "It is a car that could not be imagined other than it is".

Meanwhile this luxurious, comfortable car had proved its worth in the field of sport by winning, during the 60s, just about all the foremost rallies worth competing for: in particular Monte Carlo twice, the Morocco Rally twice, the round-Corsica race twice, and the Liège-Sofia-Liège marathon... It had carried the Citroën colours to victory in Kenya and in Canada, in Greece and in Finland. And doubtless the memory of the extraordinary performance put up at its wheel by Lucien Bianchi during the spectacular London-Sydney marathon, before he was dramatically done out of his victory a few miles from the finishing line, lingers on.

But the world of the motor car is no more prone to pity than that of men: time goes by, circumstances change and, unavoidably, one generation replaces another. Within a few months the rate of production of a newcomer, the CX, had reached figures which the DS never could attain (forecast for May: 450 cars a day). And the transfer of the DS production facilities to Aulnay, stamping ground of the CX, would not have been a profitable proposition.

DS production, from an initial figure of 69 in 1955, had risen to 10,859 the following year, 28,592 in 1957, 52,466 in 1958, to reach cruising speed in 1960 with an average yearly production of 86,140 vehicles (record year: 1970, with 103,622 DSs). But in 1974, with speed limits imposed and the energy crisis, production plummeted from 96,990 in 1973 to 40,039. For the first three months of 1975, it was 718, or 96.13 % less than during the corresponding three months of 1974 (10,563 DSs) a figure already 32.88 % down from that of 1973. During the same period, CX production (and sales) climbed to 21,438, at a time when the model was barely "out of the nursery".



PHILIPPE JAFFRENNOU :
TROIS VICTOIRES
CONSÉCUTIVES



Pèlerinage aux sources : c'est sur le circuit du Sequestre (3.636 m) à Albi où la monoplace MEP Citroën est née, que devait se dérouler la première course de Formule Bleue 1975, comptant pour le Critérium National créé en 1969 par Citroën, Total et Michelin.

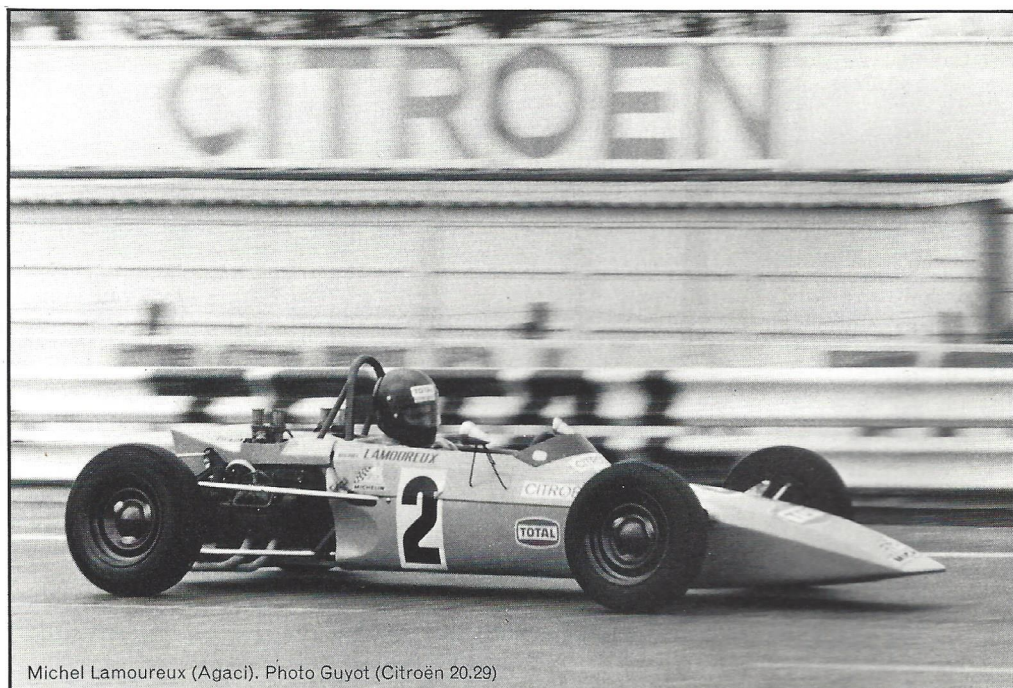
Albi : Jaffrennou et Zehler s'expliquent

Le temps est humide, mais la piste sèche. Finale, 15 tours, vingt partants : Fradet part comme une bombe, mène un train d'enfer pendant trois tours, avant d'être contraint d'abandonner sur incident mécanique. Dès lors, on assiste à la réédition du duel Zehler-Jaffrennou qui avait marqué la première manche, à ceci près que Michel Lamoureux (n° 2 - Clamart) les talonne régulièrement, prend pendant cinq tours la seconde place et passe même en tête au douzième tour. Au quatorzième,

A pilgrimage to the place of origin: it was over the Le Sequestre circuit (3,636 metres - 3,976 yards) at Albi, birthplace of the Citroën MEP, that the first Blue Formula race in 1975 was to take place; it counts in the Critérium National founded in 1969 by Citroën, Total and Michelin.

In the final, 15 laps, twenty starters: Fradet was off like a shot, going hell-for-leather during the first three laps before being forced to throw up the sponge owing to a mechanical failure. From then on, a second edition of the Zehler-Jaffrennou duel which had made the first heat so thrilling was on - except for the fact that Michel Lamoureux (No.2 - Clamart) stayed hard on their heels, kept in second place for five laps, and even climbed into first place at the twelfth lap. In the fourteenth, Jaffrennou once more took the lead, and won in 22'09''5/10, at an average of 91.767 mph, only four tenths of a second ahead of Raymong Zehler. 3rd: Michel Lamoureux, 4th: Patrick Thirouin.

It was in snow and rain that the second race of the Critérium took place at Nogaro, for



Michel Lamoureux (Agaci). Photo Guyot (Citroën 20.29)

Jaffrennou reprend le commandement et gagne en 22'09''5, à la moyenne de 147,688 km/h, à 4 dixièmes de seconde seulement devant Raymond Zehler.

Entre-temps, un petit nouveau, Jean-Luc Denieul (n° 30), du Raincy, s'était payé le luxe de réaliser le meilleur temps du week-end : 1'26''9 au tour.

Nogaro : Jaffrennou assure le coup

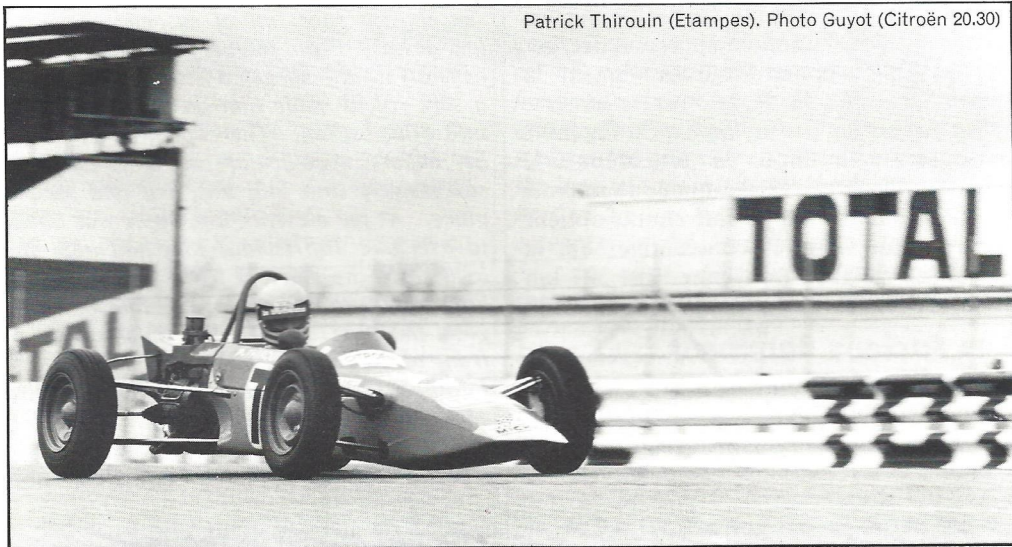
C'est sous la neige et la pluie que la 2^e manche du Critérium s'est déroulée à Nogaro, les 29 et 30 mars.

Malgré ces conditions atmosphériques épouvantables, la séance d'essais du samedi devait confirmer la supériorité de Philippe Jaffrennou, qui couvrit son meilleur tour en 1'30'' 4/10, soit à 2/10 du record absolu fixé en 1974 par Patrick Piget, vainqueur du dernier Critérium.

the Easter Cups, on 29 and 30 March.

Despite the dreadful meteorological conditions, the Saturday trials were to confirm the superiority of Philippe Jaffrennou (winner of the season's first race at Albi), who rounded his best lap in 1'30''4/10, within only 2/10'' of the absolute record set in 1974 by Patrick Piget, winner of last year's Critérium. He however had to share this near-record with Jean Fradet.

The same Jean Fradet, in the Sunday final, whooshed off like a rocket, widening the gap between himself and the nearest runners, Jaffrennou and Lamoureux, more cautious than he. During the third lap, roaring along between the sheaves of spray he raised as he went, Jean Fradet was unable to avoid a spin skid. Jaffrennou, hindered, left the track clear for Michel Lamoureux. Two thirds of the way through the race (10th lap) however, Jaffrennou, reaping



Patrick Thirouin (Etampes). Photo Guyot (Citroën 20.30)

Il dut toutefois partager ce temps avec Jean Fradet.

Le même Jean Fradet, lors de la finale du dimanche, s'élance comme une véritable fusée, creusant l'écart qui le sépare de ses poursuivants immédiats, Jaffrennou et Lamoureux, plus prudents. Au troisième passage, fonçant dans les gerbes d'eau qu'il soulève à son passage, Jean Fradet ne peut éviter le tête-à-queue. Jaffrennou est gêné et laisse la voie libre à Michel Lamoureux. Aux deux tiers de la course (10^e tour) pourtant, Jaffrennou profite de légers ennuis survenus à Lamoureux (carburateur givré par le froid) pour prendre la tête et ne plus la quitter jusqu'à l'arrivée. Lamoureux parvient toutefois à se maintenir à la seconde place.

Monthéry : le grand cirque de Fradet

Les 19 et 20 avril, à Monthéry, essais sous la pluie le samedi matin.

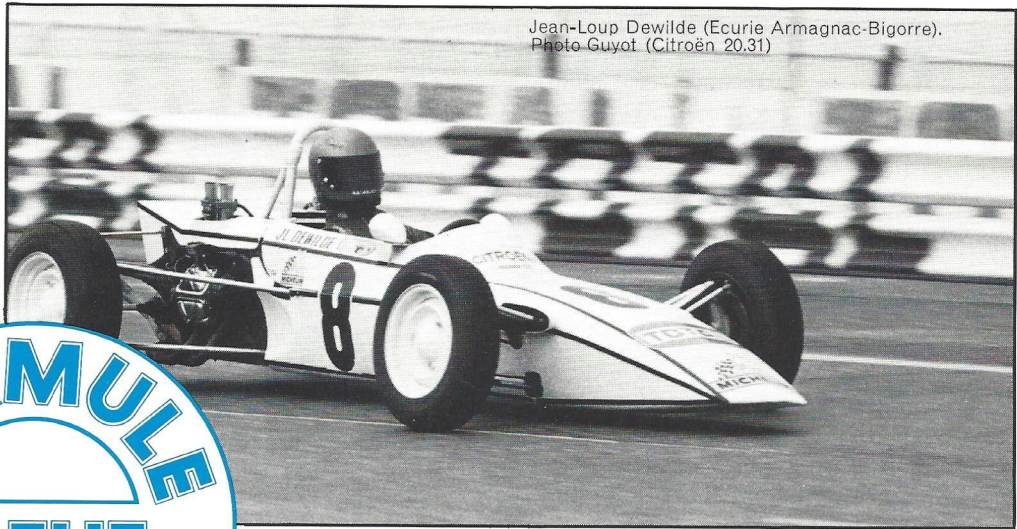
Finale, le dimanche, sous le soleil revenu : course riche de suspense et de péripéties. Dès le premier tour, Fradet, comme à son habitude fonce un peu trop fort, un tête-

the benefit of minor incidents of which Lamoureux was the victim (carburetter iced up by the cold), forged into the lead and stayed there to the finish. Lamoureux did however manage to stay in the second place.

CALENDRIER 1975

- 15-16 mars : ALBI
- 29-30 mars : NOGARO
- 19-20 avril : MONTLHERY
- 24-25 mai : MONTLHERY
- 31 mai - 14 juin : LA CHATRE
- 4-5 juillet : PAUL RICARD
(Grand Prix de France)
- 12-13 juillet : MAGNY COURS
- 19-20 juillet : CROIX-EN-TERNOIS
- 26-27 juillet : NOGARO
- 6-7 septembre : CROIX-EN-TERNOIS
- 13-14 septembre : ALBI
(Tour de France Auto)
- 4-5 octobre : MONTLHERY
- 11-12 octobre : LE MANS (Finale)

Les organisateurs se réservent le droit d'ajouter ou de supprimer une ou plusieurs courses.



à-queue le fait rétrograder de la 2^e à la 8^e place. Alors, en cinq tours, il effectue une remontée spectaculaire, reprenant successivement la 6^e, la 5^e, la 3^e et la seconde

place. Au onzième tour, alors qu'il s'apprête à doubler Jaffrennou, en tête depuis le départ, un nouveau tête-à-queue le renvoie à la 4^e place. Philippe Jaffrennou obtient sa troisième victoire consécutive de la saison, en 20'12''9 (moyenne : 121,307 km /heure) devant Dewilde 2^e et Lamoureux 3^e.

Les anciens dominant... pour l'instant

53 pilotes sont inscrits au Critérium de Formule Bleue 1975. Ils viennent de tous les coins de France et de toutes les écuries, l'AGACI domine avec 11 pilotes, devant l'ASA Armagnac-Bigorre 7, l'ACO 4, le Racing Team Universitaire 3, etc... Ce début de saison a été marqué, c'est logique, par la supériorité des « anciens », ceux qui ont déjà une saison de Formule Bleue derrière eux. Avec ses trois victoires, Philippe Jaffrennou, déjà bien détaché, occupe la tête du classement du Critérium. Michel Lamoureux, une fois second, 2 fois troisième. Raymond Zehler, qui n'eut pas de chance à Nogaro... Retenez ce tiercé, vous risquez de le revoir au palmarès. Si vous aimez les émotions fortes, retenez aussi le nom de Jean Fradet, dont on ne peut dire qu'il mesure ses efforts. Mais derrière eux, course après course, les nouveaux arrivés se forment.

On 19 and 20 April, at Montlhéry, trials in the rain on Saturday morning.

The final, on Sunday, was run in welcome sunshine: a race full of suspense and ups and downs. From the very first lap Fradet, as is his wont, charged a little too hard, and a slew-round made him go back from 2nd into 8th position. Thereupon, in five laps, he made a spectacular recovery, climbing successively into 6th, 5th, 3rd and second place. At the eleventh lap, as he was about to overtake Jaffrennou, who had kept the lead since the start, a fresh spin skid sent him back into 4th place, too late to make good the loss. Fradet thus finished 4th, in front of Raymond Zehler.

Philippe Jaffrennou had just won his third consecutive victory this season, in 20'12'' 9/10 (average 75.411 mph), 5 seconds in front of Dewilde, 2nd, and Lamoureux, 3rd.

The old guard in the lead...

53 drivers are entered for the 1975 Blue Formula "Critérium".

As is logical, the beginning of the season has been marked by the superiority of the "old guard", who already have a season's Blue Formula racing behind them. With his three victories, Philippe Jaffrennou already has a substantial lead in the Critérium's classification. Michel Lamoureux, once 2nd, twice 3rd. Raymond Zehler, who was unlucky at Nogaro... Remember this triad, for you are likely to see them in the final prize list. If you like thrills, make a note of Jean Fradet's name, for no one could say he takes it easy.



Zehler, Tironneau, Jaffrennou et Guy Léon-Dufour à Albi.
(Photo Guyot. Citroën 20.32)

¡ARRIBA ESPAÑA!

C'est à l'Espagne que revint l'honneur d'ouvrir la saison des 2 CV Cross, les 15 et 16 février, dans les environs de Séville, où eut lieu la première épreuve du Trophée International Citroën-Total 1975. 97 concurrents, dont 11 Portugais et 3 Français, s'y sont affrontés durant deux jours.

Dès le samedi, malgré un temps médiocre pour la région, 10 000 spectateurs se pressaient au bord de la piste afin d'encourager, à leur manière très typique, les concurrents.

L'Espagne fait exception à la règle : contrairement au schéma général des 2 CV Cross valable pour les autres pays, le samedi n'ont lieu que les courses de qualification, les finales se disputent le dimanche.

Des trois Français ayant fait ce déplacement lointain, Rémy Cordebar se classait premier de sa qualification en 602 cm³, de même que Jean-Philippe Liger en 435 cm³; où Christian Barrieu prenait la seconde place, derrière le Catalan Jorge Formatger (Barcelone).

Le dimanche, sous le soleil retrouvé et en présence d'une foule bruyante d'au moins 20.000 spectateurs, se déroulèrent les manches de repêchage et les finales de chaque catégorie. En 435 cm³, la victoire revenait à l'Espagnol de Madrid, Manuel Gonzalez-Vidal, devant Jean-Philippe Liger. En 602 cm³, Jorge Formatger l'emportait haut la main devant Lopez Pestonit, de St-Jacques de Compostelle. Les Français Christian Barrieu et Rémy Cordebar, après leur avoir disputé très longtemps les premières places, avaient été obligés d'abandonner. Au classement général de l'épreuve, Jorge Formatger était 1^{er}, Liger second ex-aequo avec Lopez Pestonit.

It was Spain's honour to open the season, on 15 and 16 February, in the Seville area, where the first event in the 1975 Citroën-Total International Trophy took place.

97 competitors, 11 of them Portuguese and 3 French, vied with one another for two days.

Even on Saturday, although the weather was poor for that region, 10,000 spectators crowded round the track-side, in order to cheer on the competitors in their own very typical manner.

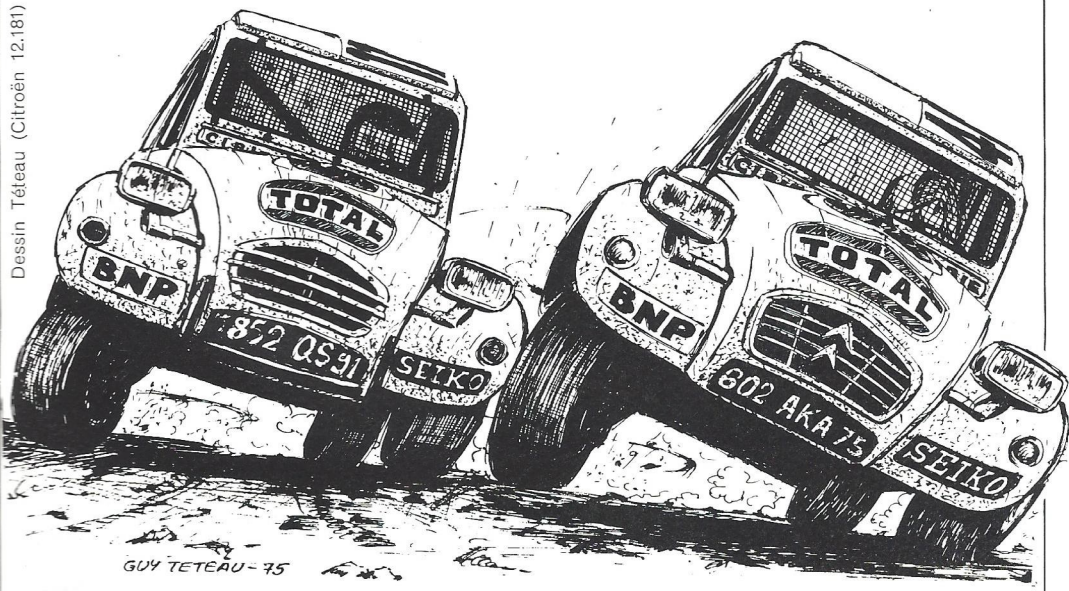
Spain is an exception to the rule: unlike the general scheme of 2 CV cross-country racing, valid for other countries, only qualification trials are run on Saturday, all finals taking place on Sunday.

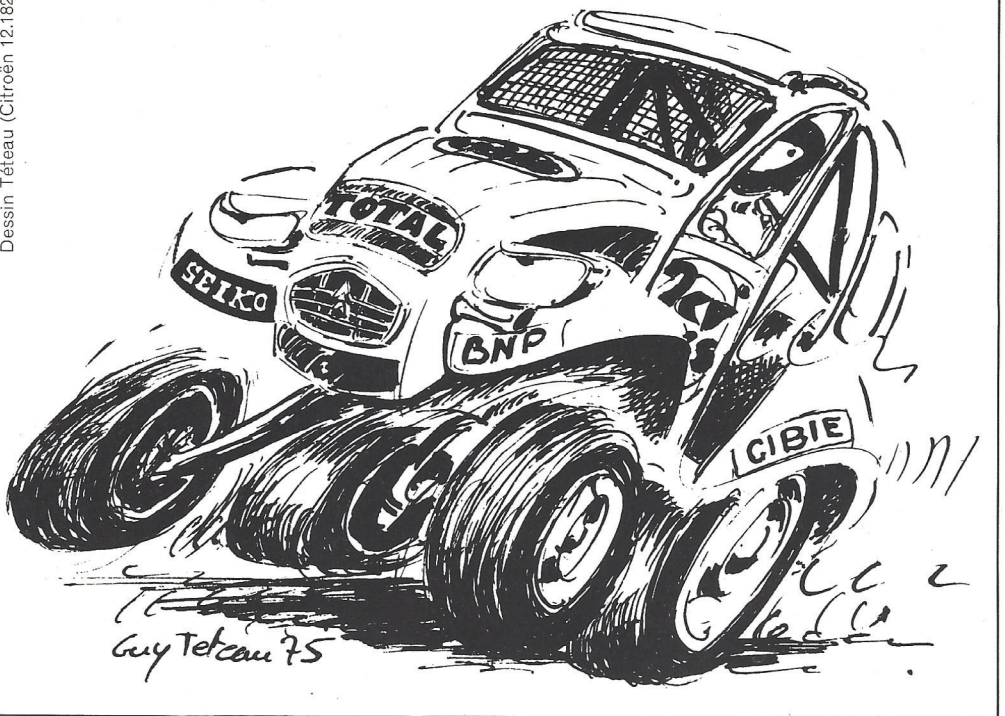
Among the three Frenchmen having made the long trip south, Rémy Cordebar came in first in his qualification run in the 602 cc category, as did Jean-Philippe Liger in the 435 cc class, Christian Barrieu taking second place behind Catalanian Jorge Formatger (Barcelona).

On Sunday, in re nascent sunshine and in the presence of a clamorous crowd of over 20,000 spectators, the "second-chance" heats and the finals of each category were run. In the 435-cc category, the victory went to Spaniard Manuel Gonzales-Vidal, of Madrid, in front of Jean-Philippe Liger. In the 602-cc category, Jorge Formatger won by a wide margin from Lopez Pestonit, of Santiago de Compostela. Frenchmen Christian Barrieu and Rémy Cordebar, after having fought for the leading place for a long time, had had to give up. In the



Dessin Tétéau (Citroën 12:181)





Pour le second 2 CV Cross espagnol, les 22 et 23 mars, dans une vallée des environs de Barcelone, la participation fut massive : 143 concurrents, avec une imposante représentation française : 32 pilotes. Le temps, couvert le samedi pour les épreuves de qualifications, s'éclaircit le dimanche. La piste était l'une des plus belles sur laquelle les pratiquants des 2 CV Cross aient jamais eu à s'affronter. La finale des 435 cm³ fut remportée par le Catalan Victor Miralta Gamisans, celle des 602 cm³ par son compatriote Jorge Formatger, devant le Français Henri Girard. La finale des catégories confondues mit aux prises exactement onze Espagnols et onze Français. Jorge Formatger l'emporta brillamment, gagnant ainsi le 2 CV Cross de Barcelone après celui de Séville. 2^e Victor Miralta Gamisans (435 cm³). 3^e Jean-Luc Arnaud, le mieux classé des étrangers. Brigitte Servy, du Creusot, reçut le prix du pilote le plus sympathique, et Rémy Cordebar, de Monthléry, celui du « fair play ».

Six semaines plus tard, la ville d'Alicante, après avoir subi au cours des âges l'invasion successive des Phéniciens, des Carthaginois, des Romains et des Arabes, connut celle des 2 CV. Dans la carrière de San Vicente, 20.000 spectateurs, le soleil et 107 concurrents (dont 7 Portugais et 7 français) se trouvaient au rendez-vous du troisième 2 CV Cross comptant pour le Trophée International Citroën-Total. En finale 435 cm³ le Français Christian Komaniecky, après un duel acharné avec l'Espagnol Castilla-Prados, réussit à passer en vainqueur la ligne d'arrivée, marquant ainsi 29 points (une épreuve étrangère) au Trophée international et y prenant la tête des pilotes Français.

general classification for the trial, Jorge Formatger was 1st, and Liger equal 2nd with Lopez Pestonit.

At the 2nd Spanish 2 CV Cross-country race, on 22 and 23 March in a valley not far from Barcelona, entries were extremely numerous: 143 contestants, with an impressive French contingent: no fewer than 32 drivers.

The weather, cloudy on Saturday, cleared up on Sunday. It was one of the finest tracks our 2 CV Cross-country fans ever had to fight it out on.

The 435-cc final was won by Catalonian Victor Miralta Gamisans, and that of the 602-ccs by his fellow countryman Jorge Formatger, in front of Henri Girard, a Frenchman. The final of the combined categories comprised precisely eleven Spaniards and eleven Frenchmen. Jorge Formatger took a brilliant first, thus winning the Barcelona Cross-country race after winning that of Seville. 2nd, Victor Miralta Gamisans (435 cc). 3rd, Jean-Luc Arnaud, best rank among foreigners.

Six weeks later, the town of Alicante, after Phoenician, Carthaginian, Roman and Moorish invasions over the centuries, was now invaded by the 2 CVs. In the San Vicente quarry, 20,000 spectators, the sun, and 107 competitors (7 of them Portuguese and 7 French) were foregathered for the third 2 CV Cross-country race counting for the Citroën - Total International Trophy.

In the 435-cc final, after a hard-fought duel against the Spaniard Castilla-Prados, Christian Komaniecky, a Frenchman, managed to pass the finishing line ahead of him, thus scoring 29 points (for an "away" win) in the Trophy and going into the lead where French contestants were concerned.

The 602-cc final was won by José Serra

La finale 602 cm³ fut remportée par José Serra Gimenez. Cependant, Antonio Franco (Le Creusot) y fit une très belle remontée jusqu'à la 4^e place.

José Serra Gimenez, de Madrid, remporta la finale des catégories confondues. Les leaders espagnols Jorge Formatger et Victor Miralta Gamisans avaient dû s'incliner chacun en finale de leur catégorie.

Jean-Philippe Liger remporta le prix du meilleur pilote étranger en terminant le 2^e mieux classé des 435 cm³ dans cette finale « catégories confondues », ce qui lui valut la 6^e place au classement général du 2 CV Cross d'Alicante.

Après trois courses seulement, et toutes disputées en Espagne, le classement provisoire du Trophée International Citroën-Total n'a guère de signification. Les Espagnols en occupent logiquement la tête (pour les Français, il ne peut être tenu compte que d'un seul résultat, le meilleur évidemment). A titre purement indicatif, ce classement s'établissait ainsi : 1^{er} Emilio de la Osa, 602 cm³ (Espagne) 68 points, 2^e Jorge Formatger 602 cm³ (Espagne) 67 points, 3^e Victor Miralta Gamisans 435 cm³ (Espagne) 56 points, 4^e José Serra Gimenez 602 cm³ (Espagne) 51 points, 5^e Rodriguez Ortega 602 cm³ (Espagne) 45 points, 6^e José Segura Arauz 435 cm³ (Espagne) 42 points, 7^e ex-aequo : « Chiqui Andres » 602 cm³ (Espagne) 37 points et Angel Izquierdo Bustos 602 cm³ (Espagne) 37 points, 9^e Lopez Pestonit 602 cm³ (Espagne) 36 points, 10^e ex-aequo : Navarro Alandete 435 cm³ (Espagne) 32 points et Moreno Perez 435 cm³ (Espagne) 32 points.

Ce n'est qu'à partir du premier 2 CV Cross disputé en France, à Saint-Amand-les-Eaux, les 24 et 25 mai, que les pilotes français vont voir leurs chances s'équilibrer et leurs noms apparaître aux rangs sérieux du classement provisoire. Les pilotes seront sûrement nombreux à se déplacer jusqu'à la cité thermale du Nord. On escompte quelque 150 engagés - parmi eux, un invité de marque : Jean-Pierre Beltoise.

Gimenez. Antonio Franco, of Le Creusot (France)

made a fine recovery, climbing back into fourth place.

José Serra Gimenez, of Madrid, won the combined categories final. The Spanish leaders, Jorge Form

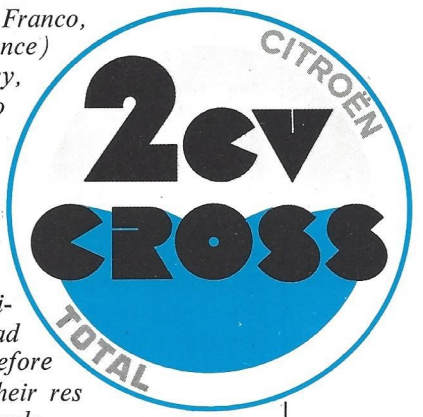
atger and Victor Miralta Gamisans had both had to bow before the opposition in their respective category finals.

THE INTERNATIONAL TROPHY

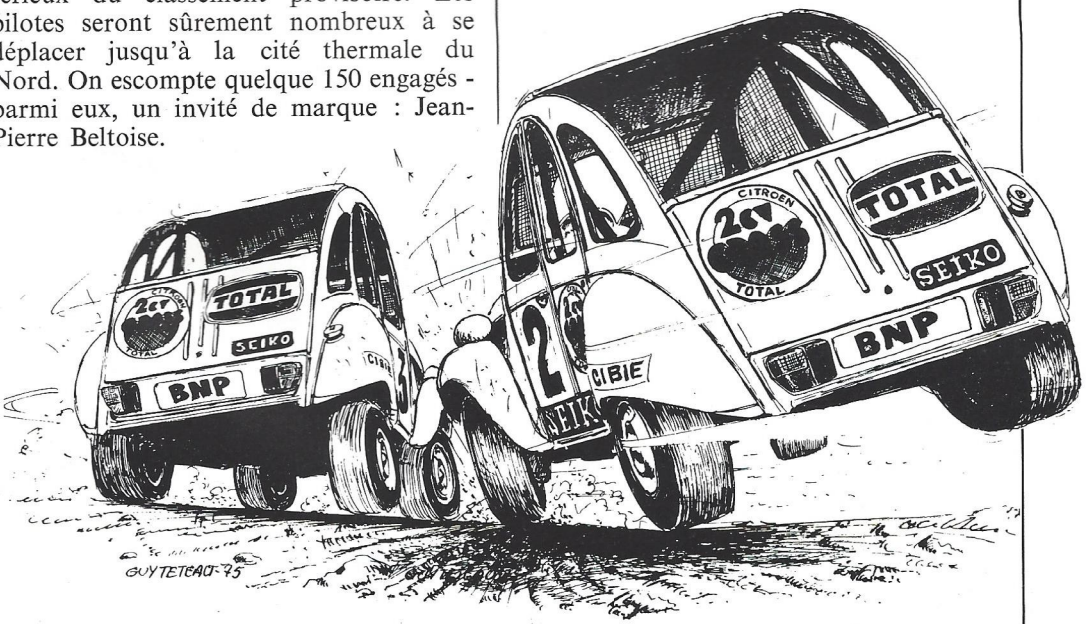
After three races only, all of them run in Spain, the provisional classification in the Citroën-Total International Trophy has not much significance. The Spaniards are logically in the lead (for the French, only one result can be taken into account - the best, naturally). As an indicative measure, the classification stood as follows:

1st Emilio de la Osa, 602 cc (Spain), 68 points; 2nd Jorge Formatger, 602 cc (Spain), 67 points; 3rd Victor Miralta Gamisans, 435 cc (Spain), 56 points; 4th José Serra Gimenez, 602 cc (Spain), 51 points; 5th Rodriguez Ortega, 602 cc (Spain), 45 points; 6th José Segura Arauz, 435 cc (Spain), 42 points; 7th "Chiqui Andres", 602 cc (Spain), and Angel Izquierdo Bustos, 602 cc (Spain), 37 points.

It is only when the first 2 CV Cross-country race comes to be run in France, at Saint-Amand-les-Eaux, on 24 and 25 May, that the French drivers will find their chances balanced and their names begin to feature in the upper strata of the provisional classification. Many drivers will certainly be present at the watering place of Northern France. Some 150 entries are expected - and among them a guest of note: Jean-Pierre Beltoise.



Dessin Tétéau (Citroën 12.180)





UN CERTAIN...

Par un après-midi d'octobre 1935, une « traction avant » noire vient de passer devant l'auberge du Morvan, près d'Avalon. La patronne l'observe s'enfuir au loin et dit simplement, comme on constate un fait : « quatre heures, les enfants vont rentrer de l'école ». Elle n'a pas regardé sa montre. Ce n'est pas la peine : un jour sur deux, depuis trois mois, la traction passe à 16 heures piles. Pas une seconde de plus, pas une de moins, c'est mieux que l'horloge parlante!

Au volant de la voiture, un petit homme à l'air résolu, un béret noir solidement enfoncé sur la tête, courte moustache noire, l'œil vif et perçant malgré la fatigue qui ombre la paupière inférieure : François Lecot, restaurateur à Rochetaillé-sur-Saône, en train de gagner le pari de sa vie : 1.150 kilomètres par jour pendant un an, par le même conducteur au volant de la même voiture.

Ce projet d'un raid de 400.000 kilomètres avait été conçu en 1934, lorsque André Citroën, souhaitant faire la preuve de l'endurance de la 11 CV traction-avant qu'il venait de lancer, fut mis en contact avec le pilote qui semblait réunir toutes les qualités requises pour une telle performance : François Lecot.

Lecot avait fixé la durée de l'expérience à un an; il avait aussi déterminé le parcours : Paris-Monte-Carlo. Il était restaurateur à Rochetaillé sur-Saône, près de Lyon et pouvait mettre à profit cette situation, à mi-chemin entre Paris et Monte-Carlo, pour faire une pause chez lui en effectuant chaque jour ses quelque 1.150 kilomètres, une fois vers Paris, une fois vers Monaco.

UN SEXAGÉNAIRE OBSTINÉ

Mais avant que ce projet ne puisse commencer d'être réalisé, la société Citroën connut des difficultés financières et ses nouveaux dirigeants eurent bien d'autres soucis que ceux d'un raid.

Qu'importe! Lecot était obstiné, il résolut de poursuivre tout seul. Il eut certes un certain mal à réunir la somme (2.500.000 F) qu'il estimait nécessaire à la réussite de son exploit (il était âgé de 56 ans et beaucoup ne croyaient pas à ses chances de réussite). Il y parvint néanmoins, acheta une 11 CV et engagea pour un an deux mécaniciens, Cogneras et Marcel.

Afin que sa performance fut dûment homologuée, l'Automobile Club de France procura à Lecot huit contrôleurs, tous ingénieurs « contrôleurs techniques de l'A.C.F. », sous la direction de M. Georges Lunet, directeur du laboratoire et de M. Jean Delpeyroux. L'A.C.F. imposa une vitesse limite absolue de 90 km/h et

On an October afternoon in 1935, a black "traction avant" (front-wheel drive Citroën) had just passed in front of the Auberge du Morvan, near Avallon. The lady of the house watched it disappear in the distance and merrily said, as though she was noting a well-established fact: "Four o'clock, the children will soon be home from school". She had not looked at her watch. She didn't need to: every other day for the past three months, the "traction" had gone by, dead on the dot of 4 p.m. Not one second earlier, not one second later - better than the pips on the wireless!

At the wheel of the car, a small, determined-looking man, his head encased in a black beret, with a short black moustache and twinkling, keen eyes despite the shadow of fatigue on the lower lids: this was François Lecot, restaurant proprietor at Rochetaillé-sur-Saône, in the process of winning the bet of a lifetime: 1,150 km (715 miles) daily for a whole year, with the same driver at the wheel of the same car.

The scheme for this 250,000-mile run had been hatched in 1934, at a time when André Citroën, wishing to demonstrate the endurance of the 11 CV front-wheel drive car he



une moyenne de 65 kilomètres heure. Le départ eut lieu le 22 juillet 1935 à 3 h 30 du matin devant l'hôtel de Rochetaillé et Lecot se dirigea vers Paris. Il était à midi précises place de la Concorde, en face de l'entrée de l'A.C.F. A cette époque il n'y avait pas de problème de stationnement, pas de zone bleue et la voiture pouvait stationner sans problème. Un commissaire descendit, transmit à une secrétaire le rapport du parcours. Un nouveau commissaire prit place à bord. A 12 h 30 précises, Lecot repartit. C'était le début d'un très long parcours.

Trajet : Villejuif, Fontainebleau, Ville-neuve-la-Guyard, Sens, Joigny, Auxerre où la route passait devant la prison ; très caractéristique avec son air féodal, elle donnait presque toujours lieu à des plaisanteries entre Lecot et le commissaire A.C.F. de service. Puis Vermontois, Avallon et le Morvan (qui se révéla très difficile à traverser en mars), Saulieu, Chalon-sur-Saône, où certains commissaires demandaient parfois un arrêt pour boire un verre de bière, Tournus. A Sennecey-le-Grand, les deux voyageurs

...FRANÇOIS LECOT

had just introduced on the market, was brought into contact with a driver who seemed to combine all the qualities required for such an exploit: François Lecot.

Lecot had fixed the duration of the experiment at one year; he had also determined the route: Paris - Monte-Carlo. He owned a restaurant at Rochetaillée-sur-Saône, not far from Lyons, and could make good use of this situation, half-way between Paris and Monte-Carlo, for a pause at home while he daily covered his 715 miles, once towards Paris, the next time towards Monaco.

But before this scheme could be put into effect, the firm of Citroën fell upon hard financial times, and its new management had other things to worry about than a mere long-distance rum. What matter! Lecot was an obstinate man and decided to carry on by himself. He did of course have some difficulty in getting together the sum (2,500,000 francs of the time) which he deemed necessary for the success of his venture (he was aged 56, and many did not believe in his chances of succeeding). He nevertheless ma-

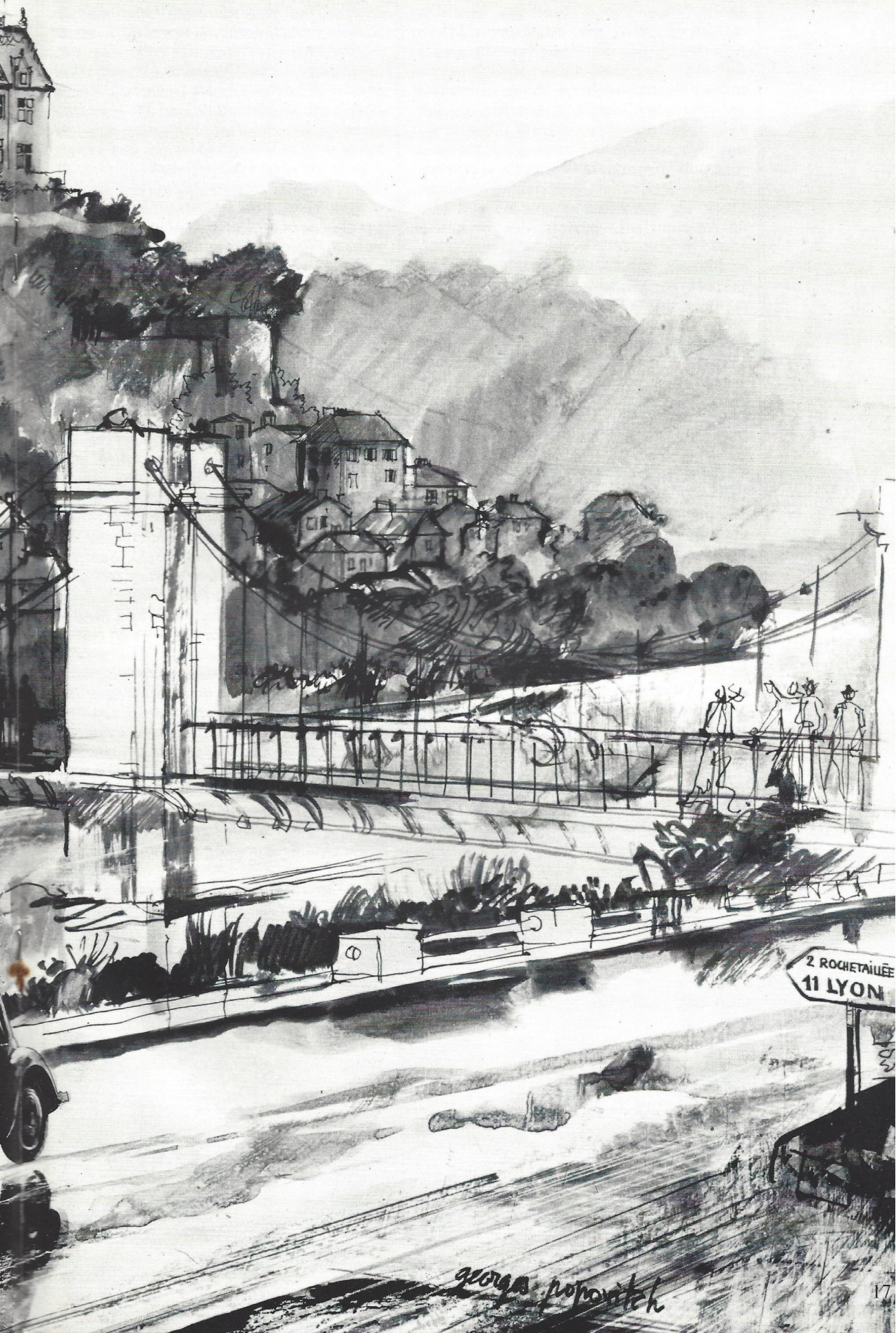


Dessin Popovitch (Citroën 12-171)



Dessin Popovitch (Citroën 12.172)

UN CERTAIN FRANÇOIS LECOT



georges popovitch

admiraient sur la gauche une maison particulièrement bien entretenue avec un jardin pittoresque et rocailleux, orné d'un moulin à vent en miniature! Mâcon provoquait des réflexions sur la qualité du vin. A Villefranche-sur-Saône, on quittait la nationale. A Anse se trouvait un charcutier réputé, spécialiste en saucisson de Lyon et en rosette (18 F le kg) où tous les commissaires s'approvisionnaient. Trévoux et Neuville-sur-Saône. Arrivée à Rochetaillée vers 21 heures. Dîner du commissaire et de Lecot avec les mécaniciens, parfois des invités et souvent son fils René, journaliste au « Progrès de Lyon ». Le repas était préparé par Mme Lecot. C'était pour le commissaire et Lecot le seul repas chaud de la journée.

Après le dîner, Lecot montait se coucher, Il était soigné et massé par sa femme avant de s'endormir. Pendant ce temps, toujours sous la surveillance du commissaire, la voiture était prise en charge par le mécanicien de service qui en assurait sous surveillance la vérification et l'entretien.

A 3 heures du matin, réveil. Départ une demi-heure plus tard. Vienne, Saint-Vallier, Tain l'Hermitage et son château dit de « Barbe-Bleue », Valence, ville du vent et de la poussière, Loriol, Montélimar (approvisionnement en nougat pour le commissaire et les petits-enfants de Lecot), Orange, Châteauneuf-du-Pape, Avignon, Cavaillon (on passait devant l'asile d'aliénés de Montfavet où presque chaque fois Lecot disait à son commissaire qu'il avait retenu sa chambre et la sienne pour après le raid!), Aix-en-Provence, Saint-Maximum, Brignoles, le Luc, Fréjus, Saint-Raphaël (les 185 virages de l'Estérel étaient régulièrement effectués en 30 minutes), Cannes, Nice et l'arrivée à Monte-Carlo, par le bord de mer ou la Moyenne Corniche, toujours à midi précis.

AU VOLANT PENDANT UN AN

Départ à midi et demie et retour, par le même chemin, à Rochetaillée. Tous les jours il en était ainsi. Suivant le temps mis et la moyenne réalisée, un éventuel ajustement était opéré en forêt de Fontainebleau dans le sens Rochetaillée-Paris ou dans la Région de Bourg-en-Bresse sur le parcours vers Monte-Carlo.

Durant un an, les commissaires se relayèrent sans interruption auprès de Lecot.

Durant un an, jamais leur vigilance ne se relâchait, soit dans la voiture, soit à côté des mécaniciens quand ceux-ci l'entretenaient et la révisaient. A Rochetaillée, avant d'imiter Lecot en allant dormir quelques heures, ils posaient des scellés sur la porte du garage où était

naged it, bought an 11 CV and hired two mechanics, Cogneras and Marcel, for a year. In order that his performance should be officially recorded, the Automobile Club de France provided Lecot with eight stewards, all engineers and "Technical Controllers of the A.C.F.", headed by Mr Georges Lunet, in charge of the laboratory, and Mr Jean Delpeyroux. The A.C.F. laid down an absolute speed limit of 90 km/h (56 mph), and an average speed of 65 km/h (40 mph).

The start was given on 22 July 1935 at 3.30 a.m. in front of the Rochetaillée hotel, and Lecot headed for Paris. At 12 noon sharp, he was on Place de la Concorde, opposite the entrance to the A.C.F. Headquarters. In those days there was no parking problem, no "blue zone", and the car was able to park straight away. A steward got out, and transmitted the run log to a secretary. A fresh steward got on board. On the dot of 12.30, Lecot started off again. It was the beginning of a long, indeed a very, very long run. Route: Villejuif, Fontainebleau, Villeneuve-à-Guyard, Sens, Joigny, Auxerre where the road ran in front of the prison which, with its very characteristic air of feudality, almost always gave rise to banter between Lecot and the A.C.F. steward on duty. Then Vermontois, Avallon and the Morvan (which turned out very difficult to cross in March), Saulieu, Châlon-sur Saône, where certain stewards sometimes asked for a halt to have a beer, and Tournus. At Sennecey-le-Grand, the two travellers admired a particularly well cared-for house, with a picturesque rock garden surmounted by a miniature windmill! Mâcon gave rise to reflexions on the quality of the wine. At Villefranche-sur-Saône, the car left the national highway. At Anse was a famous "charcutier" (pork butcher and delicatessen maker) specializing in "saucisson de Lyon" and "rosette" (at 18 francs a kilo), in whose shop all the stewards purchased supplies. Trévoux and Neuville-sur-Saône. Arrival at Rochetaillée towards 9 p.m. Dinner for Lecot and steward, with the mechanics, sometimes guests and, often, his son René, a newspaperman on the daily "Progrès de Lyon". The meal was prepared by Madame Lecot. For the steward and Lecot, it was the one hot meal of the day.

After dinner, Lecot went up to bed. His wife looked after him and massaged him before they dropped off. Meanwhile, still under the eagle eye of the steward, the car was taken over by the duty mechanic who checked it and saw to maintenance.

At 3 a.m., reveille. Departure half an hour later. Vienne, Saint-Vallier, Tain l'Hermitage and its so-called "Bluebeard's Castle", Valence, a town of wind and dust, Loriol, Montélimar (purchase of nougat for the steward and for Lecot's grandchildren), Orange, Châteauneuf-du-Pape, Avignon, Cavaillon (where they drove past the lunatic asylum where, Lecot almost always claimed, he had booked rooms for the steward and himself, once the run had been completed!), Aix-en-

remisée la traction. Durant un an, chaque jour Lecot prit la route à 3 h 30 précises du matin. Il déjeunait d'un sandwich de bœuf tout en conduisant du bout des doigts, rentrait dîner et coucher chez lui, et repartait. Quelquefois il emmenait des amis, transportait des paquets et du courrier. Lorsqu'il avait une trop forte envie de dormir, il augmentait la puissance de la radio ou se faisait lire le journal par le commissaire. Parfois quand le besoin de sommeil devenait incoercible, il s'arrêtait et faisait trois fois à pied le tour de la voiture. Si le sommeil ne cédait pas, Lecot regagnait sa place et dormait, la tête sur ses mains posées sur le volant, ou appuyé à la portière. Dans ces cas-là même le passage des trains ne le réveillait pas, c'était au commissaire de le secouer vigoureusement au bout de 15 minutes, très exactement. Bien entendu, les temps d'arrêts étaient consignés sur le rapport. Il en fut ainsi jusqu'au 25 décembre 1935, date à laquelle le quotidien sportif « l'Équipe » écrivait :

« A 19 h 19, place de la Concorde, la grande aiguille de l'horloge pneumatique s'approche imperceptiblement du IV et comme elle atteint le milieu du chiffre, Lecot, toujours exact, dans un virage savant, arrête sa voiture devant l'hôtel Crillon. Sans hâte, comme un employé qui se rendrait à sa tâche quotidienne, Lecot ouvre sa portière, frais et dispos. Il serre la main de quelques amis et, pendant qu'un mécanicien remplace une roue de secours ou vérifie le carburateur, il s'en va vers un café proche. Son pas est alerte, son allure jeune et sportive et pourtant il a 56 ans et, depuis le 26 juillet,

Provence, Saint-Maximin, Brignoles, Le Luc, Fréjus, Saint-Raphaël (the Esterel and its 185 bends was regularly covered in 30 minutes), Cannes, Nice, and arrival at Monte-Carlo, by the sea front or the Moyenne Corniche, always at 12 noon sharp.

Departure at half-past twelve, and back by the same route to Rochetaillée. And so on, day after day. According to the time taken and the average speed, an adjustment, if called for, was made in Fontainebleau forest on the Rochetaillée-Paris stretch, or in the region of Bourg-en-Bresse on the south-bound run.

For a whole year, the stewards in relays stood by Lecot uninterruptedly. For a whole year, never did their vigilance relax, either in the car or standing over the mechanics as they checked and maintained it. At Rochetaillée, before imitating Lecot and sleeping for a few hours, they affixed seals to the doors of the garage in which the "traction" was housed. For a whole year, Lecot was on the road at 3.30 a.m. precisely. He lunched on a beef sandwich while driving with his fingertips, went home to dine and sleep, and off again he went. Sometimes he took friends along, or transported parcels and letters. When he needed sleep too badly, he increased the radio's volume level or got the steward to read the day's paper to him. Sometimes, when the need for sleep became invincible, he stopped and walked three times round the car. If then sleep got the upper hand, Lecot got back into his seat, and slept, with his head leant against his hands on the wheel, or propped against the door. In such cases, not even trains going by could wake him, and it was up to the steward, after precisely fifteen minutes, to give him a rousing shake. Stopping times were naturally written up in the log.



il a couvert au volant de cette même voiture 165.045 km. Oui! Vous avez bien lu : plus de quatre fois le tour de la terre et cela à raison de 1.150 kilomètres par jour ».

Pendant les courts arrêts qu'il faisait dans la capitale, Lecot, en buvant un café bien fort, trouvait encore le temps de dicter quelques lettres à la dactylo qui venait l'attendre tous les deux jours avec sa machine portative.

Pour fêter le jour de Noël 1935, Lecot exceptionnellement mangea un sandwich au pâté de pigeon au lieu de son sempiternel sandwich au bœuf !

En janvier, pour varier le plaisir, avec l'accord de l'Automobile Club de France, il participa, toujours en respectant son kilométrage, au Rallye Monte-Carlo et alla prendre le départ au Portugal, à Lourenço.

Puis il reprit son itinéraire habituel, par tous les temps. Rien ne le décourageait : ni la neige, ni le verglas, ni le brouillard.

Il était d'une telle ponctualité qu'on pouvait mettre sa montre à l'heure en ne se fiant qu'à ses passages. On le connaissait désormais. Les conducteurs de camions éteignaient leurs phares et se rangeaient sur les bas-côtés lorsqu'ils voyaient arriver les lumières rouges et vertes spéciales à la Citroën. Les routes mises en sens unique pour réfection se trouvaient toujours

LA TRACTION INCROYABLE

La voiture était une 11 CV Citroën de série. Les seuls aménagements consistaient en une modification de l'angle du pare-brise pour permettre une visibilité de 90° par temps de brouillard et en l'adjonction d'un accélérateur pour le pied gauche, afin de diminuer la fatigue des jambes. L'avertisseur comportait deux tonalités. La voiture était munie de lumières rouge et verte pour la route.

Durant le parcours, la voiture fut soumise en tout et pour tout à trois révisions complètes du moteur (à chaque 100.000 km), une dizaine de décalaminages de la culasse, un même nombre de rodages de soupapes, changements de pneus tous les 25.000 km.

Lecot dit un jour de ces 400.000 km : « La moindre pièce, le moindre accessoire y fournissent quotidiennement un travail excessivement dur, car je n'ai pas évité les difficultés... Je donne les mêmes coups de frein, j'accomplis les mêmes virages, je démarre de la même façon qu'un quelconque automobiliste, mais les kilomètres qu'il parcourt en un an, je les « avale » en un mois !... La route est vraiment un banc d'essai unique ».

miraculeusement dans le bon sens pour laisser passer Lecot à l'heure dite!

Le 1^{er} mai, la Citroën termina son parcours quotidien couverte de muguet.

Le 7 juin, nouveau changement d'itinéraire, pour quelques jours. A midi place de la Concorde, le compteur marquait 341.000 kilomètres. En présence de plusieurs notabilités de l'automobile, Lecot prit le départ pour une tournée des capitales, en commençant par Berlin.

Les mêmes conditions devaient être respectées. Lecot fit Paris-Berlin et retour (2.186 km), Paris-Bruxelles-Amsterdam et retour (2.016 km), Paris-Rome et retour

And so it went on until 25 December 1935, a date at which the sporting daily "L'Equipe" wrote:

"At 9 19 a.m., on Place de la Concorde, the minute hand of the pneumatic clock imperceptibly neared the IV and, as it reached the middle of the roman figure, Lecot, punctual as ever, skilfully rounded the bend and stopped his car in front of the Hôtel de Crillon. Without haste, like a clerk bound for his daily duties, Lecot opened his door, as fresh

THE INEXHAUSTIBLE "TRACTION"

The car was a standard production 11 CV Citroën. The only special features were a modification in the angle of the windscreen, allowing 90° vision in foggy weather, and the addition of a left-foot accelerator pedal to reduce leg fatigue. The horn was a two-tone affair. The car was fitted with red and green lights for the road.

During the entire run, the car only had three complete engine check-ups (every 100,000 km or 60,000 miles); the cylinder heads were decarbonized about 10 times, the valves were reground likewise, and the tyres were changed every 25,000 km (about every 15,000 miles).

Lecot, speaking about this 250,000-mile run, once said: "the smallest part, the most insignificant accessory, were daily submitted to the hardest of service, for I never avoided difficulties... I braked just as hard, negotiated the same bends, and let in the clutch just as any other motorist would have done - but the mileage he would do in a year, I did in a month!.. The road is really an irreplaceable test-bed".

as a daisy. He shook hands with a few friends and, while a mechanic changed a spare wheel or checked the carburetter, he went to a nearby café. His step was jaunty, he looked young and athletic - yet he was 56 and, since July 26th, he had at the wheel of this same car covered 165 045 km (102,557 miles). Yes! Your eyes did not deceive you: over four times round the world, at a rate of 715 miles a day"

In January, for variety's sake and with the agreement of the Automobile Club de France, still respecting his mileage, he took part in the Monte-Carlo Rally, in which he started from Portugal, at Lourenço.

Then back to his usual route, no matter what the weather. Nothing disheartened him: neither snow, nor icy roads, nor fog. He was so punctual that you could set your watch dead right by the time of his passage. He was now well known. Truck drivers put out their headlights and drew in to the side of the road when they spotted the special red and green lights of the Citroën. And the roads with single track, on way traffic for repairs were always miraculously navigable in the right direction at the appointed hour of Lecot's passage!

of the capitals, beginning with Berlin. The conditions were still to be respected. Lecot did Paris-Brussels and back (1358 miles), Paris-Brussels-Amsterdam and back (1248 miles), Paris-Rome and back (2147 miles), Paris-Madrid-Barcelona and back (1869 miles), Paris-Vienne and back (1632 miles), and Paris-Copenhagen and back (1712 miles). Then back he went to his usual Paris-Monte-Carlo route, well on the way to the 400,00-km (250 000-mile) mark. By 7 July, he had covered over 375,000 km (233 000 miles).

When at last the run came to an end, amid cheering crowds, in the evening of 24 July at Monte-Carlo, François Lecot and his "Trac-

(3.456 km), Paris-Madrid-Barcelone et retour (3.008 km), Paris-Vienne et retour (2.627 km), Paris-Copenhague et retour (2.756 km).

Il reprit ensuite son habituel trajet Paris-Monte-Carlo-Paris à la poursuite des 400.000 km. Le 7 juillet, il avait couvert plus de 375.000 km.

Quand le raid prit fin sous les ovations de la foule, le 24 juillet au soir à Monte-Carlo, François Lecot et sa traction avaient couvert dix fois la distance du tour de la terre. Une grandiose réception fut organisée le lendemain par la municipalité et l'Automobile Club de Monaco. La voiture avait été fleurie aux couleurs françaises et monégasques et escortée par de nombreuses automobiles jusqu'à la Mairie de Monaco.

Le 30 juillet 1936, Maurice Henry, écrivit dans l'« Auto » : « Voilà ce que notre brave François Lecot a fait... Dites-vous bien que la performance est sans précédent, c'est la première fois au monde qu'un raid d'aussi grande envergure est accompli et, qui mieux est, par un homme qui frise la soixantaine. Mais quel homme! Petit, trapu, l'œil vif, décelant une énergie peu

LE PETIT HOMME AU BÉRET NOIR

François Lecot était déjà connu des milieux sportifs lorsqu'il eut l'idée d'entreprendre ce raid de 400.000 km. Il avait été champion cycliste tous terrains, puis pilote de rallyes et essayeur de voitures. Il avait accompli des performances à bord de Rosengart (trois fois 100.000 km, en 1930, 1932 et 1933), le tour de France avec une 11 CV Citroën en 1934.

Ceux qui l'ont connu disent qu'il était le type même du « français moyen », patriote et têtue. Le raid devait quelque peu user sa santé. En 1936, il fut très éprouvé par la mort de son fils unique (avec une fille) qui mourut en service commandé à bord de l'avion qu'il pilotait. Au moment de la guerre, la vue de Lecot était devenue précaire. Il avait pris la gérance d'une cantine avec sa femme, mais n'y réussit pas. En 1955 fut créé le « Comité des Amis de François Lecot » sous le patronage de l'Action Automobile, qui réunit un million de francs. Lecot était devenu aveugle. Il fut hospitalisé à Albigny près de Lyon où il décéda le 19 août 1959.

commune, une volonté de fer, tel est François Lecot. Il est arrivé à de nombreux automobilistes d'effectuer dans la même journée le trajet de Paris à Monte-Carlo. Je ne sais pas si ces mêmes automobilistes se sentaient aptes à faire le parcours en sens inverse après quatre heures de sommeil : pour mon compte j'ai toujours éprouvé le besoin de prendre une nuit complète de repos après la première journée. Et cet exemple fait ressortir davantage les efforts fournis par Lecot, qui, oui, a fait cela pendant 365 jours. Incroyable, mais vrai. »

Oui, incroyable mais vrai. Quelle démonstration d'énergie pour l'homme. Mais aussi quelle épreuve de robustesse pour la voiture. Ce fut un long et réussi prélude à la longue et réussie carrière de la Traction, qui devait durer 23 ans et ne céder le pas qu'à une autre Citroën : la DS.

tion" had done ten times the distance round On May 1st, the Citroën finished its daily run covered in lilies- f-the-valley. On 7 June, a fresh change of route for a few days. At noon on the Place de la Concorde, the mileage counter read 211,890 miles (341,000 km). In the presence of several leading figures of the motoring world, Lecot started off on a round On 30 July 1936 Maurice Henry wrote in "l'Auto" (a motoring and sporting daily) : "That is what our good François Lecot has

THE LITTLE MAN IN THE BLACK BERET

François Lecot was already known in sporting circles when he had the idea of undertaking this 250,000-mile run. He had been a cross-country cycling champion, then a rally driver and car tester. In Rosengart cars, he had achieved fine performances (three times 100,000 km = 60,000 miles odd) in 1930, 1932 and 1933; and, in 1934, a "Tour de France" in a Citroën 11 CV.

Those who knew him say that he was typically the patriotic "Mr Average Frenchman". The long-distance run was to some extent to undermine his health. In 1936 he was very shaken by the death of his only son (he also had a daughter) on active duty aboard the aircraft he captained. When war broke out, Lecot's eyesight had become poor. He had, with his wife, taken over the management of a canteen, but could not make it. In 1955, a Committee of the Friends of François Lecot was founded under the sponsorship of the magazine "L'Action Automobile"; this committee raised a million francs on his behalf. Lecot was by now blind. He was hospitalized at Albigny, near Lyons, where he died on 19 August 1959.

done... Don't forget that it is a performance without precedent - and that this is the first time in History such a long-distance run is successfully accomplished and, what is more, by a man nearing 60. But what a man! Short, broad, with a glint in his eye that reveals unusual energy and a will of iron, such is François Lecot. Many is the motorist who has done the Paris-Monte-Carlo trip in one day. I don't however know whether these same motorists would feel up to doing the return trip after only four hours' sleep : for my part, I have always felt the need for a full night's rest after the first day. And this example stresses even more strongly the efforts Lecot had to make, and did, for 365 consecutive days. Incredible, but true"

Yes, incredible but true. What a demonstration of energy for the man! But, also, what a demonstration of sturdiness for the car. It was a long and successful prelude to the long and successful career of the "Traction", which was to last for 23 years, only to hand over to another Citroën : the DS.



Photo Citroën 10.858

échos

ENCORE UN TROPHÉE



Photo Guyot (Citroën 10.852)

MADRID (Espagne). Nouveau trophée par la CX, celui de la « distinction 1974 », attribué par la revue espagnole *Velocidad* après référendum auprès de tous ses lecteurs.

YET ANOTHER TROPHY

MADRID (Spain). One more trophy for the CX, that of the "1974 Distinction", awarded by the Spanish magazine *Velocidad*, after a referendum held among all its readers.

OSCAR POUR JEANNE



Photo Guyot (Citroën 6 A 104)

PARIS (France). Jeanne Douchet (ci-dessus), res-

pensible des Informations Intérieures de Citroën, s'est vue remettre, le 13 mai 1975, le prix de l'Association Française des Relations Publiques pour le mensuel « Citroën Information ». C'était le 20^e Oscar de la presse d'entreprise, organisé par l'Union des Journaux d'Entreprise de France. 600 publications étaient en compétition. Toutes nos félicitations.

AN OSCAR FOR JEANNE

PARIS (France). Jeanne Douchet (above), in charge of Citroën's Internal Relations, received the French Public Relations Association's award, on 13 May 1975, for the monthly house organ "Citroën Information". This was the 20th Oscar for house organs, organized by the "Union des Journaux d'Entreprise de France" (French House Organ Union). Competitors numbered 600. Hearty congratulations, Jeanne!

LE RAID AFRIQUE PRIX LITTÉRAIRE

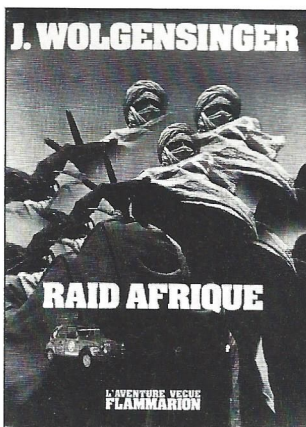


Photo Guyot (Citroën 10.859)

PARIS (France). La 2 CV entre chez les Immortels : l'Académie Française vient de couronner le livre « Raid Afrique » (soixante 2 CV à travers l'Afrique et notamment le Ténéré) en décernant à son auteur le prix Broquette-Gonin, sur proposition de l'académicien Jean-Jacques Gautier.

AFRICA LONG DISTANCE RUN WINS LITERARY PRIZE

PARIS (France). The 2 CV among the "Immortels": the Académie Française (whose members are known as "Les Immortels") has just awarded the author of the book entitled "Raid Afrique" (describing the run across Africa, and more especially across the Ténéré, by 60 2 CVs) its Broquette-Gonin prize, proposed by Academician Jean-Jacques Gautier.

DS INFERNALE



Photo Sarrazin (Citroën 7.390)

CREPY - EN - VALOIS (France). Gérard Sarrazin a remporté sur DS 21 l'épreuve comptant pour le Championnat de France du Critérium des Rallyes au 7^e Rallye Infernal, disputé les 11 et 12 janvier 1975 dans la région de Senlis. Une boucle de 140 km avec 75 km d'étapes spéciales, réparties en 5 épreuves chronométrées à parcourir 5 fois en tous terrains. Gérard Sarrazin s'y est assuré sa première place dès le départ et sa DS a réalisé 17 fois la meilleure performance.

"INFERNAL" DS

CREPY-EN-VALOIS (France). In a DS 21, Gérard Sarrazin won the race counting in the French Championship of the "Critérium des Rallyes" in the 7th "Infernal Rally", run on 11 and 12 January 1975 in the Senlis region. An 87-mile circuit with 47 miles of special runs, split up into 5 timed stretches, to be covered 5 times, over all types of ground. Gérard Sarrazin kept in the lead from the very start, and his DS was the best performer 17 times.

SALON EN HOLLANDE

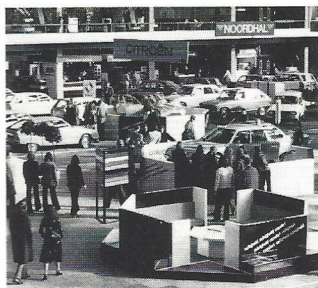


Photo Citroën 10.834

AMSTERDAM (Pays-Bas). Citroën se trouvait représenté comme il se doit, du 13 au 23 février, au Salon d'Amsterdam. Avec 33.473 Citroën immatriculées en 1974, la Hollande vient au 3^e rang des exportations Citroën.

DUTCH MOTOR SHOW

AMSTERDAM (Netherlands). Citroën was always present, from 13 to 23 February, at the Amsterdam Motor Show. With 33,473 Citroëns registered in 1974, Holland ranks third among Citroën's export markets.

THE BEST



Photo Foster-Skeffington (Citroën 10.844)

LONDRES (Angleterre). Une 2 CV conduite par Mmes Margaret Lowrey et Pat Smith remporte le « Total Economy Drive », le 25 mars, en parcourant 1.540 km en Angleterre et au pays de Galles avec une consommation moyenne de 5,25 litres aux 100 km, meilleure consommation de toutes les voitures de série. Dans la même course, une CX 2000 n'a consommé que 8,64 litres aux 100 km.

THE BEST

LONDON (England). A 2 CV driven by Mrs Margaret Lowrey and Mrs Pat Smith won the "Total Economy Drive" on 25 March, covering nearly 960 miles in England and Wales with an average consumption of 5.25 litres per 100 km (54.5 mpg), the lowest among all standard production cars. In the same event, a CX 2000 only consumed 8.64 litres per 100 km (33 mpg).

ENGLAND BY 2 CV



Photo Milton Keynes Mirror (Citroën 10.852)

LONDRES (Angleterre). Deux journalistes, Roy Braybooks (à gauche) et Malcolm Greenwood, du « Milton Keynes Mirror » ont traversé l'Angleterre du Nord au Sud (de Land's End à John O'Groats) avec une 2 CV dont ils voulaient mesurer la consommation. Résultats de ces 3.003 km « non stop » en 55 heures : une consommation moyenne de 5,59 litres aux 100 km.

BRITAIN IN A 2 CV

LONDON (England). Two newsmen, Roy Braybooks (left) and Malcolm Greenwood, of the Milton Keynes Mirror, crossed Britain from North to South (John o'Groats to Land's End) in a 2 CV whose petrol consumption they wished to assess. Result of this non-stop, 1 866-mile, 55-hour drive: an average consumption of 5.59 litres per 100 km (51 mpg).

LONDRES-SAINT TROPEZ



Photo Peter Cramer - Autocar (Citroën 10.853)

LONDRES (Angleterre). Les Anglais ne cessent de re-découvrir la 2 CV et n'arrêtent pas de s'étonner de sa faible consommation. Au tour du magazine « Autocar » d'organiser son économie-test. Ronald Barker (au premier plan) et Tim Green au volant, Londres-Saint Tropez et retour (2.766 km), la 2 CV a consommé, sur autoroutes (aller) et routes (retour) une moyenne de 6,19 litres.

LONDON SAINT-TROPEZ

LONDON (England). The British are constantly rediscovering the 2 CV and are still filled with wonder at its low consumption. So the Autocar too did an economy test run. Ronald Barker (foreground) and Tim Green, at the wheel, drove from London to Saint-Tropez and back (1 719 miles); their 2 CV, on motorways and ordinary roads, consumed an average of 6.19 litres (46 mpg).

20 TONNES AU FOUR

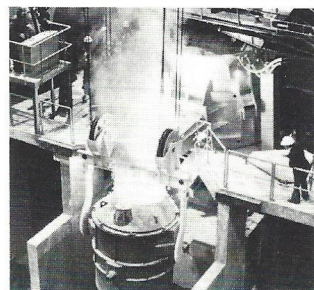


Photo Citroën 10.800

CHARLEVILLE (France). Un four à arc d'une capacité de 20 tonnes et d'une puissance de 16.000 kW a été mis en service dans l'usine Citroën de Charleville, une des plus modernes fonderies d'Europe.

20 TONS IN THE FURNACE

CHARLEVILLE (France). A new 16,000-KW arc furnace with a capacity of 20 metric tons has gone into service at the Charleville Citroën works one of Europe's most up-to-date foundries. It will, among other things, produce brake discs.

61 HEURES AU VOLANT

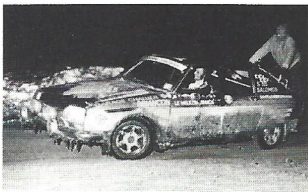


Photo Richez (Citroën 10.821)

SERRE - CHEVALIER (France). Alain Richez, mécanicien briançonnais de 27 ans, a battu le record du monde d'endurance automobile sur glace en conduisant, du 16 au 19 février, sans interruption pendant 61 heures une GS 1220 de série mise à sa disposition par M. Challiez, concessionnaire Citroën de Briançon. Les portières de la voiture avaient été scellées par huissier, le ravitaillement et l'entretien (huile : 0,25 l) se faisaient sans que la voiture cesse de rouler. 2.150 km parcourus sur le circuit de glace de Serre-Chevalier. Consommation moyenne totale de la GS : 5,7 litres d'essence aux 100 km.

61 HOURS AT THE WHEEL

SERRE-CHEVALIER (France). Alain Richez, a 27-year-old mechanic from Briançon, broke the world car endurance record on ice between 16 and 19 January, driving for an uninterrupted 61 hours in a standard production GS 1220 placed at his disposal by M. Challiez, the Citroën agent in Briançon. An "huissier" (com-

missioner for oaths) had affixed seals to the car doors, and refuelling and maintenance (half a pint of oil) were carried out without the car's coming to a standstill. 1336 miles were covered over the Serre-Chevalier ice circuit. Overall average consumption of the GS: 5.7 litres of petrol per 100 km (50 mpg).

5^e EN SUISSE



Photo Graffilm (Citroën 10.835)

GENÈVE (Suisse). Une fois de plus, le stand Citroën occupait tout le fond d'un des halls du Salon International de Genève. Du 13 au 23 mars, la CX y fut à la place d'honneur; ses ventes, commencées depuis quelques semaines se développaient bien. Pour 1974, Citroën (dont les immatriculations n'ont baissé que de 1,6 % sur un marché en régression globale de 15 %) se classe 2^e des constructeurs français avec 13.610 véhicules, et 5^e de tous les importateurs, derrière Opel, Volkswagen, Renault et Fiat.

5th IN SWITZERLAND

GENEVA (Switzerland). Once again, the Citroën stand filled the whole of the back of one of the halls at the Geneva International Motor Show. From 13 to 23 March, the CX occupied the place of honour; its sales, which had only been going for a few weeks, were developing satisfactorily. For 1974 Citroën (whose registrations only went down by 1.6 % on a market where the overall drop was 15 %) comes in 2nd among French manufacturers with 13,610 vehicles, and 5th among all importers, behind Opel, Volkswagen, Renault and Fiat.

CAMERA - GS

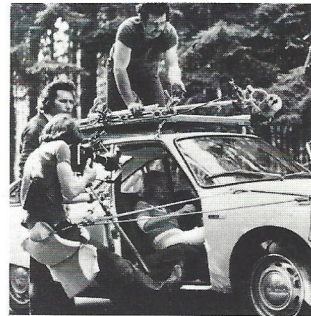


Photo Citroën 10.810

BRUXELLES (Belgique). Seule une suspension douce et stable comme celle de la GS autorisait les exploits (ci-dessus) réalisés par les cameramen au cours du tournage du feuilleton télévisé « Le renard aux anneaux d'or » qui, d'abord diffusé par la RTB, doit bientôt prendre place dans les programmes de la Télévision française.

CINE GS

BRUSSELS (Belgium). Alone a smooth, stable suspension like that of the GS could allow the acrobatics (above) of the cameramen during the shooting of the television serial "Le renard aux anneaux d'or" which, after first being broadcast by the RTB (Belgian Radio-Television), will soon be programmed on the French TV.

AUTOBUS - 2 CV



Photo Fotopersburo Gelderland (Citroën 10.814)

AMSTERDAM (Hollande). Deux clubs de gymnastique s'affrontant au cours d'une émission très populaire de la télévision hollandaise se virent proposer de faire entrer le plus de monde possible

dans une 2 CV. Cette épreuve ne put départager les deux clubs, chacun ayant réussi à placer dans sa 2 CV 18 garçons de plus de 14 ans, toutes portes fermées. Vaste et pratique la 2 CV, certes. Tout de même : à ce point!

2 CV BUS

AMSTERDAM (Netherlands). During a very popular Dutch TV broadcast, two gym clubs competed to know which could fit most of its team into a 2 CV. In fact they tied, each having managed to squeeze 18 boys over 14 years old into its 2 CV, with all doors closing. The 2 CV is, of course, a roomy and handy car. But surely this is carrying things a bit far...

LIVRE D'OR



Photo Garcia (Citroën 10.836)

BARCELONE (Espagne). Le Break GS 1220, construit désormais en Espagne, et la GS Pallas furent exposés au Salon de l'automobile de Barcelone, du 13 au 23 avril 1975. M. George Taylor, président du directeur des Automobiles Citroën, y participa au 10^e Symposium de l'industrie automobile fabricants-gouvernement. (Ci-dessus, M. Taylor signe le livre d'or du Salon. De gauche à droite : M. Navarro, attaché de Relations Publiques de Citroën-Espagne; M. Terrull, directeur du Salon de Barcelone; M. Taylor, Mme Taylor). Avec une production de

92.000 Citroën (dont 18.000 GS) en 1974, l'Espagne est le plus important marché étranger de la marque : 65.000 véhicules y ont été immatriculés (3^e rang pour le taux de pénétration : 11 %, réseau : 500 points de service), 27.000 exportés (Marché Commun et aussi Algérie).

VISITORS' BOOK

BARCELONA (Spain). The GS 1220 Estate, now built in Spain, and the GS Pallas were exhibited at the Barcelona Motor Show, between 13 and 23 April 1975. Mr George Taylor, chairman of the Automobiles Citroën directorate, took part in the manufacturers-government symposium held there. (Above, Mr Taylor signing the Show's Visitors' Book. From left to right: Mr Navarro, Citroën Spain's PRO; Mr Terrull, Head of the Barcelona Show; Mr Taylor: Mrs Taylor). With a production of 92,000 Citroëns (and among them 18,000 GSs) in 1974, Spain is the Marque's largest foreign market: 65,000 vehicles were registered (3rd rank for market penetration: 11 %; network: 500 service points), and 27,000 exported (Common Market and Algeria).

DON A CHYPRE



Photo Unico (Citroën 10.833)

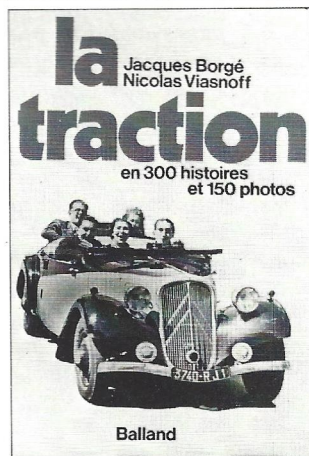
SALONIQUE (Grèce). Les frères Kondogouris (UNICO S.A., importatrice de Citroën en Grèce du Nord) ont offert à l'hôpital de Nicosie (Chypre) un fourgon HY aménagé en ambulance dans leur usine NAMCO S.A. (qui fabrique aussi des baby-

brousse, version tout-métal de la méhari). Cette ambulance, dotée de tout l'équipement d'intervention, oxygénothérapie, etc., peut transporter deux personnes sur brancards et trois personnes en plus.

GIFT TO CYPRUS

SALONICA (Greece). The Brothers Kondogouris (UNICO S.A., importers of Citroëns into northern Greece) have presented the hospital of Nicosia (Cyprus) with an HY van, fitted up as an ambulance in their NAMCO S.A. works (which also manufactures "baby-brousses", the all-metal version of the Mehari). This ambulance, equipped with complete first aid surgical facilities, oxygen therapy, and so on, can carry two stretcher cases plus three others.

LA VIE PRIVÉE DE LA TRACTION AVANT



Document Balland (Citroën 10.850)

PARIS (France). C'est une véritable mini-encyclopédie de la traction que viennent de publier Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff chez Balland. En 175 pages et 150 photos, tout y est : sa conception, sa naissance, sa vie, sa mort. Mais c'est une encyclopédie qui fourmille d'anecdotes et se lit comme un passionnant reportage. Modèle célèbre ou légendaire comme la « 22 », tractions de la guerre, du maquis, de la libération, carrosseries spéciales, trac-

tion des officiels et des gangsters, des cascadeurs et des collectionneurs, de Charles de Gaulle et de Pierrot le fou, berline de Jean Sunny (sautant 62 mètres et terminant par un saut périlleux!) et cabriolet de Jacqueline Citroën (offerte par son père, pour ses 18 ans). Deux documents exclusifs : une photo de Flaminio Bertoni, le chef du Style Citroën à l'époque, et une du prototype 1951 de la future DS... On trouve tout dans ce petit livre, même un sonnet à André Citroën... même une photo de Jacqueline Dupont, archiviste des Relations Publiques Citroën!

THE PRIVATE LIFE OF THE "TRACTION AVANT"

PARIS (France). *A real mini-encyclopaedia of the "Traction Avant" (front-wheel drive Citroën) by authors Jacques Borgé and Nicolas Viasnoff has just been published by Balland. In 775 pages and 150 pictures, you have the entire story: how it was designed and born, how it lived and how it died. But it is an encyclopaedia full of anecdotes, and reads like an enthralling reportage. Famous or legendary models like the "22", wartime "tractions", those of the underground, of the liberation of France, special coachwork for the "tractions" of officials and gangsters, for those of stunt drivers and collectors, for those of Charles de Gaulle and Pierrot le Fou (the latter a well-known French gangster of the post-war period), and the convertible offered to Jacqueline Citroën by her father for her 18th birthday, plus two exclusive documents: one a photograph of Flaminio Bertoni, who headed the Citroën Styling Department at the time, and one of the 1951 prototype of the DS to be... Everything is there in this slim volume, down to a sonnet dedicated to André*

Citroën... and even a photograph of Jacqueline Dupont, who was in charge of the records of Citroën's PR Department.

EXPO-JEUNES

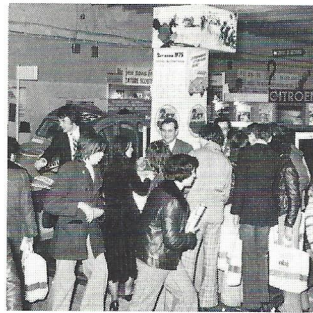


Photo Guyot (Citroën 10.849)

PARIS (France). Du 1^{er} au 9 mars Expo-Jeunes vit défiler plus de 50.000 visiteurs (50 % de plus que l'an dernier). Expo-Jeunes est le Salon des jeunes, il les informe sur l'enseignement, l'orientation professionnelle, l'emploi, les loisirs, les associations. Dans ce cadre, le stand Citroën présentait les 11 métiers enseignés (2 ans) à L'École Technique et Professionnelle Citroën, ainsi qu'une rétrospective des Raids et des 2 CV Cross, avec voiture exposée, projections permanentes de films et d'audio-visuels, ainsi que conférence-débats.

EXPO-JEUNES

PARIS (France). *Between 1st and 9th March, over 50,000 visitors attended Expo-Jeunes (50 % more than last year). Expo-Jeunes is an exhibition for young people, giving them much information about education, career opportunities, jobs, leisure and clubs. Citroën here showed the 11 crafts taught (2-year course) at the Citroën Technical and Professional School, and also a retrospective show covering the long-distance runs and 2 CV cross-country racing, with a car exhibited, permanent projections of films and audiovisual programmes, and lecture-debates.*

SUR DEUX ROUES...



Photo Domenzoz (Citroën 10.854)

ERNÉE (France). Bertrand Lasne, 23 ans, a une spécialité rare : il fait rouler les DS sur leurs seules roues avant. Depuis six ans il consacre ses week-ends aux exhibitions des Fermax, cascadeurs normands. En hiver 1973, il eut l'idée de faire rouler une DS sur les roues avant. La mise au point fut longue, mais le 14 mars 1975, il pouvait la présenter devant les caméras de la Télévision de Rennes. Depuis, chaque dimanche, elle fait l'admiration d'un public ébahi.

TWO-WHEELER...

ERNEEE (France). *Bertrand Lasne, aged 23, has an unusual speciality: he drives DSs on their two front wheels alone. For the past six years, he has been devoting his week-ends to the shows of the Fermax stunt-driving team, a Norman outfit. In the winter of 1973, he had the idea of making a DS run on its front wheels. He was a long time perfecting the trick but, on 14 March 1975, he was able to present his stunt before the TV cameras of the Rennes station. Since that date, it is admired every Sunday by crowds of fans.*

UN PROTOTYPE



Photo BP Marketing (Citroën 10.813)

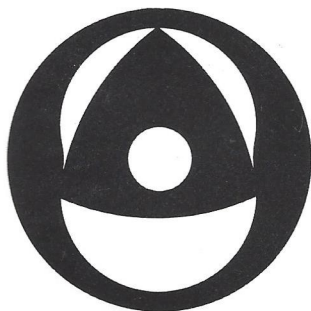
LONDRES (Angleterre). Sept élèves de l'école de Cranleigh (Surrey) ont rem-

porté le premier prix d'un concours organisé par BP en réalisant un prototype d'automobile sur la base d'une mécanique de 2 CV. La construction de cette voiture, qui ménage beaucoup de place aux passagers et aux bagages, a été entreprise en septembre 1973 et menée à bien par les seuls élèves, à qui elle n'a coûté que 100 livres et beaucoup de travail. Bravo!

A PROTOTYPE

LONDON (England). Seven boys of Cranleigh School (Surrey) were awarded first prize, in a contest organized by BP, for having built a car prototype from 2 CV mechanical parts. Construction of this car, which offers ample space for both passengers and luggage, began in September 1973, and was carried to its satisfactory conclusion by the boys alone. It only cost them £ 100 in money, but also much hard labour! Well done, chaps!

COMOTOR EN SOMMEIL



ALTFORWEILER (Allemagne). Réduction d'activités dictée par la conjoncture, dans l'usine sarroise de Comotor. Mais l'intérêt du moteur à piston rotatif n'est pas en cause et les études continuent, notamment celles qui portent sur la réduction de la consommation.

COMOTOR HIBERNATING

ALTFORWEILER (Germany). Reduced activity

at the Comotor plant in the Saar, owing to economic conditions. The value of the rotary-piston engine however remains unquestioned, and research still goes on, in particular in those branches connected with reducing consumption.

LES V.I.P. DES V.O.



Document Citroën 10.848

PARIS (France). Parce que l'acheteur d'une voiture d'occasion est un client à part entière comme un client de voiture neuve, Eurocasion est née. Première marque de ventes et de service de voitures d'occasion déposée dans toute l'Europe, elle diffuse toutes les marques et tous les types de véhicules d'occasion dans un réseau de 400 spécialistes qualifiés. Tout « véhicule Eurocasion » a passé un véritable examen comportant kilométrage et points clefs de la sécurité : freins, direction, pneus. Chaque voiture subit une série d'interventions qui permet à Eurocasion de proposer une vaste sélection de véhicules « garantis Eurocasion ».

2nd-HAND VIPs

PARIS (France). The fact that the purchaser of a second-hand car is as fully fledged a customer as a new-car buyer provoked the birth of Eurocasion. First trade name for second-hand

car sales and service registered throughout Europe, it distributes all makes and all types of second-hand vehicles through a network of qualified specialists. All "Eurocasion vehicles" are given a real check-up including mileage and key safety points: brakes, steering, tyres. Each car is submitted to a series of operations allowing Eurocasion to offer a choice of vehicles bearing the "Eurocasion guarantee".

500.000 CINÉPHILES



Photo Citroën 7.324

PARIS (France). Rien qu'en France, près de 500.000 spectateurs ont vu en 1974 les 18 films documentaires (ci-dessus : rallye du Maroc 1971) diffusés dans les circuits non commerciaux par les Relations Publiques Citroën, soit une moyenne de 547 séances de projection par mois, contre 264 en 1973.

500,000 MOVIE FANS

PARIS (France). In France alone, in 1974, an audience of some 500,000 saw the 18 documentary films (above: the 1971 Morocco Rally) distributed over the non-commercial circuits by Citroën's PR Department; this amounted to an average of 547 showings monthly, as against 264 in 1973.

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN

	3 mois 75	3 mois 74	Variation 75/74	3 mois 73
V.P.	160.139	173.571	- 7,73 %	180.970
V.U.	15.984	23.265	- 31,29 %	25.384
Total	176.123	196.836	- 10,52 %	206.354

2 CV SANS PARAPLUIE



Le "Sahara Exploration Module": trois roues à l'assaut du Ténéré

Ils étaient quatre jeunes gens, Diane de Torquat (secrétaire, 23 ans), Philippe de Dieuleveult (étudiant en Travaux Publics, 23 ans), François (étudiant en Médecine, 25 ans) et Alain Laurenceau (diplômé, d'une école de mécanique et d'électricité 23 ans), qui surent trouver l'exact équilibre de folie la plus complète, de logique dans son organisation, de capacités et de volonté dans son exécution, qu'il faut pour réussir quelque chose de vraiment dingue.

Vouloir traverser le Ténéré avec une vieille 2 CV fourgonnette qui s'est déjà tapée cinq fois le Sahara (sur les pistes de Mauritanie, du Hoggar et du Tanezrouft) et un Break 3 CV AMI 6 non moins vénérable acheté 500 F quinze jours avant le départ, ce n'est déjà pas mal. Mais naviguer sans guide à travers le Ténéré hors des itinéraires de caravane, en se repérant au soleil, en faisant le point au sextant, en alignant les voitures pour se donner le cap et en le tenant grâce à l'ombre portée d'une tige filetée fixée sur le capot, avouez qu'il faut le faire. Ils l'ont fait, en été 1973, en sautant de repère en repère dans l'immensité minérale du

The young people were four: Diane de Torquat (secretary, 23), Philippe de Dieuleveult (Covil Engineering student, 23), François (medical student, 25), and Alain Laurenceau (holding a diploma from a school of mechanical and electrical engineering, 23). Between them they managed to discover the exact point of equilibrium between the utter madness, the organizational logic and the ability and strength of will required to see through to its conclusion a really crazy enterprise.

The intention was to cross the Ténéré in an old 2 CV light van which had already done five Sahara crossings (over the tracks of Mauritania, the Hoggar and the Tanezrouft) and a no less venerable 3 CV AMI 6, bought for 500 FFrs a fortnight before setting out: not bad for a start. But to navigate through the Ténéré desert without a guide and away from the classic caravan routes, steering by the sun, with a sextant, keeping the cars in line in order to maintain the course set and following it by means of the cast shadow of a threaded rod fitted to the bonnet — well, that takes some doing. But they did it, during the summer of 1973, leaping from landmark to land-

« désert des déserts », de Djanet aux monts Tiska, de l'Adrar Mariaou à Djado, Chirfa, les deux rochers de Grein, traversant l'erg Capot Rey, touchant l'Adrar Bous, le puits d'In Tadera, Ifrouane, Arlit, Agadès.

Ils n'en sont pas restés là, ajoutant le Tchad à l'Algérie et le Cameroun au Niger (regardez la carte), la boue au sable, le cram-cram au fech-fech, les ornières gluantes aux dunes pourries, les orages diluviens aux tempêtes de silice, l'humidité de l'Afrique Noire au four solaire du Ténére, ils ont poussé leur pittoresque expédition jusqu'à Douala.

Comment ont-ils pu réussir? Grâce à leur arme secrète, la chose, l'engin, le truc qu'ils ont inventé pour la circonstance, sur la base d'une approche systématique et ingénieuse des problèmes qui leur étaient posés par le voyage.

Pour emporter 275 litres d'essence et 175 litres d'eau, il fallait une remorque. Pourquoi pas une moitié de châssis de 2 CV, avec sa direction, ses deux bras de suspension, ses deux roues, ses deux demi-pots de suspension? Un système de cardan relierait parfaitement cet ensemble au véhicule tracteur.

Et, comme réserve de pièces de rechange, pourquoi ne pas conserver l'ensemble moteur-boîte à la place prévue par le constructeur? Cela devient intéressant, car l'ensemble moteur sur deux roues ainsi rendu solidaire du tracteur à quatre roues, constitue un véhicule 6 × 4 à deux moteurs qui va singulièrement faciliter les désenlacements et le franchissement des étendues de sable mou.

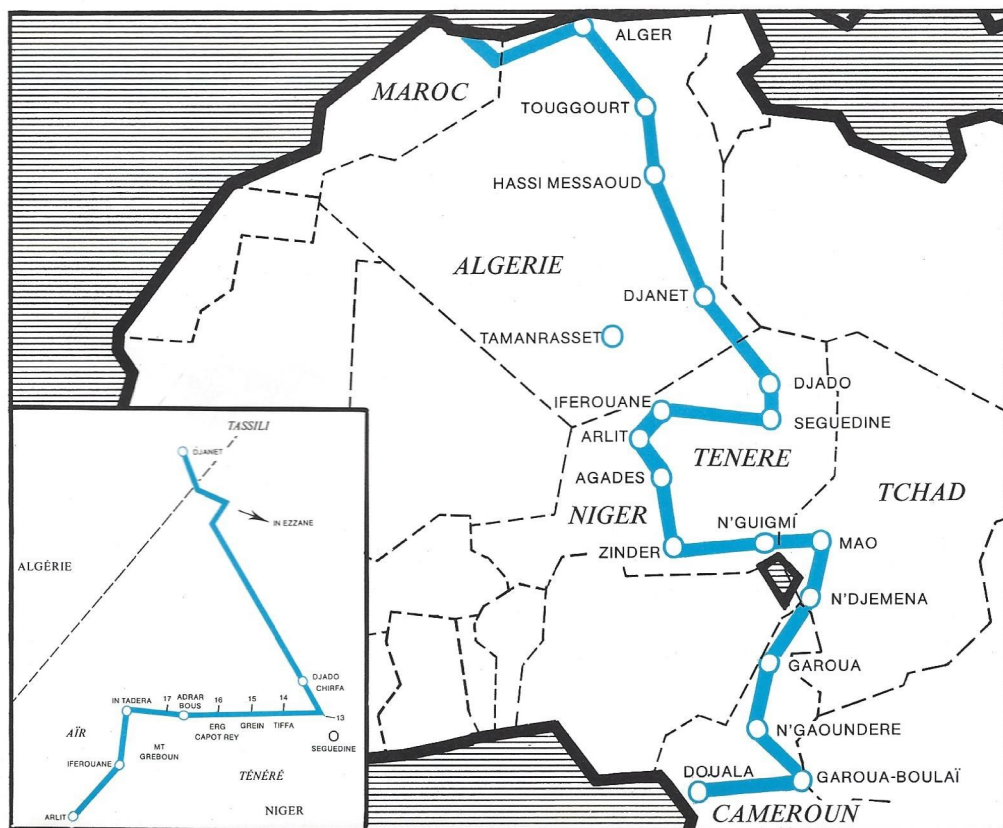
mark through the mineral wastes of the "desert of deserts", from Djanet to the Tiska mountains, from the Adra Mariaou to Djado, Chirfa, the two rocks of Grein, crossing the erg Capot Rey, calling by the Adrar Bous, the well at In Tadera, Ifrouane, Arlit and Agades.

But they did not stop at that: adding the Tchad to Algeria and Cameroun to the Niger (just look at the map), mud to sand, cramm-cram to fech-fech, viscous ruts to decaying dunes, floods of rain to storms of silica, the humidity of darkest Africa to the Ténére's solar furnace, they pushed their picturesque expedition through to Douala.

How then did they manage it? Thanks to their secret weapon, the Thing, the contrivance, the gimmick they invented for the circumstance, based on a systematic and ingenious approach to the problems set by the trip.

In order to take with them over 60 gallons of petrol and 39 gallons of water, they had to have a trailer. They why not half a 2 CV chassis, with its steering, its two suspension arms, its two wheels and its two suspension dashpots? A universal coupling system could perfectly well connect up this unit to the towing vehicle.

And why not, as a spare parts reserve, keep the engine-gearbox assembly just where the manufacturer planned it should be? Getting interesting, for the two-wheeled power-egg thus connected to the 4-wheeled towing vehicle becomes a 6 × 4 vehicle with two engines, a great help in getting out of sand traps and crossing long stretches of soft sand.



Et si, à cette remorque (demi-châssis avec moteur, boîte, suspension, direction) qui peut devenir motrice, on ajoute une troisième roue et un siège de tracteur agricole, elle devient alors autonome.

Il ne reste plus qu'à lui trouver un nom. Ce qui fut fait : S.E.M., le « Sahara Exploration Module » était né.

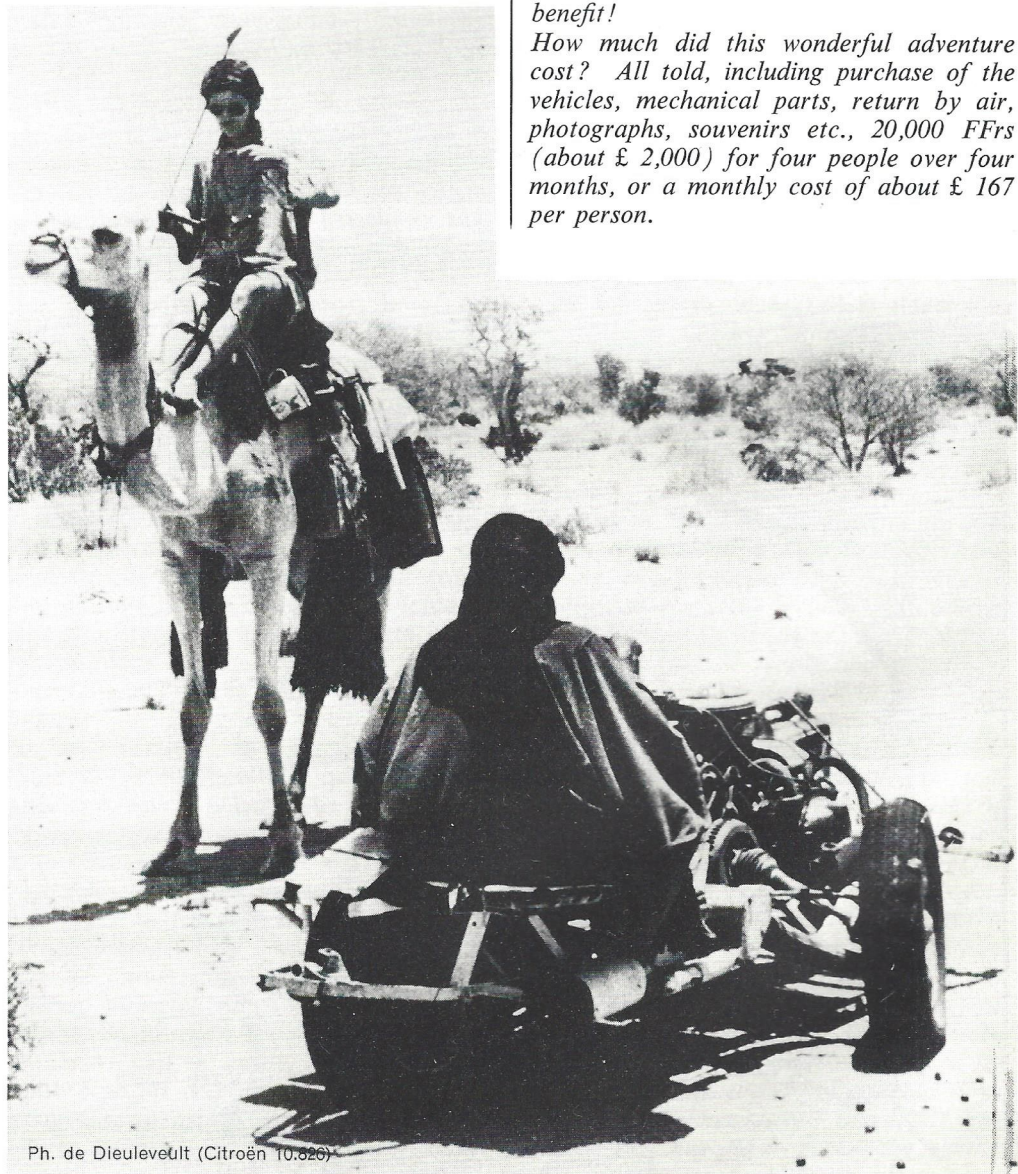
Après quelque deux mois de service, il termina ses jours au Nord du Lac Tchad, 30 kilomètres après Mao, quand il fallut le sacrifier pour prélever ses pièces afin de retaper les deux Citroën à part entière. Entre temps, le S.E.M. avait bien rempli son office. Équipé de pneus 180×380 dégonflés à 300 grammes, il passait partout, franchissait tout, les plus hautes dunes et les sables les plus mous. Sa légèreté, son remarquable rapport poids-puissance lui autorisaient toutes les audaces et toutes les fantaisies. Dans l'eau et la boue, pour franchir les oueds et les marigots, parfois dans 50 cm de profondeur, il n'était pas moins à l'aise; la bobine, placée sur le filtre à air, ne recevait aucune projection, tout était pour le chauffeur!

And now, to this trailer (half-chassis with engine, gearbox, suspension and steering) able to push when required, suppose you add a third wheel and an agricultural tractor seat — well, then it can move on its own.

Only a name now remained to be found. And found it was: S.E.M., the "Sahara Exploration Module", was born.

After two months untiring work, it ended its days to the north of Lake Tchad, about 20 miles out of Mao, when it had to be cannibalized in order to "do up" the two 100 % Citroëns. Meanwhile the S.E.M. had done sterling service. Fitted with 180×380 tyres with the pressure reduced to 4.27 psi, it could go anywhere, clear any obstacle, from the highest of dunes to the most yielding of sands. Its lightness and remarkable weight/power ratio allowed it every audacity and any tricks it might wish to perform. Through water and mud, crossing the wadis and the river branches, sometimes over 18 inches deep, it remained perfectly happy: the coil, fitted on top of the air filter, never received a drop of water: all splashes were for the driver's benefit!

How much did this wonderful adventure cost? All told, including purchase of the vehicles, mechanical parts, return by air, photographs, souvenirs etc., 20,000 FFrs (about £ 2,000) for four people over four months, or a monthly cost of about £ 167 per person.



Ph. de Dieuleveult (Citroën 10.526)



CHEZ L'ANTIQUAIRE

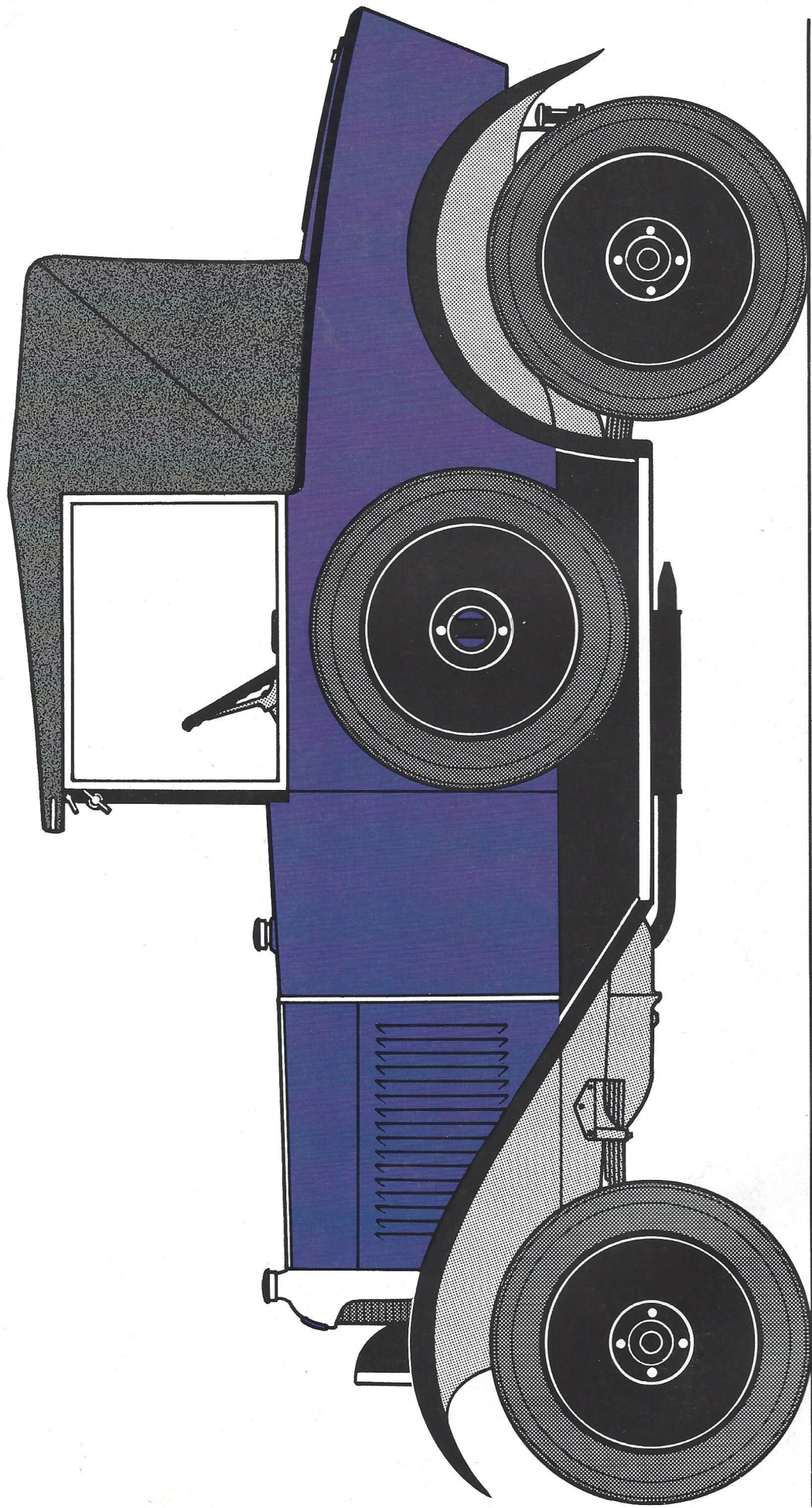
Citroën 5 CV « C 5 » - 1925

À la fin de 1924, la 5 CV type « C 3 » reçut — sans autre modification — des « ailes rondes » semblables à celles qui équipaient la 10 CV « tout acier » contemporaine. Deux types de carrosserie figuraient au catalogue, le torpédo à trois places « en trèfle », si populaire qu'on finit par appeler « Trèfle » n'importe quelle 5 CV, et le cabriolet, considéré comme la voiture idéale pour les femmes. La production cessa fin 1926, après qu'une 5 CV modernisée (freins avant, carrosserie tout acier) ait été étudiée : son prix de revient s'approchait sensiblement de celui de la 10 CV et, d'autre part, Citroën réorganisait entièrement ses usines pour la production en masse d'un nouveau modèle, la « B-14 ». La 5 CV à « ailes rondes » est la dernière évolution de la petite voiture inoubliable, sympathique, incroyablement robuste, sur laquelle tant de français ont appris à conduire.

FICHE TECHNIQUE : Citroën C 3. Puissance fiscale 5 CV. **MOTEUR** : quatre cylindres monobloc, 55 × 90. 856 cm³, puissance réelle 11 ch à 2.100 tr/mn. Vilebrequin monté sur deux paliers, soupapes latérales, graissage par barbotage, refroidissement par thermosiphon. Allumage par magnéto. **EMBRAYAGE** : à disque unique et boîte de vitesses (trois rapports commandés par levier central) formant bloc avec le moteur. **FREIN** : à pied sur tambour en sortie de boîte, frein à main sur tambours de roues arrière. **SUSPENSION** : avant et arrière par ressorts demi-cantilever simples. Pont arrière en tôle emboutie, type banjo. **DIMENSIONS** : voie 1,18 m, empattement 2,35 m. Poids à vide 590 kg. « Confort » 715 × 115. **CARROSSERIES** : torpédo trois places « en trèfle » et cabriolet deux places. Roue de secours à l'arrière (« Trèfle ») ou latérale (cabriolet), une seule porte, côté opposé à la direction. Couleurs : rouge bordeaux, bleu marine, beige « café au lait », ou brun « havane ». **PERFORMANCES** : 60 km/h. **CONSOMMATION** : 6 à 7 litres aux cent.

In late 1924, the "C 3" type 5 CV was fitted — without any other modification — with "round wings" of the same pattern as those of the contemporaneous "all steel" 10 CV. Two types of body were listed in the catalogue, the three-seater "clover-leaf" open tourer, which was so popular that finally any 5 CV was dubbed "le Trèfle" ("the Clover-leaf"); and the convertible, considered as the ideal woman's car. Production ceased in late 1926, after a modernized 5 CV (with front-wheel brakes and an all-steel body) had been designed: its cost price came pretty close to that of the 10 CV, while Citroën was also in the process of completely reorganizing its factories with a view to mass-producing a new model, the "B-14". So the "roundwinged" 5 CV was the last evolutionary form of that unforgettable, amusing, lovable, elegant and quite incredibly sturdy little car in which so many French people learnt to drive.

TECHNICAL SPECIFICATIONS: Citroën C3. French Treasury rating: 5 CV. **ENGINE**: Four block-cast cylinders, 55 × 90 mm (2.17 × 3.54 ins). Swept volume 856 cc, effective horsepower 11 HP at 2,100 rpm. Two-bearing crankshaft, side valves, splash lubrication, thermosiphon-type cooling. Magneto ignition. **CLUTCH**: single disc, and gearbox (three-speed, controlled by a central lever), forming a single block with the engine. **BRAKE**: foot brake acting on a drum on the gearbox output shaft, hand-brake on rear-wheel drums. **SUSPENSION**: front and rear by means of single half-cantilever springs. Banjo-type rear axle of pressed steel. **DIMENSIONS**: track 3' 10 1/2", wheelbase 7' 8 1/2". Weight empty: 1,300 lbs. 715 × 115 "Comfort" type tyres. **BODIES**: three-seater open tourer with "clover-leaf" seat layout, and two-seater convertible. Spare wheel at rear ("Trèfle" body) or at side (convertible); a single door, on the side opposite the steering wheel. Colours: wine red, navy blue, "white coffee" beige or Havana brown. **PERFORMANCE FIGURES**: 37 mph. **CONSUMPTION** : 40 to 47 mpg.



DESSIN E.T.A.I.

Citroën cabriolet 5 cv "ailes rondes" 1925