

# 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
Editorial .....	3
Peugeot-Citroën .....	4
Chiffres de production .....	6
Echos .....	7
Adieu à Javel .....	15
LN .....	16
GS 1977 .....	22
CX 1977 .....	23
Le fardier Lohr FL 500 .....	24
2 CV Cross .....	26
Rallye du Portugal .....	29
Au Salon de Genève .....	30
Les 2 CV de l'aventure .....	32
Chez l'Antiquaire : "15" cabriolet .....	34
La 2 CV Spot .....	36

## contents:

<i>Editorial</i> .....	3
<i>Peugeot-Citroën</i> .....	4
<i>Production figures</i> .....	6
<i>News flash</i> .....	7
<i>Farewell to Javel</i> .....	15
<i>LN</i> .....	16
<i>GS 1977</i> .....	22
<i>CX 1977</i> .....	23
<i>The FL 500 Lohr Fardier</i> .....	24
<i>2 CV cross</i> .....	26
<i>Portugal rally</i> .....	29
<i>At the Geneva Show</i> .....	30
<i>The adventurous 2 CV</i> .....	32
<i>Antiquarian's corner : "15" cabriolet</i> .....	34
<i>The 2 CV Spot</i> .....	36

Rédaction, administration : Société Automobiles Citroën, Département 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.

N° 44 (Été 1976)

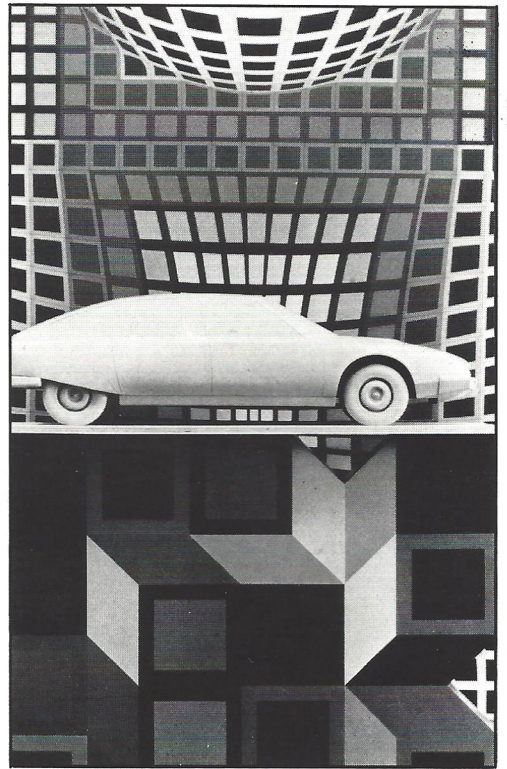


Photo de couverture : une maquette de la CX toute blanche dans l'atelier coloré du peintre Vasarely. C'est la conséquence d'une merveilleuse idée d'Hervé Poulain, commissaire-priseur spécialisé dans l'art contemporain et passionné de voitures. Avec son associé Guy Loudmer, il imagina de marier l'art moderne à l'automobile en demandant à quelques firmes internationales sélectionnées de fournir une maquette de véhicule. Les maquettes devaient ensuite être décorées par un grand peintre et vendues aux enchères simultanées entre Paris et New York dans le courant du mois de Septembre 1976, au profit de l'œuvre des Petits lits blancs. Les Relations Publiques Citroën furent les premières à accepter, d'enthousiasme. Elles souhaitèrent que la maquette au 1/5<sup>e</sup> aussitôt réalisée par le Bureau d'Etudes soit peinte par Victor Vasarely. Le maître du « Cinétisme », le premier homme qui sut faire bouger la peinture, prenant pour support de son art la Citroën CX, dont la forme même exprime déjà le mouvement parce que sa fonction est le mouvement... quel rével ! Il est désormais réalisé.

*Cover photo: a model of the completely white CX in the colourful workshop of the painter Vasarely. It is the result of a marvellous idea from Hervé Poulain, an auctioneer specialising in contemporary art and is a car enthusiast. With his partner Guy Loudmer, he envisaged a marriage between modern art and cars and asked some selected international firms to supply a model of a vehicle. The models were then to be decorated by a great painter and sold at a simultaneous auction in Paris and New York during September 1976, with the profits going to the Petits Lits Blancs. The Citroën Public Relations Department was the first to accept, enthusiastically. They wanted the 1/5 scale model which was made immediately in the Design Office to be painted by Victor Vasarely. The master of "Cinétisme", the first man to make painting move, taking as the medium for his art the Citroën CX, the very shape of which expresses movement because its purpose is movement... what a dream! And now it is a fact.*

Photo Dieleman (Citroën 24.116)

# éditorial

C'est une rare satisfaction que d'annoncer ce qu'on va faire et de le faire exactement comme on l'avait dit : en décembre 1974, un accord entre le groupe Peugeot et le groupe Michelin fixait les principes du rapprochement Peugeot-Citroën et en établissait la première étape. En mai 1976, le groupe Peugeot-Citroën est devenu une effective réalité, au moins au stade des structures mises en place. Le reste, la vie et son expansion, ce sont les hommes au travail qui les lui donneront. Dès les prémices du projet, deux idées forces furent placées en exergue et ont inspiré les différents stades de la réalisation : créer les conditions d'une coopération étroite entre deux sociétés automobiles d'importances égales s'appuyant l'une sur l'autre dans des domaines communs; et dans le même temps, sauvegarder, maintenir et développer leur personnalité propre, notamment pour tout ce qui touche à leur image de marque respective. L'histoire de cet accord se trouve résumée en page 4 de ce numéro, et décrit son actuel point d'aboutissement, qui fait du groupe ainsi constitué l'un des tout premiers dans le monde. Toute règle appelle l'exception qui la confirme. La voici présentée en page 16, parmi les nouveautés 1977 de la gamme Citroën qui seront commercialisées à partir de septembre. Les motifs simples de cette exception, qui n'en est une qu'en apparence, y sont exposés sans détours.

---

*It is a rare satisfaction to say what one is going to do and then do exactly what one has said. In December 1974, an agreement between the Peugeot Group and the Michelin group fixed the principles for the Peugeot-Citroën association and set up the first stage. In May 1976, the Peugeot-Citroën group became an actual reality, at least at the level of the structures established. It is the men at work who will give it the rest - expansion and life. From the very beginning of the project, two motivating ideas were put forward which inspired the different stages of the operation: to create conditions for close cooperation between two motor companies of equal size, with one supported by the other in common fields; and at the same time, to safeguard, maintain and develop their own personality, in particular with regard to the image of their respective marks. The story of this agreement is summarised on page 4 of this issue, which describes its present situation, which makes the group thus formed one of the foremost in the world. There are - and have to be - exceptions to every rule. Ours is on page 16, among the 1977 new models to the Citroën range which will be marketed from September. The simple motives for this exception, which isn't really an exception, are explained there in full.*

# PEUGEOT

**Un nouveau groupe automobile est constitué par le rapprochement Peugeot-Citroën. Il rassemble environ 180 sociétés industrielles, commerciales, financières et de services, fait travailler près de 175 000 personnes, représente un chiffre d'affaires de l'ordre de 28 milliards de francs français pour 1975. Voici les étapes de cet accord, et son aboutissement :**

En Juin 1974, Michelin (actionnaire majoritaire du groupe Citroën depuis quarante ans) et Peugeot envisagent l'éventualité d'un rapprochement Peugeot-Citroën. Non seulement celui-ci permettrait à Citroën, qui connaissait alors de graves difficultés financières, de surmonter plus facilement la crise, mais encore il permettrait de former un groupe automobile français du secteur libre mieux armé pour affronter la concurrence internationale.

Commence alors la « phase de diagnostic », l'approche du problème, l'étude par Michelin et Peugeot des moyens à mettre en œuvre pour le résoudre, y compris, sur avis favorable de l'Etat, un prêt du Fonds de Développement Economique et Social (dont la fonction est notamment d'intervenir dans des cas de ce genre).

Décembre 1974: annonce de la décision (voir « Le Double Chevron N° 38, page 6) et première phase de réalisation: d'une part, Peugeot prend la responsabilité immédiate et entière des sociétés automobiles du groupe Citroën (dont la Direction générale est aussitôt constituée en Directoire de trois membres et Conseil de surveillance); d'autre part, le groupe Peugeot, à la suite d'une offre publique d'échange, prend 38,21 % des actions de Citroën S.A., société-mère du groupe Citroën, où Michelin reste majoritaire à 51,74 %. Il est prévu qu'un échange d'actions, courant 1976, devrait permettre à Peugeot d'y devenir majoritaire.

1975 fut la phase du rapprochement effectif des deux groupes, en même temps que celle du redressement de Citroën.

8 avril 1976: par échange des actions Citroën S.A. détenues par Michelin, Peugeot devient actionnaire à 89,95 % de Citroën (et Michelin devient donc actionnaire de Peugeot S.A.).

12 mai 1976: au cours d'une conférence de presse qui demeurera historique, M. François Gautier, président du Directoire de Peugeot S.A., annonce les modifications de structures financières qui seront proposées aux actionnaires et décrit l'architecture

*In June 1974, Michelin (major shareholder in the Citroën Group for forty years) and Peugeot, considered the possibility of closer relations between Peugeot and Citroën. Not only would that enable Citroën, which was then experiencing serious financial difficulties, to overcome the crisis more easily, but it would also enable an independent French motor group within the private sector to be created better equipped to face international competition.*

*Then started the "diagnosis", how to approach the problem, with Michelin and Peugeot studying the best methods to solve the problem, including, after a favourable decision from the State, a loan from the Economic and Social Development Fund (the main purpose of which is to take action in cases of this sort).*

*December 1974: announcement of the decision (See "Double Chevron", issue 38, page 6) and first stage of the operation: Peugeot was taking over immediate and complete responsibility for the motor companies in the Citroën group (the board of Citroën was immediately formed as a Directorate with three members and Supervisory Council); and the Peugeot group, after a transfer bid was taking over 38.21% of the shares in Citroën S.A., parent company of the Citroën group, in which Michelin would remain the major shareholder with 51.74%. It is planned that a share transfer during 1976 should enable Peugeot to become the major shareholder.*

*1975 was the period during which the two groups actually came together and Citroën recovered.*

*8th April 1976: by a transfer of Citroën S.A. shares held by Michelin, Peugeot's share in Citroën rose to 89.95% (and Michelin thus became a shareholder in Peugeot S.A.).*

*12th May 1976: during a press conference which will go down in history, Mr François Gautier, chairman of the Peugeot S.A. Directorate, announced modifications in the financial structures which would be put forward to shareholders and described the overall organisation of the new group: mer-*

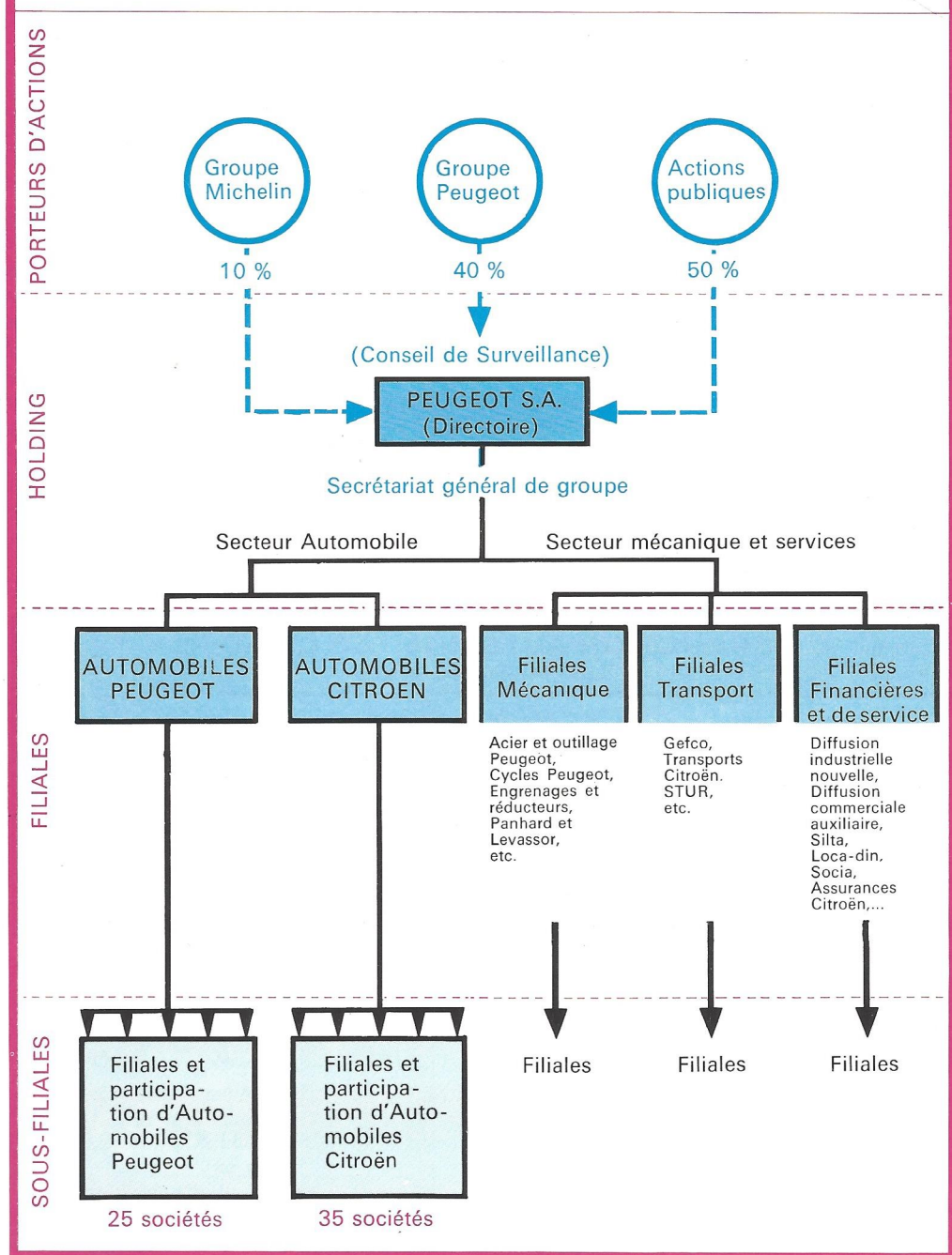
# CITROËN

d'ensemble du nouveau groupe: fusion des deux holdings par absorption de Citroën S.A. par Peugeot S.A. avec échange des actions publiques de Citroën S.A. contre des actions de Peugeot S.A., mise en place d'une organisation à la mesure des nouvelles dimensions de l'ensemble, visant à en faire une construction rationnelle, homogène et solide, fondée essentiellement

*ging the two holding companies by means of Peugeot S.A. absorbing Citroën S.A., with Citroën S.A.'s shares being exchanged for those of Peugeot S.A. Setting up an organisation to cope with the new overall size, aimed at making a rational, homogeneous and strong structure based in essence on automobile production and subsequent or associated activities. The diagram*

## STRUCTURE DU GROUPE PEUGEOT-CITROËN

(après fusion de Citroën SA et Peugeot SA)



sur la production automobile et ses activités subséquentes ou accompagnatrices.

Le schéma de la page précédente décrit cette organisation où sont à la fois accrue la décentralisation de la gestion et renforcés les organes de coordination et de contrôle.

Peugeot S.A. contrôle deux grands secteurs d'activités : d'une part, les filiales mécaniques, de transport, financières et de services ; d'autre part, le secteur de construction automobile, constitué des sociétés Automobiles Citroën et Automobiles Peugeot, toutes deux filiales directes à 100 % de

Peugeot S.A., maintenues distinctes, indépendantes l'une de l'autre, situées de façon symétrique dans le groupe, possédant leur propre organisation sous la responsabilité de leur directoire respectif, et les filiales ou participations liées à leur activité (ces filiales dépendaient autrefois de Citroën S.A. ou de Peugeot S.A.). Ceci afin que soit maintenue l'identité spécifique de chaque société automobile, ainsi que cela avait été annoncé dès le début du rapprochement et comme M. Gautier devait le rappeler à nouveau :

« C'est là pour nous un objectif prioritaire. Automobiles Peugeot et Automobiles Citroën ont chacune une image de marque de réputation mondiale, très typée et foncièrement différente l'une de l'autre. Elles disposent de réseaux solides, anciens, et fidèles à leur constructeur. Elles s'adressent à des clientèles étendues, en grande partie différentes et très attachées aux qualités propres de chacune des deux marques.

Ce sont des atouts considérables pour affronter la concurrence mondiale, qu'il convient de préserver en évitant une dilution de l'image et de la personnalité de chaque constructeur. »

on page 5 shows this organisation in which there is greater management decentralisation and coordination and inspection bodies are reinforced: Peugeot S.A. controls two wide business sectors: mechanical, transport, financial and service subsidiaries and also motor construction, made up of the Automobiles Citroën and Automobiles Peugeot companies, both of which are 100% direct subsidiaries of Peugeot S.A., are kept separate, independent one from the other, situated symmetrically in the group, having their own organisation under the responsibility of their respective board and the subsidiaries or participations connected with their business (these subsidiaries were formerly dependent on Citroën S.A. or Peugeot S.A.).

### **To maintain the individual identity**

*This has been done so that the individual identity of each motor company could be maintained, as had been announced at the beginning of the closer relationship and as Mr Gautier again reminded us.*

*"This is for us a priority. Automobiles Peugeot and Automobiles Citroën each have an image which is known throughout the world, extremely individual and basically different one from the other. They have strong networks, which are well-established and faithful to their manufacturer. They are aimed at a wide range of clients, usually different and very attached to the qualities of each of the two makes. These are our aces to confront world competition, and we should preserve them and avoid diluting the image and the personality of each manufacturer."*

<b>PRODUCTION AUTOMOBILES CITROEN</b>				
petites collections comprises				
6 mois	1976	1975	Var. 76/75	1973
Production Voitures particulières	348 411	330 205	+ 5,5 %	353 800
Production Véhicules utilitaires	46 410	37 693	+ 23,1 %	51 320
<b>TOTAL PRODUCTION</b>	<b>394 821</b>	<b>367 898</b>	<b>+ 7,3 %</b>	<b>405 120</b>
Exportation Voitures particulières	180 853	194 226	- 6,8 %	169 871
Exportation Véhicules utilitaires	17 208	19 518	- 11,8 %	23 098
<b>Total exportation</b>	<b>198 061</b>	<b>213 744</b>	<b>- 7,3 %</b>	<b>192 969</b>

# échos

## 1977 : RAID CITROËN AMÉRIQUE LATINE



Carte Citroën 10.932

**BUENOS AIRES** (Argentine). Citroën-Argentine prépare activement son « tour d'Amérique latine » qui aura lieu pendant 53 jours, en janvier et février 1977 (ce sera là-bas le plein été). La structure de ce Raid est celle du Raid Afrique : sélection de 100 candidats sur leurs capacités dans différentes disciplines, deux personnes par voiture. Il y aura donc 50 voitures (2 CV 6, Ami 8, AK, Méhari) qui devront parcourir 32 000 km de Buenos Aires à Buenos Aires à travers le Chili, le Pérou, l'Équateur, la Colombie, le Venezuela, le Brésil, l'Uruguay. Au menu : la Pampa, la Cordillère des Andes, le désert d'Atacama, les hauts plateaux péruviens, et surtout la forêt amazonienne... Bon voyage !

## 1977 : CITROËN LONG DISTANCE RALLY LATIN AMERICA

**BUENOS AIRES** (Argentina). Citroën-Argentina is busy preparing its "Tour of Latin America" to be held over 53 days in January and February 1977 (the middle of summer there). The rally is organised along the same lines as the African Rally: 100 entrants selected for their abilities in various disciplines,

2 people per car. There will therefore be 50 cars (2 CV 6, Ami 8, AK, Méhari) which will have to make a 20,000 mile round trip starting and finishing at Buenos Aires and travelling through Chile, Peru, Ecuador, Colombia, Venezuela, Brazil and Uruguay. The route includes the Pampas, the Great Cordillera, the Atacama Desert, the highest Peruvian plateau, and above all the Amazon Forest... Bon voyage!

## MADEMOISELLE L'AMBASSADEUR



Photo Citroën 10.937

**LUXEMBOURG** (Luxembourg). Dans les bâtiments de la nouvelle Foire Internationale, le 29 janvier 1976, la CX Prestige a été présentée (et appréciée) à la Cour de S.A.R. le Grand Duc de Luxembourg et à 300 personnalités, parmi lesquelles Mlle Marie-Madeleine Dienesch, ambassadeur de France (ci-dessus, à côté de M. Pierre Grebin, directeur de Citroën-Belgique, qui lui fait les honneurs de la Prestige).

## THE AMBASSADRESS

**LUXEMBOURG** (Luxembourg). In the buildings of the new International Fair, on the 29th January 1976, the CX Prestige was introduced to (and appreciated by) the Court of H.R.H. the Grand Duke of Luxembourg and to 300 V.I.P.s, including Miss Marie-Madeleine Dienesch, ambassador of France (above,

beside M. Pierre Grebin, head of the Citroën Belgium, who is showing her over the Prestige).

## UN MILLION DE GS



Photo Guyot (Citroën 9 CJ 5)

**PARIS** (France). Le 4 février 1976, un million de GS avait été commercialisées à travers le monde, fabriquées dans les différentes chaînes de montage Citroën, en version 1015 et 1220 cm<sup>3</sup>. Depuis, la production a continué et cet été l'usine de Rennes devait fêter la sortie de la millionième GS issue de l'usine Citroën de Bretagne, seule.

## A MILLION GS

**PARIS** (France). On the 4th February 1976 a million 1015 and 1220 cc. versions of the GS (manufactured on the various Citroën assembly lines) had been sold throughout the world. Since then, production has continued and this summer the Rennes factory should celebrate making the millionth GS in the Citroën factory in Brittany alone.

## EXPO-JEUNES



Photo Guyot (Citroën 10.950)

**PARIS** (France). Du 3 au 10 mars, des centaines de jeunes sont passés se rensei-

gner, notamment sur l'Ecole Technique Citroën (préparant au C.A.P. d'électrotechnique, mécanique et construction métallique) et sur les 2 CV Cross, au stand que Citroën avait consacré en priorité à ces deux activités au Salon de la Jeunesse, place de la Bastille.

## EXPO-YOUTH

PARIS (France). From the 3rd to the 10th March, hundreds of young people came to find out about the Citroën Technical College in particular (which prepares students for the C.A.P. in electro-technology, mechanics and metalwork, and also about the 2 CV Cross, at the stand which Citroën had devoted to these two activities at the Young People's Exhibition in the Place de la Bastille.

## DYANE PORTUGAISE



Photos Citroën 10.951 A et 10.951 B

NAZARE (Portugal). Comme les pêcheurs de Nazaré, elle est habillée (ses sièges, inclinables à l'avant) de toile écossaise. C'est la première voiture réellement portugaise : une Citroën Dyane 6, montée à l'usine de Mangualde et qui n'utilise pas moins de 717 pièces et fournitures fabriquées au Portugal. Présentée à la presse le 27 février 1976 à Nazaré, elle porte évidemment le nom de ce ravissant port de pêche et son logotype est frappé à l'image des bateaux qui le caractérisent.

## PORTUGUESE DYANE

NAZARE (Portugal). Like the fishermen of Nazare, it is dressed (seats, reclining at the front) in tartan. It is the first really Portuguese car: a Citroën Dyane 6, which is assembled in the Mangualde factory and uses more than 717 parts and supplies manufactured in Portugal. Shown to the Press on the 27th February 1976 in Nazare, it is naturally called after that delightful fishing port and its logotype bears the image of the characteristic boats of Nazare.

## CONDUITE SOUS ZÉRO

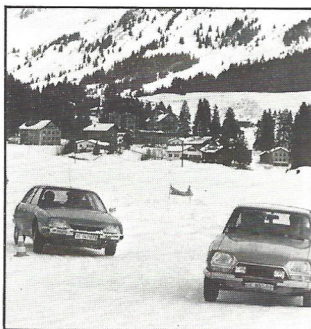


Photo J.-C. Marchand (Citroën 10.939)

COIRE (Suisse). Du 9 au 10 février, sur le lac gelé de Lenzerheide, dans le canton des Grisons, 35 journalistes sont retournés à l'école... A l'école de la neige et de la glace à bord de GS et de CX. Cinq moniteurs s'étaient déplacés (parmi lesquels Guy Verrier, rallyman et directeur de la Fédération française du sport automobile, et Franco Wipf, responsable du Centre de pilotage de Lignières, près de Neuchâtel) pour surveiller leur (bonne) conduite.

## DRIVING BELOW ZERO

COIRE (Switzerland). From the 9th to the 10th February, on the frozen lake of Lenzerheide, in the canton of Grisons, 35 journalists went back to school... Back to the snow and ice school in GS and CX. Five instructors had gone there (amongst them were Guy Verrier, rally driver and

head of the French Automobile Sport Federation, and Franco Wipf, the man in charge of the Lignières driving Centre, near Neuchâtel) to supervise their driving.

## LA CARRERA DES 2 CV

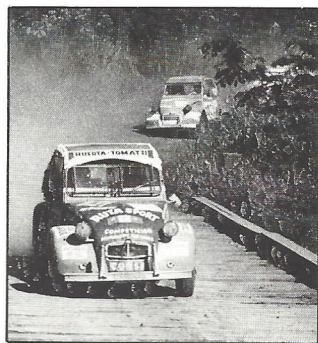


Photo Carlos Neiza (Citroën 10.967)

BUENOS AIRES (Argentine). Un événement a bouleversé le public sportif d'Argentine, du 11 au 17 avril : le premier « Grand Prix du Littoral Argentin » réservé aux 2 CV strictement de série. Patronné par la revue automobile « Parabrasas Corsa » et les concessionnaires Citroën, ce fut une course démente sur 2450 km de routes impossibles, de Buenos Aires à Paraná : pistes de terre en plaine, de pierres en montagne, côtes abruptes et pentes périlleuses, virages à la chaîne, vieux ponts branlants (ci-dessus, au cours de la 3<sup>e</sup> étape, la plus dure, El Dorado - Posadas, couverte à 95 km/h de moyenne). Moyenne générale sur la totalité des 5 étapes : 98 km/h. Vainqueur devant 79 concurrents, un équipage d'hommes tranquilles mais réguliers qui surent ménager leur mécanique : Francisco Carot - Arturo Gigena. Cette course souleva tant d'enthousiasme que Citroën Argentine envisage d'en organiser d'autres.

## THE 2 CV GOES RAGING

BUENOS AIRES (Argentina). The sporting public of Argentina was overwhelmed by quite an event from the 11th to the 17th April : the first "Argentine coastal Grand Prix", reserved strictly for production 2 CV's. Sponsored



by the motoring magazine "Parabrisas Corsa" and the Citroën agents, it was a mad race over 2450 km of impossible roads, from Buenos Aires to Parana. Earth tracks on plains, stony roads over mountains, steep hills and perilous slopes, multiple bends, old rickety bridges (above, during the 3rd stage, the most difficult,

El Dorado — Posadas, covered at an average of 95 km/h). Overall average for the whole of the 5 stages: 98 km/h. The winner out of 79 competitors, was a team of calm but sensible men who were able to manage their machine: Francisco Carot - Arturo Gigena. This race stirred up so much enthusiasm that Citroën Argentina plans to organise others.

## LE C 35 HOLIDAY CAR



Photo Le Caravanier  
(Citroën 23.50)

PARIS (France). Parti des Etats-Unis où il est très répandu, l'usage du camping-car s'étend en Europe et y concurrence la caravane classique. C'est pour répondre à cette tendance qu'Holiday car a réalisé son modèle « Croisière prestige 630 » sur la base d'un châssis de Citroën C 35 allongé. Luxueux et robuste, d'une isolation (sandwich polyester-slyrofoam-contre-plaqué) et d'un équipement (douche chaude et WC, bloc cuisine complet, 2 lits principaux de 130 cm de large, chauffage 3 000 calories, nombreux rangements intérieurs et extérieurs) remarquable, le 630 offre le confort total en déplacement de loisir et permet à quatre adultes et deux enfants de vivre en autonomie complète. La suspension douce, le faible rayon de braquage, l'agrément de conduite d'une berline, sans compter, si l'on veut, l'économie du moteur Diesel, sont des avantages

non négligeables du Citroën C 35 ; pour le reste, le fabricant a son secret : il essaye lui-même tous ses modèles plusieurs jours avec sa famille.

## THE HOLIDAY CAR C 35

PARIS (France). From the United States, where it is very common, the camper has spread to Europe and is competing with the conventional caravan. In response to this trend Holiday Car has developed its "630 Prestige Tourer" model based on a Citroën C 35 with extended chassis. Luxurious and rugged, with an isolation (polyester-slyrofoam-plywood sandwich) and fittings (hot shower and toilet, complete kitchen unit, 2 main 4'3" beds, 3,000 calorie heating, plenty of storage space inside and out) which are really remarkable, the 630 offers complete touring comfort and enables four adults and two children to live completely independently. Smooth suspension, small turning circle, the pleasure of driving a saloon and, if required, the savings of a diesel engine, are the not inconsiderable advantages of the Citroën C 35; and then, of course, the manufacturer has a little secret; he tries out all his models himself for several days with his family.

## LA CX AU TOTAL ECONOMY DRIVE

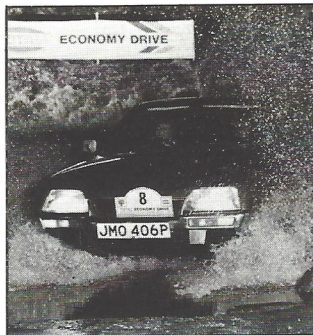


Photo Citroën 10.952

LONDRES (Angleterre). Mrs Magaret Lowrey et Pat Smith sont sûrement de remarquables maîtresses de maison: elles ont le sens de l'économie. Elles l'ont prouvé en participant, les 28 et 30 mars, au Total Economy Drive avec leur CX 2200 et en ne consom-

mant avec elle que 8 litres 06 aux 100 km (34,99 miles par gallon) sur un parcours de 1 600 km particulièrement difficile.

## THE CX IN THE TOTAL ECONOMY DRIVE

LONDON (England). Margaret Lowrey and Pat Smith must certainly be remarkable housewives: they are economy-minded. They proved this when they took part, on the 28th and 30th March, in the Total Economy Drive with their CX 2200 and obtaining 34.99 miles per gallon on a particularly difficult 1600 km course.

## L'AMI DES GAZONS



Photo Fressard (Citroën 10.916)

ARGENTAN (France). Avec Claude Fressard, concessionnaire Arthur-Martin à Argentan et client Citroën, l'Ami 6 a fait son retour à la terre : elle est devenue tondeuse à gazon. Et quelle tondeuse ! Claude Fressard l'a assemblée avec soin et ingéniosité : au moteur d'Ami 6 (27 ch) refroidi par air, il a adjoint une boîte de vitesses et une pompe de freins de 2 CV, un volant et des roues arrière de GS ; le réducteur est fabriqué avec des éléments de boîte de vitesses de DS. Toute la gamme Citroën ! Sauf les galets qui sont ceux d'une machine à laver Arthur-Martin. Et quelle sophistication dans l'équipement et la finition : allume-cigare (de GS), signal de détresse, indicateur de température d'huile et monogramme du propriétaire sur la carrosserie !

## MOTOR MOWER

ARGENTAN (France). With Claude Fressard, Arthur-Martin agent in Argentan and a

*Citroën customer, the Ami 6 has gone back to the land: it has become a lawnmower. And what a mower! Claude Fressard has assembled it with care and ingenuity; to the air-cooled Ami 6 engine, he has added a 2 CV gearbox and brake pump, GS steering wheel and rear wheels; the reduction unit is made from parts of a DS gearbox. The whole Citroën range! Except for the rollers which are from an Arthur-Martin washing machine. And what sophistication in the accessories and finish: cigar lighter (from GS), distress signal, oil temperature gauge and even the owner's initials on the bodywork!*

## CONDUITE —15°

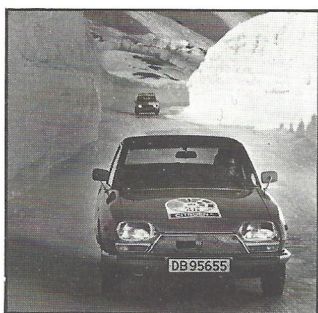


Photo Citroën 10.955

**TYIN (Norvège).** Le Nord en hiver, c'est vraiment le Nord: — 15 degrés au-dessous de zéro et des mètres de neige, à Tyin, station de ski de fond à quelque 200 km au Nord d'Oslo. Citroën, en mars dernier, y avait convié l'ensemble des journalistes automobiles des trois pays scandinaves à essayer toute la gamme de ses modèles - de la 2 CV à la CX Prestige - dans des conditions de conduite encore hivernales. Arrivés par petits groupes dans des avions lé-

gers, les journalistes essayaient les voitures sur un parcours assez long pour qu'ils puissent changer plusieurs fois de modèles. Le lendemain était consacré à des courses sur glace et à une conférence de presse sur Citroën, à laquelle participaient les directeurs des trois filiales Citroën de Danemark, Norvège et Suède.



(Photo Citroën 10.954)  
Un petit groupe de journalistes arrive par l'avion léger qui vient de se poser sur la glace

## DRIVING - 15°

**TYIN (Norway).** *The North in winter really is the North - 15 degrees below zero and deep in snow, in Tyin, a cross country skiing resort some 200 km north of Oslo. Last March, Citroën invited the whole of the motoring journalists from the three Scandinavian countries to test the entire range of its models - from the 2 CV to the CX Prestige - in driving conditions which were still wintry. The journalists arrived in small groups in light aeroplanes and tested the cars in routes which were long enough for them to be able to change models several times. The next day was given up to races on ice and a press conference on Citroën, in which the heads of the three Citroën branches in Denmark, Norway and Sweden, took part.*

## CX ESPAGNOLE

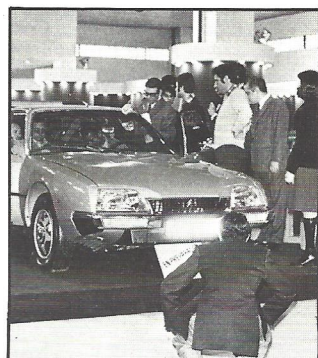


Photo Argus de l'automobile (Citroën 10.957)

**BARCELONE (Espagne).** La CX a remporté le prix (un de plus) du concours d'élégance automobile organisé par le Salon de Barcelone (24 avril au 4 mai). C'est de bon augure pour la fabrication, prévue à Vigo, de ce modèle. Prévisions 1977 : 7 000 CX construites dans l'usine Citroën de Galice viendront s'ajouter à la production de Citroën Hispania: 90 540 véhicules montés en 1974, 114 592 en 1975, 130 000 prévus en 1976.

## SPANISH CX

**BARCELONA (Spain).** *The CX won (again) the prize in the contest for stylish cars organised by the Barcelona Show (24th April to 4th May). This augurs well for the production of this model planned for Vigo. 1977 forecasts: 7000 CX produced in the Citroën factory in Galicia will increase the production of Citroën Hispania: 90 540 vehicles assembled in 1974, 114 592 in 1975, 130 000 planned for 1976.*



Course sur le lac gelé où GS et CX firent merveille entre les mains des journalistes scandinaves (Photo Citroën 10.953).

## LAVERDURE A L'USINE

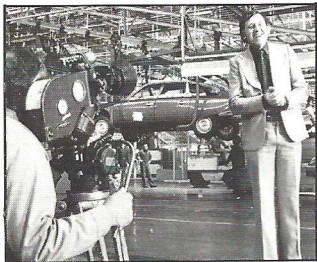


Photo Guyot (Citroën 10.956)

AULNAY (France). L'usine Citroën d'Aulnay-sous-Bois, berceau des CX, a reçu en avril un sympathique visiteur : le comédien Christian Marin, immortalisé sous le nom de Laverdure par le feuilleton télévisé « Les chevaliers du ciel ». Venu tourner un film sur (et dans) l'usine, Christian Marin y reçut un accueil enthousiaste du personnel.

## LAVERDURE AT THE FACTORY

AULNAY (France). The Citroën factory at Aulnay-sous-Bois, home of the CX, received in April a pleasant visit from the actor Christian Marin, immortalised by the name Laverdure in the television serial "Les chevaliers du ciel". He came to make a film on (and in) the factory, and received an enthusiastic welcome from the staff.

## BAISSE UN PEU L'ABAT-JOUR

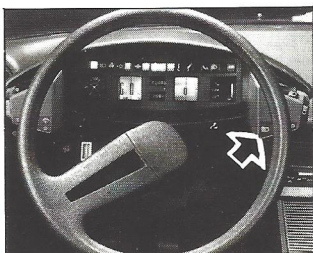


Photo Martin (Citroën 24.07)

PARIS (France). CX et GS ont les mêmes indicateurs de vitesse à lecture directe et immédiate. De jour comme de nuit ils sont éclairés, c'est une sécurité supplémentaire que ce rappel constant. Il est cependant nécessaire de pouvoir en moduler l'intensité selon les circonstances. Où

est la commande ? Sur la CX, elle est très discrète. Si discrète que certains (qui ne lisent pas la notice d'emploi) la cherchent et ne la trouvent pas. C'est pourtant facile : passez doucement votre main sous la protubérance droite du tableau de bord (selon la flèche ci-dessus), vous sentez un léger relief, palpez-le doucement. Si nécessaire, répétez plusieurs fois votre geste, vous verrez alors les voyants s'illuminer, ou leur clarté s'apaiser, à volonté, grâce à la molette du rhéostat qui est cachée là ! Comme dit le proverbe : On ne fait pas de molette sans la cacher des yeux

## TURN IT UP!

PARIS (France). CXs and GSs have the same direct, rapid reading speed indicators. They are illuminated day and night to give a constant reminder - an extra safety feature. However the brightness needs adjusting to circumstances. Where is the control? On the CX, it is very unobtrusive. So unobtrusive that some people (who don't read the instructions) look for it and can't find it. It's easy: put your hand under the right-hand knob of the dashboard (see arrow above) and you will feel a slight raised area, touch it lightly. If necessary, do so several times and you will then see the lights brighten or dim, at will, through the rheostat wheel which is hidden there! Out of sight, out of mind.

## LES PARAPLUIES DE GENEVE



Affiche Advico (Citroën 10.942)

GENEVE (Suisse). La filiale

suisse de Citroën a choisi la période du Salon de Genève pour rappeler par voie d'affiches cette définition du cahier des charges initial de la 2 CV : « quatre roues sous un parapluie ». Par ces temps d'économie, une roue suffit au symbole. Que faut-il de plus ? Un moteur 2 cylindres à refroidissement par air et c'est tout.

## 4 WHEELS AND A BROLLEY

GENEVA (Switzerland). The Swiss Citroën company chose the occasion of the Geneva Exhibition to recall on a poster this definition from the original specifications for the 2 CV: "four wheels under an umbrella". In these times of economy, one wheel was enough for the symbol. What more? Just an air-cooled 2 cylinder engine, that's all.

## SECOURS D'URGENCE



Photo Citroën 10.944

TOULOUSE (France). Le service d'assistance médicale du professeur Lareng à Toulouse vient de mettre en service une CX 2000 qui transporte très rapidement le médecin de service sur le lieu d'un accident signalé. Le coffre arrière contient une trousse de secours géante avec une réserve de sang. Ce n'est plus le blessé qui va à l'hôpital, c'est l'hôpital qui va au blessé et gagne ainsi un temps précieux.

## EMERGENCY HELP

TOULOUSE (France). Professor Lareng's medical care department in Toulouse has just commissioned a CX 2000 which very quickly gets the doctor on call to the scene of any accident reported. The rear boot contains an enormous emergency bag with a store of blood. It is no longer a case of the injured going to hospital, the hospital goes to the injured, thus saving precious time.

## LE STADE DIVERSIFICATION

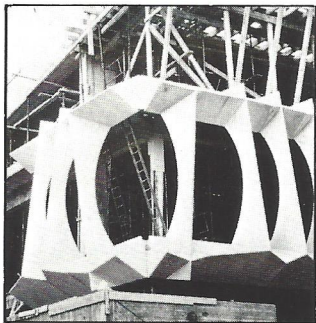


Photo Falletti (Citroën 10.928)

PARIS (France). Chez Citroën, la technicité ne se limite pas à l'automobile. Entre autres réalisations pour l'industrie du bâtiment, le département « Constructions Mécaniques » a conçu et réalisé deux moules en plastique armé (verre et résine epoxy) de 1,5 tonne et 38 m<sup>3</sup> et de 1,2 tonne et 28 m<sup>3</sup>, pour la fabrication des éléments de façade du stade de la porte de Vanves. Ça c'est du sport !

## DIVERSIFICATION

PARIS (France). At Citroën, engineering does not stop at the motor car. Amongst other developments for the building industry, the "engineering" department has designed and produced two reinforced plastic moulds (glass and epoxy resin), one of 1 1/2 tons and 1340 cubic feet and the other of 1-1/4 tons and 990 cubic feet, to produce modules for the facade of the stadium at the Port de Vanves. What next!

## AU SALON DE BELGRADE

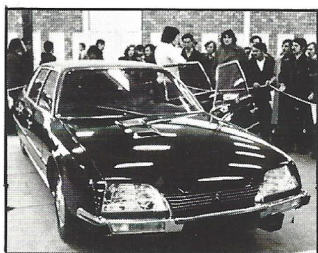


Photo David (Citroën 10.958)

BELGRADE (Yougoslavie). Première yougoslave pour la

CX au Salon de Belgrade (5 au 11 avril). En quelques semaines, 40 exemplaires, expédiés d'Aulnay, ont été vendus. Les autres modèles de la gamme (2 CV, AMI 8, AMI Super, GS) sont fabriqués sur place dans l'usine CIMOS, à Koper, dont la production est en hausse : 5 970 véhicules en 1973, 6 945 en 1974, 8 190 en 1975.

## AT THE BELGRADE SHOW

BELGRADE (Yugoslavia). Yugoslavian premiere for the CX at the Belgrade Show (5th to 11th April). In only a few weeks 40 cars, sent from Aulnay, have been sold. The other models in the range (2 CV, AMI 8, AMI Super, GS) are manufactured in Yugoslavia at the CIMOS factory in Koper, where production is rising: 5970 vehicles in 1973, 6945 in 1974 and 8190 in 1975.

## CRASH !



Photo David (Citroën 24.115)

PARIS (France). Deux journalistes, Guy et Yo-Anne Michelet, ont poussé très loin la conscience professionnelle au cours d'un essai de la CX 2200 : jusqu'à tester personnellement les qualités de sécurité du véhicule lors d'un accident. A vrai dire, ce fut involontairement et du fait d'une plaque de verglas inattendue. Reste que leurs constatations sont très positives : après un choc très rude, à 50 km/h contre un mur, les zones d'écrasement de la carrosserie, les longerons ont joué leur rôle protecteur de l'habitacle et les passagers, maintenus par leur ceinture de sécurité à enrouleur, ont pu reprendre leur essai, moteur, direction et freinage intacts.

## CRASH !

PARIS (France). Two journalists, Guy and Yo-Anne Michelet took professional interest a little far during a test on the CX 2200: they went so far as to test personally the safety qualities of the vehicle during an accident. To tell the truth, they did not do it voluntarily, it was the result of an unexpected patch of ice. Nonetheless, their findings are very positive: after they crashed into a wall at 50 km/h, the shock-absorbing parts of the body, the side pieces, played their protective role and the passengers, held in by their inertia safety belts, were able to continue their test, with the engine, steering and braking intact.

## SUR MESURE



Photo Citroën 10.920

AMSTERDAM (Hollande). Un ami des bêtes a aménagé dans le coffre de sa 2 CV une « fenêtre à toutou ». Ainsi, son scottish-terrier non seulement prend confortablement ses aises à l'arrière de la voiture, mais encore il jouit du paysage qu'un hublot met à hauteur de chien.

## MADE TO MEASURE

AMSTERDAM (Holland). An animal lover has built a "doggy window" in the boot of his 2 CV. Now his Scotch Terrier can not only sit comfortably at the back of the car but can also enjoy the countryside through the dog-high porthole.

## PRIX A BIARRITZ

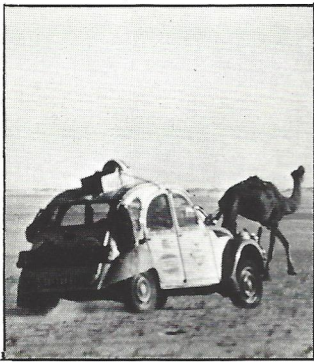


Photo Brison (Citroën 10.969)

BIARRITZ (FRANCE). A peine terminé, un film des Relations Publiques Citroën a remporté le prix de la catégorie des films destinés au grand public au 19<sup>e</sup> Festival National du Film d'Entreprise (16 au 19 juin) : « Pays sans fin », 35 mm (couleurs), 10 minutes. Réalisé à partir des images rapportées du Raid Afrique Citroën-Total 1973, c'est une version moderne du lièvre et de la tortue (les 2 CV et les dromadaires, mais on ne vous dira pas qui gagne la course à travers les sables du désert) mise en images par Jean-Claude Hugon, commentée par Georges Conchon. Elle est disponible en 16 mm dans la filmothèque des Relations Publiques Citroën.

## A PRIZE AT BIARRITZ

BIARRITZ (FRANCE). A Citroën Public Relations film was barely finished when it took the prize for the category of films intended for the general public at the 19th National Festival of Corporate Film (June 16 to June 19): "A country without end", in 35 mm (colour), and lasting 10 minutes. Produced from pictures taken during the Citroën-Total "Raid Afrique" in 1973, it's a modern version of the hare and the tortoise (the 2 CV and the camels, but you won't be told who wins the race across the desert sands). The film was made by Jean-Claude Hugon, commented by Georges Conchon. It's available in 16 mm in the Citroën Public Relations film library

## AULNAY EN FAMILLE

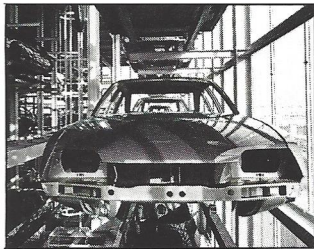


Photo Guyot (Citroën 9 D.25)

AULNAY-SOUS-BOIS (France). Réunion de famille et en famille - à l'usine Citroën d'Aulnay qui, pendant les week-ends des 8-9 et 22-23 mai, a ouvert ses portes à des visiteurs particulièrement intéressés : les ouvriers des unités de production Citroën de la région parisienne et leurs parents.

## THE FAMILY VISITS AULNAY

AULNAY-SOUS-BOIS (France). Family visits to the Citroën factory in Aulnay which, during the weekends of the 8-9th and the 22nd-23rd May opened its doors to visitors with a special interest in it: the workers from the Citroën production units in the Parisian area, and their relations.

## AU TABLEAU D'HONNEUR



Couverture de Mailly (D.C. 36)

MUNICH (Allemagne). Le très sophistiqué et très spécialisé mensuel international « Novum Gebrauchs Graphik » a consacré six pages de son numéro de mai 1976 au « Double Chevron » qu'il déclare « tout aussi remarquable que le design de la carrosserie des Citroën C'est une consécration mondiale.

## ROLL OF HONOUR

MUNICH (Germany). The extremely sophisticated and highly specialised international monthly, "Novum Gebrauchs Graphik" devoted six pages of its May 1976 issue to the Double Chevron which it said was "quite as remarkable as the design of the Citroën body". World approval!

## DIESELISSIMO

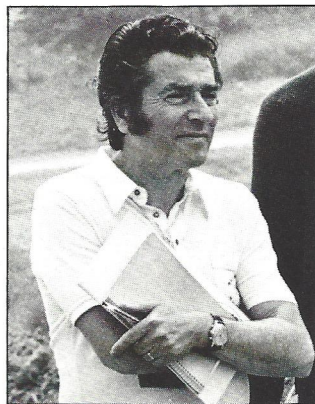


Photo Guyot (Citroën 10.959)

BEZIERS (France). Jacques Issautier, journaliste au « Midi Olympique » s'est arrogé la victoire dans la compétition économique de la Ronde vigneronne organisée entre CX 2200 Diesel par le concessionnaire Citroën de Béziers. Après 177 kilomètres, les pleins effectués sous contrôle d'huissier montrèrent que pour l'ensemble des CX Diesel, la consommation moyenne était de 5,34 litres de gasoil aux 100 km. Jacques Issautier pour sa part n'avait consommé que 8,35 litres, soit 4,77 litres aux 100 !

## DIESELISSIMO

BEZIERS (France). Jacques Issautier, a journalist on the "Midi Olympique", achieved victory in the economy contest of the Vineyards Tour organised for CX 2200 Diesels by the Citroën agent in Beziers. After 177 kilometres, when the tanks were filled up under the supervision of Officials, it was found that for the whole of the Diesel CX's the average diesel consumption worked out at 52 m.p.g. Jacques Issautier's, however, worked out at 59.2 m.p.g.

## C 35 "COYOTTE"



Photo Henliez (Citroën 23.51)

CERIZAY (France). Heuliez vient de réaliser un minibus urbain de 20 places (9 assises + un conducteur et 11 debouts) sur un châssis et mécanique de Citroën C 35. Commercialisé sous le nom de Coyotte, ce minibus comporte notamment une large porte pliante latérale à commande électrique, de grandes baies latérales, un plancher bas facilitant l'accès.

## C 35 "COYOTTE"

CERIZAY (France). Heuliez have just made a minibus for town use with room for 20 passengers (9 sitting, one driver, 11 standing) based on a Citroën C 35 chassis and engineering. Marketed under the name of Coyotte, this minibus has, in particular, a wide folding, electrically controlled, side door, large side windows, and a low floor facilitating entry.

## CITROËN MET LE COUVERT

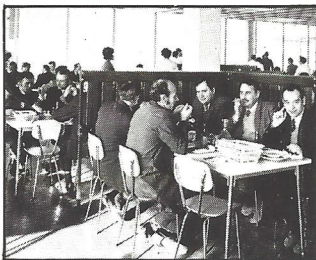


Photo Guyot (Citroën 9 D 24)

PARIS (France). Bon appétit ! Les spécialistes en Engineering de « Citroën International et Diversification » ont conçu, réalisé et équipé 52 restaurants d'entreprise, d'une capacité globale de 6 084 650 repas par an. Chaque mois, beaucoup d'entreprises de tous les secteurs bénéficient ainsi de ce que les ingénieurs Citroën ont appris à faire pour l'automobile.

## CITROËN SETS THE TABLE

PARIS (France). Bon appétit ! The engineers of "Citroën International et Diversification" have designed, developed and fitted out 52 company restaurants, with a total capacity of 6,084,650 meals per year. Every month, many companies in every sector thus benefit from what Citroën engineers have learnt to do for the motor car.

## LE RAID ENCORE

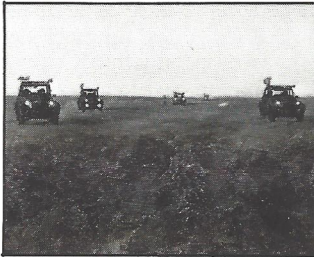


Photo Guyot (Citroën 12.190)

PARIS (France). Décidément, le Raid Afrique est resté présent dans la mémoire de tous ses participants. Preuve en est ce magnifique tableau (200 cm x 140 cm) de l'un des dessinateurs qui participèrent à l'expédition Abidjan - Tunis de 1973, Georges Popovitch. Le ciel rose et comme laqué, les 2 CV qui se confondent encore avec le sol sombre, c'est tout à fait l'atmosphère des départs à l'aube dans le désert. Pour le 2<sup>e</sup> anniversaire du Raid, Georges Popovitch l'a offert au chef de l'expédition qui l'a aussitôt accroché en bonne place dans son bureau. Pensez : il y a dans ce tableau, mêlé à la peinture, du sable du Ténére.

## THE "RAID" AGAIN

PARIS (France). No doubt about it, the Raid Afrique has not been forgotten by those who took part. Just look at this magnificent painting (6'6" by 4'6") by one of the artists who took part in the Abidjan - Tunis expedition in 1973, Georges Popovitch. With a rose-coloured, almost enamel, sky and the 2 CVs hardly distinguishable from the dark ground, it is so reminiscent of the dawn starts in the desert. For the second anniversary of

the Raid, Georges Popovitch offered the picture to the expedition leader who immediately hung it prominently in his office. Just imagine - in this picture, mixed with the paint, there is sand from the Tenere.

## RÉTROSPECTIVE A VÉLIZY

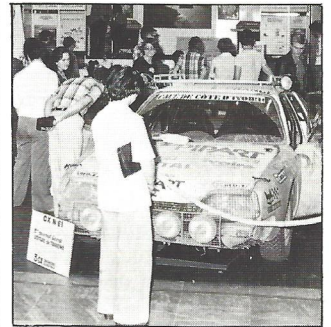


Photo Guyot (Citroën 10.968)

VELIZY (France). Du 27 avril au 16 mai, à l'occasion du rallye annuel organisé par la municipalité de Vélizy, une rétrospective de 16 modèles Citroën (anciens ou de compétitions) a été présentée par les Relations Publiques Citroën au centre commercial Vélizy II. Plus de 1 800 personnes travaillent au centre technique Citroën de Vélizy, où se trouve notamment le bureau d'Etudes de la marque.

## LOOKING BACK IN VELIZY

VELIZY (France). From the 27th April to the 16th May, during the annual rally organised by the town of Velizy, a display of 16 Citroën models (vintage or competition) was given by the Public Relations Department of Citroën at the Velizy II commercial centre. More than 1 800 people work in the Citroën technical centre in Velizy, where the company's Design Office is located.

# échos



# JAVEL: PORTES OUVERTES AUX ANCETRES

Photo Malard (Citroën 10.949)

PARIS (France). Le samedi 27 mars 1976, vers 15 h, plusieurs rues du XV<sup>e</sup> arrondissement, la place et la rue Balard furent bloquées par des centaines de Tractions, de Trèfle, de Rosalie : à la suggestion du « Club Citroën », près de 500 collectionneurs de Citroën anciennes conduisaient leurs voitures à un ultime « retour aux sources » sur les lignes de montage de Javel, qui virent sortir en 56 ans 3.227.105 véhicules Citroën, de la « type A » à la DS. Accueillis par M. George Taylor, président du Directoire et, par les membres des Relations Publiques Citroën, les Citroënnistes purent visiter les bâtiments une dernière fois : quelques semaines plus tard, l'usine et le grand hall de Javel étaient livrés comme prévu à la ville de Paris. Ainsi vont les choses : la CX succède à la DS, Aulnay-sous-Bois remplace Javel. Désormais, c'est l'exemplaire usine d'Aulnay qui assume seule le rôle de fer de lance du potentiel de production Citroën.

PARIS (France). On Saturday, 27th March 1976, about 3 p.m., several streets in the XV<sup>e</sup> arrondissement, around the place Balard and rue Balard were blocked by hundreds of "Tractions", "Trèfles" and "Rosalies". At the suggestion of the "Club Citroën", almost 500 collectors of vintage Citroëns drove their vehicles to a final "return home" on the Javel assembly lines, which in 56 years brought out 3,227,105 Citroën vehicles from the "type A" to the DS. Welcomed by Mr George Taylor, chairman of the board and members of the Citroën public relations department, the Citroënites were able to visit the entire factory for the last time: some weeks later, the factory and the great hall of Javel were handed over as planned to the town of Paris. That's life. The CX succeeds the DS, and Aulnay-sous-Bois replaces Javel. From now on it is the magnificent factory in Aulnay which is taking over the iron task of launching Citroën's production potential.



Photo Malard (Citroën 10.948)

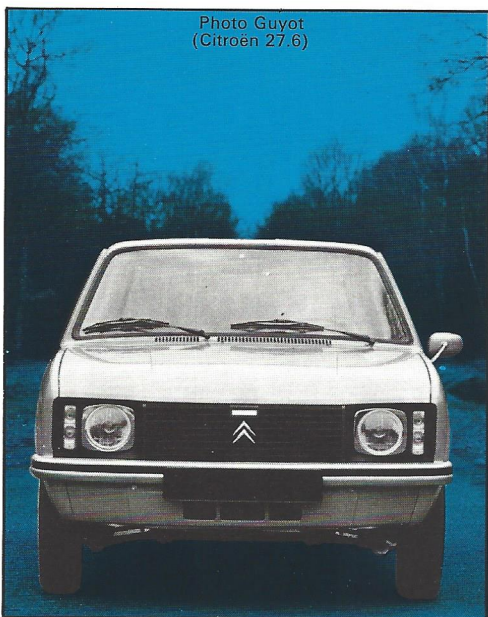


Photo Malard (Citroën 10.947)



Photo Malard (Citroën 10.945)

Photo Guyot  
(Citroën 27.6)



LN, qui sera présenté au prochain Salon de l'auto à Paris est un nouveau modèle Citroën né de l'association Peugeot-Citroën, réalisé sur la base de la caisse du coupé de la Peugeot 104 réaménagée par Citroën, et du moteur Citroën 602 cm<sup>3</sup> à refroidissement par air.

Monté par Citroën dans son usine d'Aulnay, le modèle LN sera commercialisé par le seul réseau Citroën.

Ceci appelle quelques explications puisqu'à plusieurs reprises au cours du rapprochement Peugeot-Citroën (voir page 4), il fut insisté sur la nécessité de conserver à chaque Société Automobiles une image de marque bien distincte - ce qui, déclara M. Gautier, au cours de sa conférence de presse du 12 mai 1974, « implique notamment que chaque réseau continue à disposer d'une gamme complète de véhicules conformes aux traditions de chaque marque ».

Comment la sortie du modèle LN s'insère-t-elle avec cohérence dans ces déclarations de principe?

Disons-le d'emblée: ce modèle est en quelque sorte l'exception qui confirme la règle. Voici pourquoi.

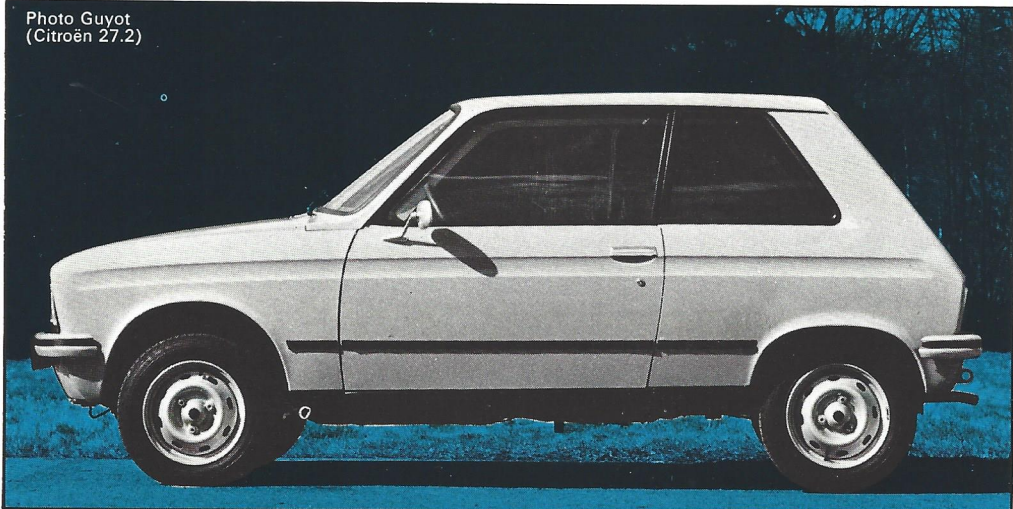
# LN

*The LN, to be introduced at the next Paris motor show, is a new Citroën model born out of the Peugeot-Citroën association, designed on the basis of the Peugeot 104 body remodelled by Citroën, and the Citroën 602 cc. air cooled engine. Assembled by Citroën in its Aulnay factory, the LN will be marketed only by the Citroën network. This calls for an explanation, as several times during the Peugeot Citroën association period (see page 4), the necessity for each Motor company to retain a distinctive brand image was emphasised. Mr. Gautier declared during his Press Conference on 12th May 1974 that this "means in particular that each network will continue to have a full range of vehicles in accordance with the traditions of each name".*

*How does the introduction of the LN accord with these declarations of intent? Let us say straight away that this model is in a way the exception that proves the rule. This is why:*

*Caught oft guard in the Spring of 1974 by the energy crisis and its serious consequences, Citroën, facing severe financial problems had to postpone its investment in future models (apart from the CX which was almost ready for marketing and which has since achieved the success we know). But stopping investment did not mean an end to the needs which it was to satisfy: the need to supply customers and the network with a model to strengthen Citroën's position at the lower end of the market. It was basically a question of finding a solu-*

Photo Guyot  
(Citroën 27.2)





# robuste élégante pratique économique

Pris à contre-pied au printemps 1974 par la « crise de l'énergie » et ses lourdes conséquences, Citroën, en butte à de graves problèmes financiers, dut différer ses investissements de modèles futurs (hormis la CX presque prête à être commercialisée et qui connaît d'ailleurs depuis le succès que l'on sait). Mais l'arrêt des investissements n'avait pas pour autant supprimé les besoins qu'ils devaient satisfaire: nécessité de fournir à la clientèle et au réseau un modèle venant renforcer dans le marché de bas de gamme la position de Citroën.

En quelque sorte, il s'agissait de découvrir une solution permettant de satisfaire ces besoins, sans y consacrer les moyens de financement habituels.

C'est pourquoi, dès que la situation de Citroën fut confortée, fin 1974, par l'accord Peugeot-Michelin, l'étude d'un nouveau modèle de bas de gamme fut reprise, avec des objectifs incorporant les nouvelles données conjoncturelles:

- 1°) tenir le délai-record de 2 ans jusqu'à la production de série, au lieu des 5 ans environ que nécessite un modèle entièrement nouveau,
- 2°) diminuer les investissements qui y seraient consacrés,
- 3°) concevoir cependant un produit compétitif, de qualité, nouveau et portant la marque Citroën.

Ce programme conduisit à envisager de combiner des éléments existants de Citroën avec l'appoint d'éléments existants de Peugeot. Ce fut l'acte de baptême de LN.

Ce modèle est donc dû à des circonstances particulières. Cela ne l'empêche en aucune façon, grâce à l'étude poussée qui a abouti à sa réalisation, d'être très compétitif dans sa catégorie. Il correspond idéalement aux actuelles contraintes du trafic urbain ou suburbain, ainsi qu'à celles d'un usage mixte. Ses qualités répondent aux impératifs contemporains d'une utilisation économique de l'automobile, tant au niveau du prix d'achat que du coût de fonctionnement et d'entretien.

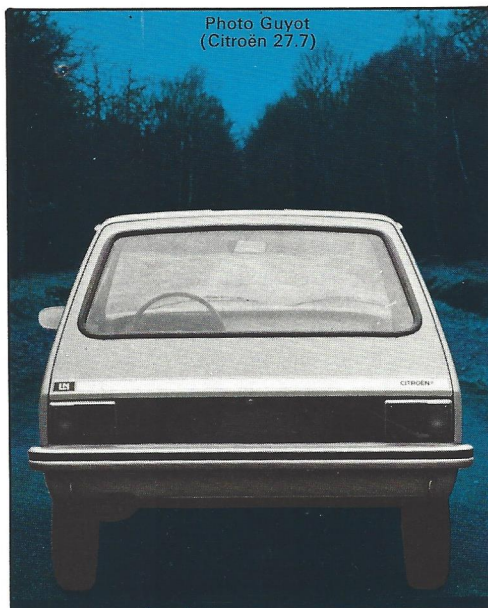


Photo Guyot  
(Citroën 27.7)

tion which would allow these needs to be satisfied without allocating to it the usual funds.

That is why, as soon as Citroën's situation was improved, at the end of 1974, by the Peugeot-Michelin agreement, the design of a new model for the lower end of the market was taken up again, with aims incorporating the following new data on the economic front:

- 1.) To achieve a record time of 2 years to mass production, instead of the 3 years which an entirely new model needs.
- 2.) To reduce the investment allocated to it.
- 3.) To design nevertheless a competitive product, of good quality, new and bearing the Citroën name.

This programme led us to consider combining existing Citroën parts with existing Peugeot parts. This was the baptism of the LN.

This model is therefore the result of special crisis circumstances. Thanks to the hard work that went into its design, this in no way prevents it from being a complete model, which is very competitive in its class,



Photo Guyot (Citroën 27.8)

Le modèle LN combine les éléments suivants:

*D'origine Peugeot:* la caisse et les portes, la suspension, les freins, la direction, la planche de bord (type Berline 104).

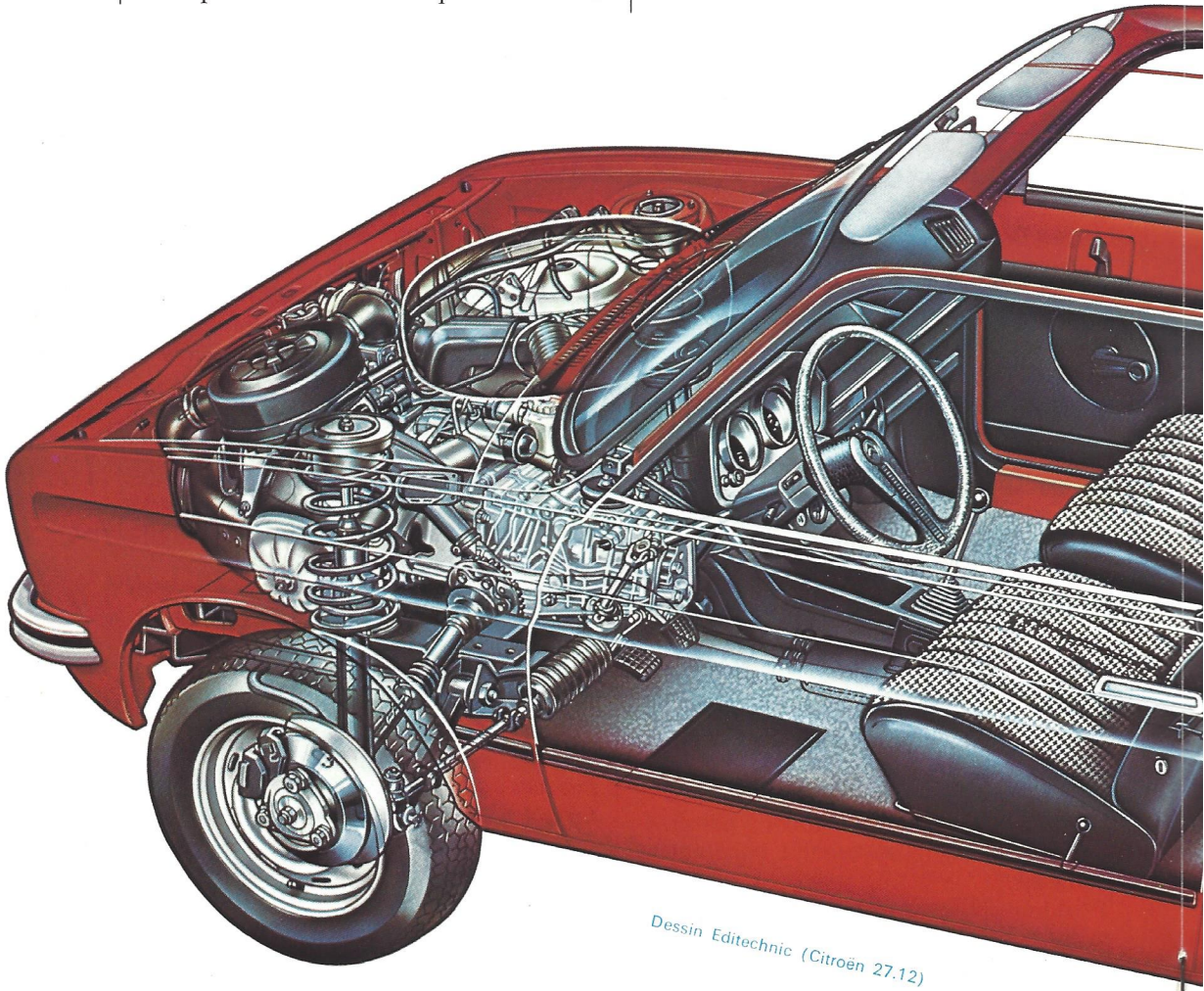
*D'origine Citroën:* le moteur, la boîte de vitesses, l'aménagement intérieur (sièges et garnissages, console, volant), la climatisation et l'aspect extérieur (peinture, calandre, phares, pare-chocs, baguettes latérales, glaces de custode, etc.).

#### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES:

Berline 3 portes, 4 places. Carrosserie monocoque tout acier autoportante. Lon-

*The LN combines the following elements:  
From Peugeot: body and doors, suspension, brakes, steering, dashboard (104 Saloon version).*

*From Citroën: engine, gear box, internal fittings (seats and accessories, console, steering wheel), air conditioning and external appearance (paintwork, grille, headlights, bumpers, side fillets, fixed side windows, etc.).*



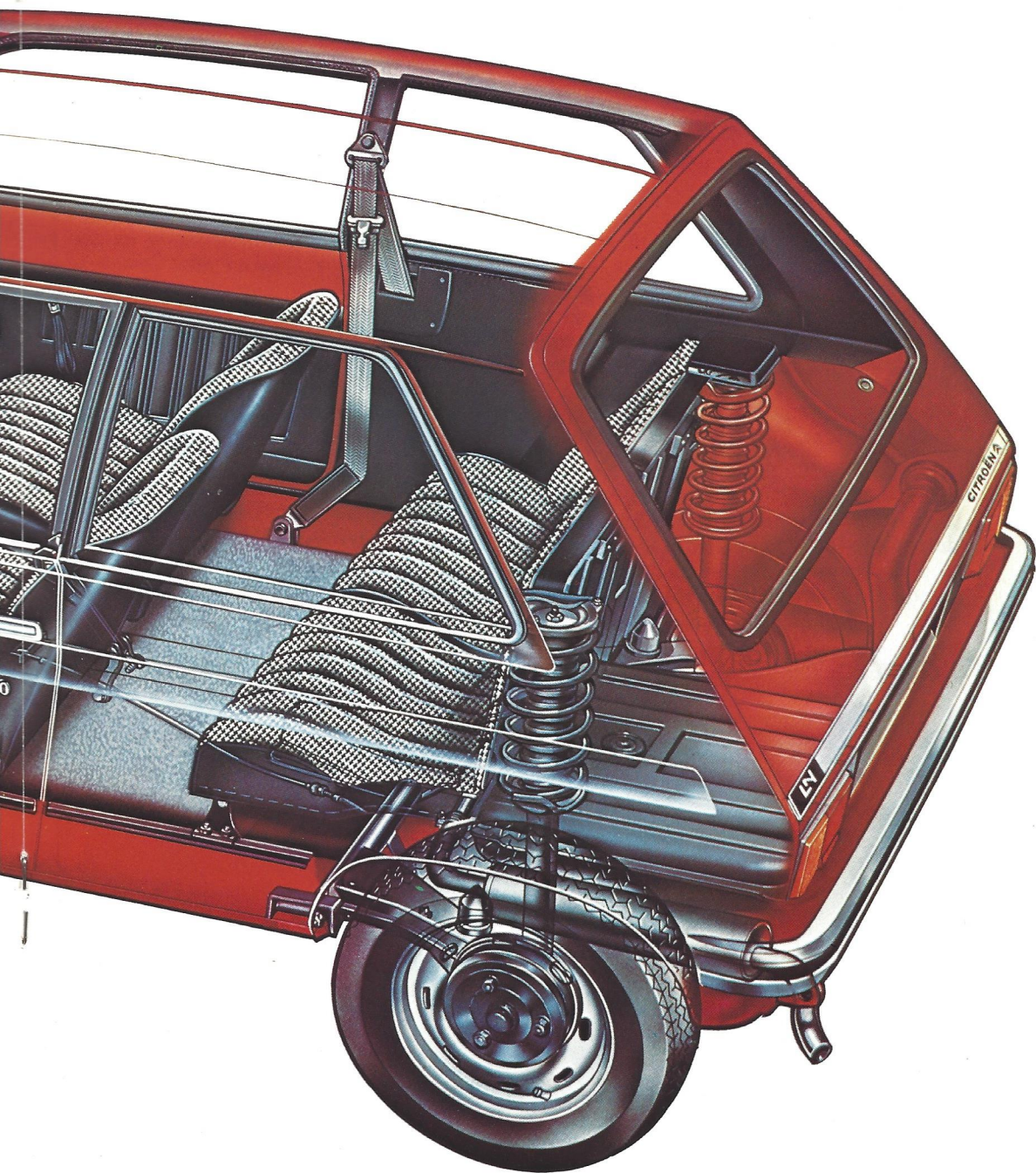
Dessin Editechnic (Citroën 27.12)

gueur: 3,38 m. Largeur: 1,52 m. Hauteur: 1,37 m. Poids en ordre de marche: 706 kg. Poids total en charge: 1 035 kg. Vitesse maximum: 120 km/h. Consommation à 90 km/h: 5,9 litres aux 100 km. Traction avant. Ensemble moteur-boîte de vitesses placé à l'avant dans l'axe du véhicule. Moteur 2 cylindres à plat opposés refroidis par air, de 602 cm<sup>3</sup>. Boîte de vitesses à 4 rapports avant tous synchronisés. Suspension à 4 roues indépendantes. Direction à crémaillère. Freins à disque à l'avant, à tambours à l'arrière. Commande hydraulique à double circuit, compensateur à l'arrière.  
**MOTEUR:** Citroën type R 06/627. Disposition longitudinale, incliné de 6° 27' vers

**TECHNICAL DATA** - 3 door, 4 seated saloon - integral, all steel welded body. Length: 3.38 m; width: 1.52 m; Height: 1.37 m. Unladen weight: 706 kg; total laden weight: 1,035 kg. Maximum speed: 75 m.p.h. Consumption at 56 m.p.h.: 47.8 m.p.g. Front wheel drive. Engine-gear box unit situated longitudinally at the front 2 cylinder engine, flat opposed, air cooled, 602 cc. Gear box with 4 forward gears, with full synchromesh. Independent wheel suspension. Rack steering. Front disc brakes and rear drum brakes, with dual hydraulic system and rear equaliser.

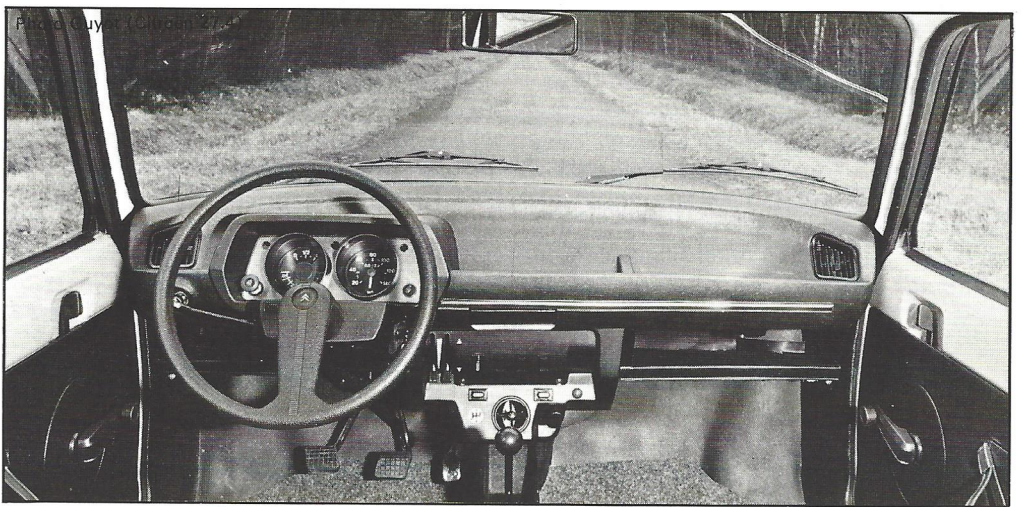
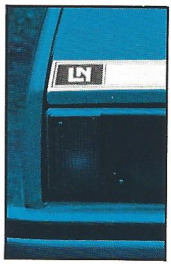
l'arrière. 2 cylindres à plat opposés, refroidis par air. Alésage : 74 mm. Course : 70 mm. Cylindrée: 602 cm<sup>3</sup>. Rapport volumétrique: 9/1 (super carburant). Puissance fiscale: 3 CV (France). Puissance maximum DIN: 32 ch à 5 750 tr/mn. Couple maximum DIN: 4,2 m/kg à 3 500 tr/mn. La formule du deux-cylindres à plat opposés refroidis par air permet d'obtenir un excellent équilibre, réduisant les vibrations, et un

**ENGINE** - Citroën R 06/627. Placed longitudinally, sloping backwards 6° 27'. 2 flat opposed cylinders, air cooled. Internal diameter: 74 mm - stroke 70 mm. Cylinder capacity: 602 cc. Volumetric ratio: 9/1 (4 star petrol). Treasury rating: 3 CV (France). DIN power: 32 H.P. or 23.55 kW at 5,750 rpm. specific DIN power: 53.15 H.P. or 39.11 kW. Maximum DIN torque: 4.2 kg or 41.02 m.N. at 3,500 rpm. The two-cylinder flat-opposed, air cooled system gives excellent balance, reducing vibrations, and a very low centre of gravity. Compact size and low weight (64.5 kg);



centre de gravité très bas. Encombrement et poids réduits (64,5 kg); pas de pompe à eau, pas de risque de gel, pas de durite, mise en action rapide, le boîtier d'admis-

no water pump, no risk of freezing, no hose connections, rapid starting, with the inlet housing heated directly in the exhaust gases. Easy and simple to maintain.



sion étant réchauffé directement dans les gaz d'échappement. Facilité et simplicité d'entretien.

**TRANSMISSION:** Traction avant. Embrayage à linguets monodisque à sec. Embrayage centrifuge en option. Boîte de vitesses type GS à 4 rapports avant synchronisés plus marche arrière disposée longitudinalement dans le prolongement arrière du moteur. Commande mécanique par levier au plancher sur console centrale. Transmissions homocinétiques par joints Rzeppa et liaison élastique côté boîte de vitesses et par joints Rzeppa côté roue. Couple conique: 8/35.

**SUSPENSION:** Suspension à 4 roues indépendantes adoptée par Citroën. A ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques intégrés (type McPherson), avec barre antiroulis sur essieu avant. Essieu arrière à roues « tirées » indépendantes. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques intégrés.

**DIRECTION:** à crémaillère commandée

**TRANSMISSION:** Front wheel drive. Single disc dry pawl clutch. Optional centrifugal clutch. GS gear box, with four forward synchromesh gears, plus reverse gear positioned longitudinally behind the engine. Floor change on central console. Hooke's joint and elastic link transmission on the gear box side and Hooke's joint transmission on the wheel side. Conical torque: 8.35.

**SUSPENSION:** 4 wheel independent suspension, with helicoidal springs and built-in telescopic shock absorbers (McPherson type), with roll bar on front axle. Rear axle is with independent "drawn" wheels. Built-in telescopic shock absorbers and helicoidal springs.

**STEERING:** Rack steering controlled by a safety, two-part steering column. Single spoke from steering wheel, diameter: 380 mm. Gearing: 1/18.4. Number of turns of the steering wheel to full lock: 3 1/3. Turning circle: 9.40 m.

**BRAKES:** Front disc brakes, rear drum brakes, play automatically taken up. Dual circuit hydraulic control. A braking equaliser controls the pressure acting on the rear wheel pistons. Visible level fluid tank, located on engine cover.

**BODY:** The monopiece body is made up of braced sheet steel components which give it great torsional and bending rigidity.

The sub-frame, made up of the floor, a front and rear unit, the monopiece sides and roof, constitute an extremely rigid assembly. The front part (wheel channel, front cross member, engine seating, engine cover) was designed with particular care, to absorb the maximum amount of kinetic energy in the event of impact and not to overload the side panel, which is an important consideration for the strength of the passenger area. The front bonnet and seating parts, side fittings, side windows, rear windows, and around the rear, were given particular attention by the Citroën Design Office.

**PASSENGER COMPARTMENT:** All the parts in the passenger compartment have been designed to satisfy safety requirements and to be practical. The dashboard has no projecting parts large glove compart-



Photo Guyot  
(Citroën 27.9)

par une colonne de direction de sécurité en deux éléments. Volant monobranche en mousse, diamètre 380 mm. Démultiplication: 1/18,4. Diamètre de braquage: 9,40 m.

**FREINAGE:** Freins à disque à l'avant, à tambours à l'arrière (à rattrapage automatique du jeu). Commande hydraulique à double circuit. Un compensateur de freinage dose la pression agissant sur les pistons des roues arrière. Réservoir de fluide à niveau visible placé sur capot moteur.

#### **CARROSSERIE:**

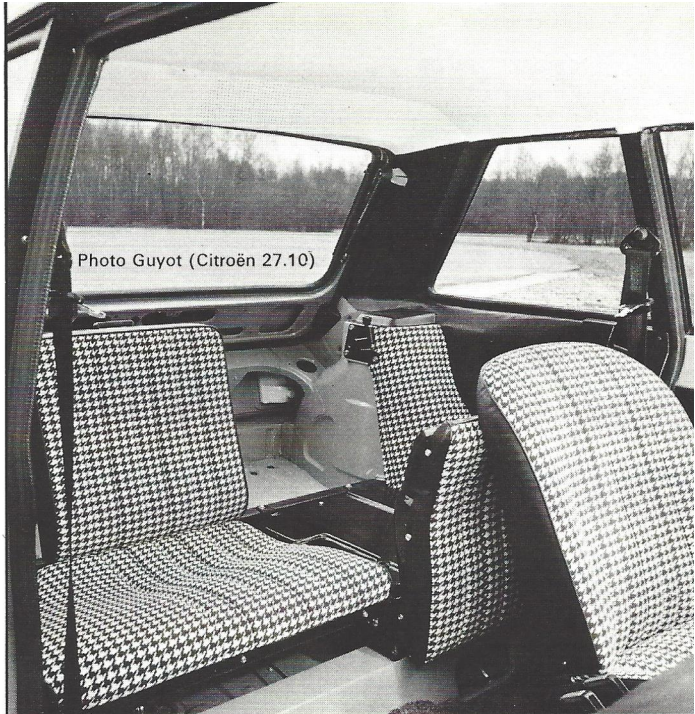
La carrosserie monocoque est constituée d'éléments entretoisés en tôle d'acier lui assurant une grande rigidité en torsion et en flexion. Le soubassement, constitué par le plancher, un bloc avant et un bloc arrière, les côtés monoblocs et le pavillon forment un ensemble très rigide.

La partie avant (passage de roues, traverse avant, berceau moteur, capot moteur) a été particulièrement étudiée pour absorber un maximum d'énergie cinétique en cas de chocs et ne pas trop charger le panneau de côté, élément important pour la tenue de l'habitacle. Les parties berceau et capot avant, garnitures de flancs, glaces latérales arrière et autour de la lunette arrière, notamment, ont été reprises par le Bureau d'Etudes Citroën.

#### **HABITACLE:**

Les deux sièges arrière séparés sont rabattables indépendamment, ce qui permet de charger des objets volumineux en conservant le maximum de places assises.

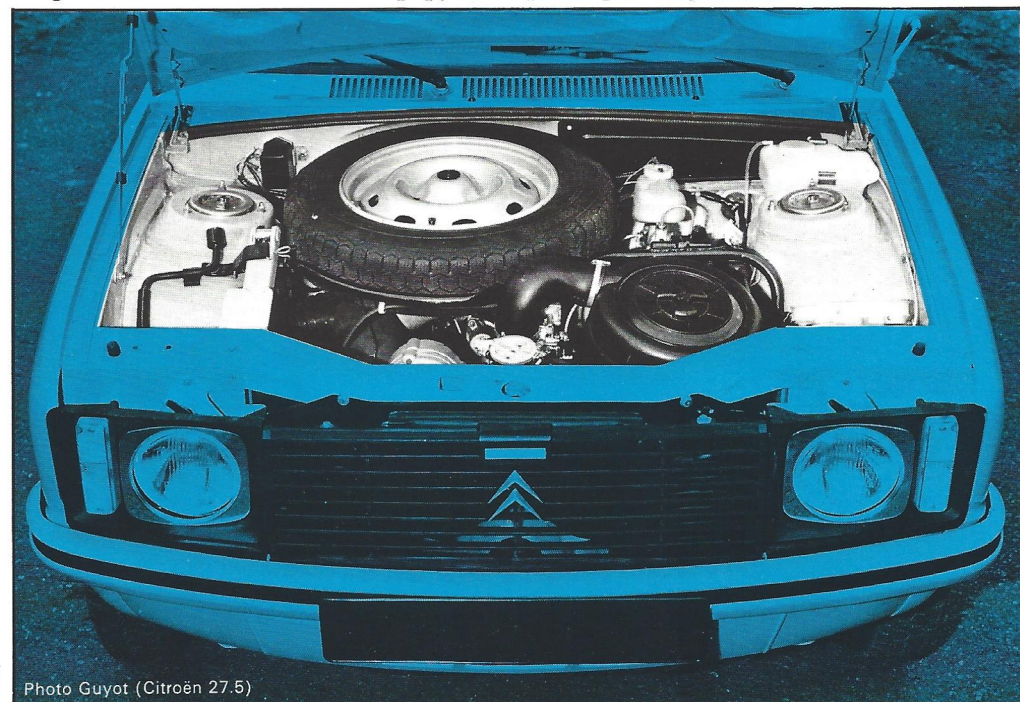
Aménagements, garnitures intérieures (sièges simili noir et tissu jersey pied-de-coq blanc et noir, tapis et moquette en feutre aiguilleté gris, planche de bord mousseée, console et volant noir) et teintes de carrosserie Citroën: beige gazelle, bleu myosotis, rouge soleil, bleu centauree, vert papyrus.



*ment single spoke steering wheel allows to rim to bend on impact, it has a large central part reducing the unit pressure on the chest, the front seats give optimum physical comfort; the (optional) safety belt winder is tailed in.*

*The two separate rear seats may be independently folded back, which means that large objects may be carried (children's prams, barrels, etc.) at the same time retaining the maximum number of seats. The engine cooling air is used to heat the passenger compartment. This air passes over the cylinder and cylinder head flanges, is heated there for the first time before being directed to an exchanger where it is heated for a second time.*

*Fresh air is taken in at the windscreen. Five ventilator fans distribute it through the passenger compartment.*



## **GS : nouvelle calandre et arrière modifié**

Tous les modèles Citroën 1977 commercialisés en France dès le début du mois de juillet sont équipés d'un carburateur indéréglable conforme aux normes antipollution. D'autre part, tous les modèles sont désormais dotés d'un tableau de bord de couleur noire et non plus marron (sauf pour les GS Pallas et les CX à garnitures intérieures beige ou brun.

Les 2 CV et les Dyane vont apparaître sous de nouvelles couleurs : bleu myosotis, beige gazelle et rouge soleil. La 2 CV 4 reçoit un nouveau volant, plus petit (390 mm contre 425 mm précédemment) et une direction de 1/17 (au lieu de 1/14) de démultiplication.

Mais ce sont les GS qui bénéficient du plus grand nombre d'améliorations.

L'aspect extérieur, d'abord : la façade arrière de la voiture est modifiée par l'adoption d'un nouveau boîtier de feux et d'une plaque en alu brossé porte-sigle. Les grilles de calandres ne seront plus grises mais noires, avec quelques différences selon le type : par exemple des barrettes en inox pour les modèles Club et Pallas, en plastique noir pour les GS X2.

Toutes les planches de bord de GS non seulement seront noires, en règle générale, mais aussi d'un nouveau grain.

Tous les cadrans des tableaux de bord seront ronds.

Tous les modèles seront équipés d'un témoin de starter, d'une console en polypropylène, d'une nouvelle façade du bloc répartiteur de chauffage, de nouveaux vide-poches, de nouveaux cendriers, d'un plafonnier translucide, de nouvelles garnitures (sièges et portes) et moquettes.

Sur les breaks : combiné lave-glace essuie-glace sur lunette arrière en série.

Sur tous les modèles : option ceintures de sécurité à enrouleur aux places avant.

Nouvelles couleurs : beige gazelle, bleu myosotis ; métallisées : beige opale, bleu gentiane, vert papyrus. Et, réservée aux seules GS X et GS X2 : rouge soleil, avec encadrement de glaces et pare-chocs noirs.

*All the 1977 Citroën models marketed in France since the beginning of July have a foolproof carburettor which complies with anti-pollution standards. Furthermore, all models will from now on have a black, not brown dashboard, (except the GS Pallas and the CX's with beige or brown internal fittings.*

*The 2 CV's and Dyane's will have new colours: forget-me-not blue, gazelle beige, and sun red. The 2 CV 4 is having a new smaller steering wheel, (390 mm against 425 mm as before) and gearing of 1/17 (instead of 1/14).*

*But the GS's are having the most improvements.*

*Their outside appearance first: the rear facade of the car is modified by adopting a new lamp unit and nameplate in brushed aluminium. The radiator grills will now be black, not grey, with a few differences depending on the type: for example, stainless steel bars for the Club and Pallas models, black plastic bars for the GS X2's.*

*All the dashboards of the GS's will not only be black, in general, but will also have a new grain and in particular the dials on the dashboard will be round.*

*All the models will have an ignition light, a polypropylene console, a new heater unit facade, new glove compartments, new ashtrays, a translucent roof light, new fittings (seats and doors) and carpets.*

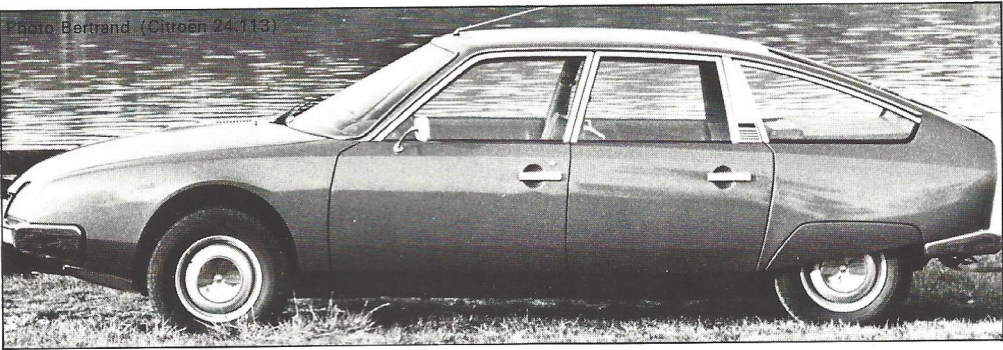
*On the estate cars: combined windscreen washer and windscreen wipers on rear window, production model.*

*On all models: Optional inertia reel seat belts on the front seats.*

*New colours: gazelle beige, forget-me-not blue, metallic, opal beige, gentian blue, papyrus green. And, only on the GS X's and GS X2's: sun red, with window frames and bumpers black.*



Photo Guyot (Citroën 18.208)



## Plus nerveuse, plus puissante: la CX 2400

L'événement le plus marquant dans la gamme CX 1977 est sans aucun doute l'apparition d'un nouveau modèle, la CX 2400, dont le moteur M23/623 de 2 347 cm<sup>3</sup> offre plus de puissance (115 ch DIN à 5 750 tr/mn), plus de couple (18,7 mkg à 3 500 tr/mn), donc plus de souplesse et de nervosité que l'ancien moteur M22/617 du modèle CX 2200 qui disparaît. Les rapports de boîte restent inchangés. Version à convertisseur de couple en option. La consommation à 90 km/h est de 8,3 litres; à 120 km/h de 10,5 litres aux 100 km.

La nouvelle gamme CX dispose donc, depuis le mois de juillet, de trois types de moteurs: 1 985 cm<sup>3</sup> (CX 2000) et 2 347 cm<sup>3</sup> (CX 2400) à essence, et 2 175 cm<sup>3</sup> Diesel (CX 2200 Diesel).

Tous les modèles, berlines et breaks, sont dotés d'un témoin de minimum du réservoir de carburant. Tous les modèles à essence, d'un carburateur indéréglaible et d'un témoin de starter.

Sur tous les modèles: montage d'ampoules du type H4 (iode), suppression de l'aérateur central sur planche de bord, pose d'une tablette porte-objet devant les compteurs. Soufflets vide-poches sur les dossiers des sièges avant pour CX Super.

Vide-poches sur panneaux des deux portes avant pour CX Super et CX Pallas. Rétroviseur extérieur en alu ammodisé pour CX Confort et CX Super. Montage en série d'une montre à quartz pour la CX Prestige. Nouvelles moquettes, nouvelles garnitures, nouveaux tissus, nouvelles couleurs de carrosserie: beige gazelle, bleu océan; métallisées: beige opale, bleu centauree, brun scarabée, vert papyrus. Couleurs maintenues: blanc neige, gris largentièrre, gris vulcain, noir.

Tous les modèles CX, sauf la Prestige, peuvent bénéficier, en option, de l'équipement de protection thermique « Isother » jusqu'ici étudié pour et réservé aux modèles « Grande Exportation ». Il comporte un pare-brise (triplex comme en série) teinté dégradé, les glaces teintées, une isolation thermique spéciale du pavillon et sur caisson sous la banquette arrière, pare-soleil sur glaces latérales arrières... le tout pour le prix d'une simple option « glaces triplex teintées » chez d'autres constructeurs.

*The most outstanding event of the 1977 range is undoubtedly the appearance of a new model, the CX 2400, with an M23/623 2347 cc. engine which gives more power (18.7 mKg at 3,500 rpm), and therefore more versatility and spirit than the old CX 2200 M22/617 engine which is disappearing. The gear ratios remain the same. Optional torque converter version. Consumption at 56 mph: 34.03 mpg, at 75 mph: 26.90 mpg.*

*The new CX range will therefore have, from July, three types of engine: 1,985 cc. (CX 2000) and 2,347 cc. (CX 2400), petrol, and 2,175 cc. Diesel (CX 2200 Diesel).*

*All the models, both saloons and estates, have a low fuel level indicator. All the petrol models have a foolproof carburettor and an ignition light.*

*On all models: H4 type bulb assembly (tungsten), central air ventilator fan removed from the dashboard, a tray positioned in front of the dials.*

*Pockets on the backs of the front seats for the CX super. Pockets on the panels of the two front doors for the CX Super and CX Pallas. External rear view mirror in anodised aluminium for the CX Confort and the CX Super. Quartz watch fitted as standard in the CX Prestige.*

*New carpets, new accessories, new materials, new body colours: gazelle beige, ocean blue, metallic, opal beige, cornflower blue, scarab brown, papyrus green. Colours retained: snow white, silver grey vulcan grey and black.*

*All the CX models, except the Prestige, may have optionally, "Isother" thermal protection which had till now been designed and reserved for the "grand export" models. It comprises a windscreen (triplex as in production models), graduated tint, tinted windows, special thermal insulation in the roof and on panel under the rear seat, sun visor on side rear window... all that for the price of a simple "tinted triplex" option from other manufacturers.*



Photo.  
Lohr  
(Citroën  
10.961)

Parmi les ventes réalisées par le département Diversification Citroën, se trouvent les moteurs deux cylindres 602 cm<sup>3</sup> de la Méhari et les principaux éléments mécaniques qui équipent les fardiens Lohr FL 500.

Qu'est-ce qu'un fardier ? C'est un véhicule capable de transporter des charges lourdes et dont la plate-forme est placée relative-

## caractéristiques techniques

**MOTEUR** : Citroën type AK 2 équipant la Méhari, 2 cylindres à plat opposés, 602 cm<sup>3</sup>, 3 CV fiscaux, 29 ch (DIN) à 6750 tr/mn, couple 4 mkg à 3500 tr/mn, refroidissement par air. Disposition au centre et transversale. Carburant : essence ordinaire, réservoir : 25 litres, tension du circuit d'allumage : 12 V (ou 24 V blindé pour radio).  
**TRANSMISSION** : ensemble motopropulseur au centre du véhicule, en travers (suppression de la boîte de transfert). Boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés et 1 marche arrière de la 2 CV. 2 essieux, rapport des ponts avant et arrière : 10 x 29. 4 roues motrices indépendantes (cardans de 2 CV). Différentiels dans chaque pont. Différentiel à glissement limité au centre du véhicule.  
**CHASSIS - CARROSSERIE** : Châssis tubulaire assemblé par mécano-soudure. Plate-forme de chargement en tôle d'aluminium (2,60 m<sup>2</sup>) à 83 cm au-dessus du sol. Carénage avant et arrière en polyester. 1 place assise, longueur hors tout 2,45 m, largeur hors tout 1,50 m, hauteur du plateau en charge 0,83 m, voie avant et arrière 1,26 m, empattement 1,75 m, pneus 165 x 15, garde au sol en charge 0,25 m, poids à vide 550 kg, charge utile 500 kg.  
**SUSPENSION** : Par bras 1/2 essieu de 2 CV avec interaction latérale sur ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques renforcés avant et arrière. **DIRECTION** : A crémaillère. Boîtier de direction du Citroën H. **FREINS** : 4 freins à tambours de 2 CV, suspendus (accolés aux ponts avant et arrière).  
**EMBAYAGE** : Disque unique à sec. Centrifuge en option. **PERFORMANCES** : Vitesse : 50 km/h, consommation sur route : 8 litres/100 km, rampe : 50 %, dévers : 30 %, rayon de braquage : 4,60 m, passage de gué : 0,50 m, charge utile : 500 kg, possibilité de remorque de 550 kg ou mortier de 120, véhicule parachutable et hélicoptable (solo ou paire).

# UN ENGIN QUI LE FARDIER

véhicule tout terrain,

*Among the sales made by the Citroën Diversification department are the two cylinder 602 cc Mehari engines and main mechanical parts which are found in the Lohr FL 500 "Fardier".*

*What is a Fardier? It is a vehicle which is able to transport heavy loads, with its platform relatively low with respect to the ground. It became famous in the history of locomotion through Joseph Cugnot, the engineer from Lorraine, who in the 1770's offered the French army the first front wheel drive vehicle, a steam automobile which had its share of quirks.*

*But the Fardier has made progress since the time of Louis XV: the Lohr FL 500 Fardier is a small, short, stocky motor, tremendously strong and capable of doing almost anything anywhere. It can be parachuted, dangled at the end of a wire out of a helicopter, can travel over mud and sand, through 50 cm deep fords, over 50% slopes, and 30% cambers. It can carry or haul a half ton load over any type of terrain. The sturdiness of the Mehari engine shares the qualities of this small extraordinary vehicle. Its air cooling system enables it to work in all weather without worrying about changes in temperature. Initially designed to serve as a support and relief vehicle for air-borne troops, the FL 500 Lohr was chosen by the French army after fierce competition from five different countries.*

## technical data

**ENGINE**: Citroën AK 2, as in the Mehari, flat opposed two cylinders, 602 cc., 3 CV ( H.P.) treasury rating, 29 H.P. (DIN) at 6,750 rpm, torque 4 mkg at 3,500 rpm, air cooled. Positioned transversely in the centre. Fuel: "Regular" grade petrol, tank capacity: 25 litres, voltage of the ignition circuit: 12 V (or 24 V screened for radio). **TRANSMISSION**: power unit, in the centre of the vehicle mounted crosswise (cutting out the transfer box). 4 speed synchromesh gearbox with 1 reverse gear, as in the 2 CV. 2 axles, ratio between front and rear axles: 10x29. 4 independent drive wheels. 2 CV universal joints. Differentials in each axle. Limited sliding differential in the centre of the vehicle. **CHASSIS-BODY**: Tubular chassis assembled by mechanical welding. Load platform made of aluminium sheeting (2.60 m<sup>2</sup>), 83 cm above the ground. Front and rear streamlining in polyester. 1 seat, overall length 2.45 m, overall width 1.50 m, height of loaded platform 0.83 m, front and rear track 1.26 m, wheelbase 1.75 m, tyres 165 x 15, laden ground clearance 0.25 m, unladen weight 550 kg, payload 500 kg. **SUSPENSION**: 2 CV 1/2 axle arms, lateral reciprocal action on helicoidal springs. Front and rear reinforced hydraulic shock absorbers. **STEERING**: Rack and pinion. Steering box of the Citroën H. **BRAKES**: 4 drum brakes as in 2 CV, suspended (abutting front and rear axles). **CLUTCH**: Single dry disc. Optional centrifuge.

**PERFORMANCE**: Speed: 50 km/h, consumption: 35 m.p.g., slopes: 30%, turning circle: 4.60 m, ford crossing: 0.50 m, payload: 500 kg, can tow a 550 kg trailer or 120 mortar, may be parachuted or carried by helicopter (solo or in pairs).



# VAUT DE LOHR

## 4x4 FL500

### mécanique Citroën

ment bas au-dessus du sol. Ce nom a été rendu célèbre dans l'histoire de la locomotion par l'ingénieur lorrain Joseph Cugnot, qui dans les années 1770, proposa à l'armée française la première traction-avant, une automobile à vapeur qui eut bien des vicissitudes.

Mais le fardier a fait du chemin depuis Louis XV: le fardier Lohr FL 500 est un petit engin court et trapu d'une résistance à toute épreuve, capable de faire à peu près n'importe quoi à peu près n'importe où. On le lance en parachute, on le trimbale



au bout d'un fil par hélicoptère, on lui fait franchir le sable et la boue, des gués de 50 cm de profondeur, des rampes à 50%, des dévers de 30%; on lui fait transporter en tout terrain une demie-tonne de charge ou en tracter autant... La robustesse du moteur de la Méhari participe aux qualités de cet extraordinaire petit véhicule; son refroidissement par air lui permet de fonctionner par tous les temps sans se soucier des écarts de température.

Destiné d'abord à servir de véhicule d'allègement et de soutien aux troupes aéroportées, le Lohr FL 500 a été choisi par l'armée française après de sévères concours l'opposant à des concurrents de cinq pays différents.

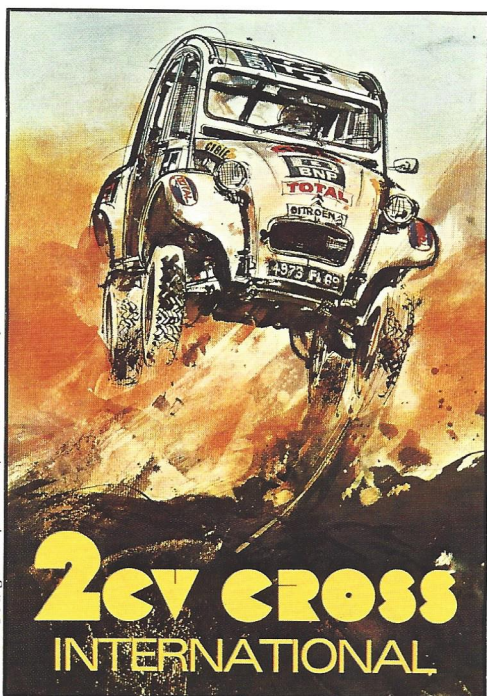
Entre les mains de l'équipage Odinet-Mignot, un fardier Lohr FL 500 a participé au début de 1976, au 8<sup>e</sup> rallye Infernal puis, en avril, au rallye Champêtre de Nancy (1<sup>er</sup> des 4 roues motrices). C'était une sorte de galop d'essai avant que cet engin militaire ne revête des habits civils. La carrosserie étudiée pour cela comporte un carénage - capot - flancs latéraux combinés avec un large et haut pare-brise. Elle incorpore un arceau-cage de sécurité. Ainsi apprivoisé, le Lohr FL 500, qui roule à 50 km/heure en version militaire, atteindra les 80 km/heure sur route, tout en conservant ses qualités de tout terrain.



Photo Lohr (Citroën 10.963)



Photo Lohr (Citroën 10.964)



C'est parti! Et bien parti. La saison internationale de 2 CV Cross Citroën-Total 1977 intéresse sept pays organisateurs, des centaines de jeunes pilotes, des dizaines de milliers de spectateurs.

Désormais le 2 CV Cross n'est plus le divertissement spectaculaire de ses débuts. Il n'est pas seulement l'originale formule de promotion que certains commentateurs ont applaudie. Il est certes à la mode mais il n'est pas une mode. Il est devenu plus et mieux que tout cela: une discipline à part entière du sport automobile, qui donne satisfaction aux pilotes, aux spectateurs, aux organisateurs et aux « sponsors ». Tout le monde il est beau, tout le monde il est content!

VALENCIA (E) - GROPELLO CAI-  
 ROLI (I) - GRANADA (E) - MA-  
 RIGNANE (F) - SPRESIANO (I) -  
 BONINGEN (CH) - BARCELONA (E) -  
 TREFFLING (A) - VIC FEZENSAC (F) -  
 LISBOA (P) - SAINT-AMAND-LES-  
 EAUX (F) - ROMA (I) - OVIEDO (E)

*It's off! And it's off to a good start! The international status of the Citroën-Total 2 CV Cross is arousing interest in seven organising countries, hundreds of young drivers, and tens of thousands of spectators.*

*From now on, 2 CV Cross is no longer the spectacular amusement of its youth. It is not merely the original promotion formula which some commentators applauded. It is certainly fashionable but is not just a fashion. It has become more than all that: a complete discipline of motor sport, which gives satisfaction to drivers, spectators, organisers and sponsors. Everything is wonderful, everyone is happy!*

*And what is the secret of this success? It is both very simple and very complicated. It started with an idea: to assemble in a corner of France the amazing driving conditions which the 2 CV teams of the Citroën-Total rally had experienced in Kaboul and Persepolis, to rouse the enthusiasm, passion and spirit of some young people. Then, after an initial successful experiment, using a small team which "believed in it" and did not begrudge its effort to study in greater depth and without any preconceived idea of the possibilities of this little car (which until then was considered to be anything but a sporting car), using its amazing strength,*

VIC-FEZENSAC (Photo Peyrinet - Citroën 19.448)



# GO!

Le secret de ce succès? Il est à la fois très simple et très complexe : à partir d'une idée (reconstituer dans un coin de France les invraisemblables conditions de roulage qu'avaient connu les équipages et les 2 CV des raids Citroën-Total à Kaboul et à Persépolis), rassembler l'enthousiasme, la passion et la fougue de quelques jeunes. Puis, à partir d'une première expérience réussie, en s'appuyant sur une petite équipe qui « y croyait » et jamais ne ménagea sa peine, étudier plus en profondeur et sans aucune idée reçue les extraordinaires possibilités de cette petite voiture (qui jusque-là passait pour tout ce qu'on veut sauf une sportive), se servir de son étonnante robustesse, de sa tenue de route incroyable, de son faible coût d'entretien, de ses capacités à être réparée facilement et rapidement. Dans le même temps, connaître les jeunes, leurs goûts, leurs aspirations, leurs immenses possibilités trop souvent inemployées. Et sur ces bases, construire un règlement et une organisation cohérente, démocratique, parce qu'ouverte à tous en permanence, accessible à tous par son faible coût de revient, sans danger mais où il n'en faut pas moins « un cœur gros comme ça » pour se classer ou même pour terminer.

Ajoutez quelques organisateurs régionaux entreprenants, l'efficacité d'un remarquable service de presse, quelques journalistes qui d'emblée appuyèrent l'initiative, quelques sponsors qui surent la comprendre, et vous aurez le début de l'histoire.

Ensuite, ce fut (et c'est toujours) la tache d'huile ou la boule de neige, comme on voudra : un pilote en amène un autre, un spectateur en amène dix autres. C'est ainsi que ce phénomène un peu insolite du début se transforme en un événement véritable. Les lettres de jeunes affluent au secrétariat, les offres de service d'organisateur et de municipalités aussi. Le succès appelle le succès et le multiplie. Il franchit bientôt les frontières : le Portugal d'abord, puis l'Espagne, la Grande-Bretagne, la Suisse entrent à leur tour dans la course. Cette année l'Italie et l'Autriche. L'an prochain sans doute la Hollande et la Belgique, l'Allemagne peut-être...

Mais le succès a ses dangers : début 75, les dimensions du phénomène 2 CV Cross avaient atteint un tel développement que ce fut sans doute pour lui le moment le plus menaçant de sa croissance. Ses créateurs étaient un peu comme la mère éberluée qui réalise tout à coup qu'elle a mis au monde un enfant prodige, et s'interroge



*its unbelievable performance on the road, its low maintenance cost, and its capacity for fast and easy repair. At the same time, to get to know some young people, their tastes, their aspirations, and their too often un-used potential.*

*And based on all that, to build a coherent organisation and set of rules, because open to everyone permanently, accessible to everyone on account of its low cost price, not dangerous, but in which a strong will is nevertheless necessary to be placed or even to finish. Add a few regional organisers, the efficiency of a remarkable press service, a few journalists who supported the move right from the beginning, a few sponsors who understood, and you will have the beginning of the story.*

*Then it was (and still is) like a snowball — or an oil stain, as you wish. One driver brings another, one spectator brings ten more. Starting out as a rather unusual phenomenon, this has now turned into a veritable event.*

*Letters from young people flowed in to the secretary, offers of help from organisers and town halls too. Success brings success, and multiplies it. It soon crossed borders: first Portugal, then Spain, Great Britain, Switzerland came into the race. This year it is Italy and Austria. Next year probably Holland and Belgium, perhaps Germany... But success has its dangers: at the beginning of 1975, the 2 CV Cross had*

Marlène Cotton, chef du service Compétitions Citroën, donne le départ du 2 CV Cross de Marignane, première épreuve française de la saison 1976.

Marlene Cotton, head of the Citroën competitions department, starts the Marignane 2 CV Cross, the first French event of the 1976 season.

(Photo Guerce, Citroën 19.431)



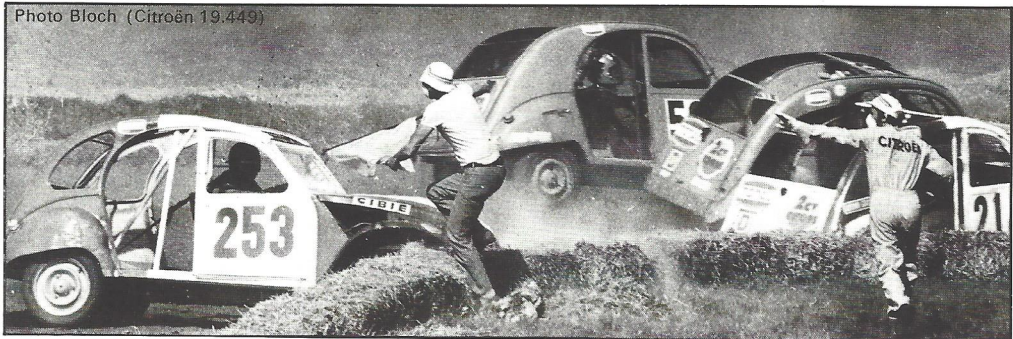
avec anxiété sur les moyens qu'elle devra trouver pour faire face à la situation.

C'est alors qu'il fut demandé à Marlène Cotton, Chef du Service Compétitions Citroën, de prendre en main la direction des opérations et que, grâce à elle, et à la petite équipe qu'elle réunit, les 2 CV Cross accédèrent sans problème à leur deuxième âge, celui de l'harmonieux équilibre d'une compétition internationale régie par des règles strictes et justes, rigoureusement appliquées et acceptées par tous.

*grown to such an extent that it was undoubtedly the most dangerous time of its growth. Its creators were a little like a mother who is suddenly flabbergasted to realise that she has given birth to a prodigy and anxiously asks herself how she is going to face up to the situation.*

*That was when Marlene Cotton, Head of the Citroën Competitions Department was asked to take over the management of the operations and it was thanks to her and the small team which she brought together that*

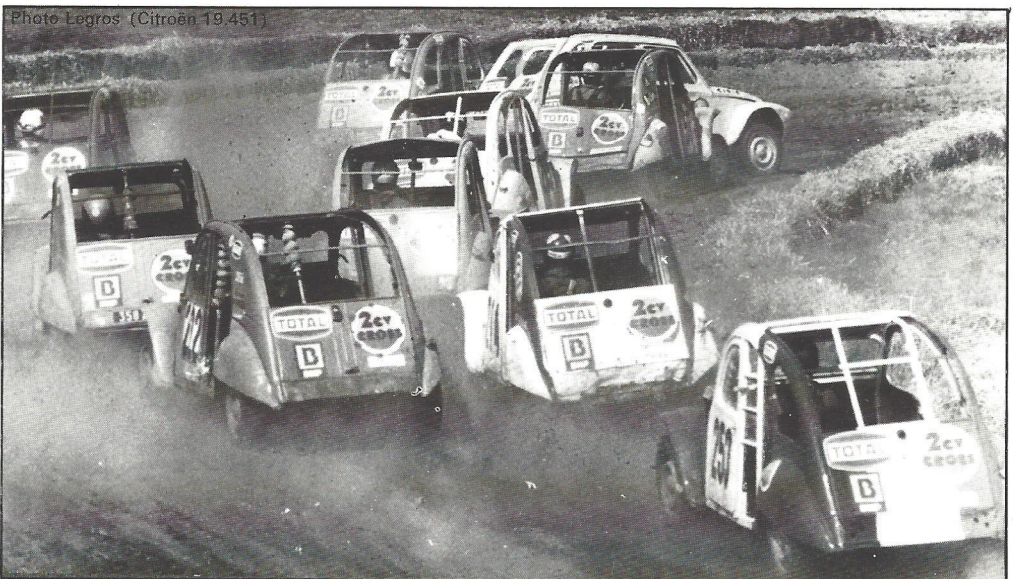
Photo Bloch (Citroën 19.449)



Déjà en 1972, Mme Cotton avait participé à l'élaboration du règlement général et l'avait présenté à la Fédération française du Sport automobile, qui l'avait approuvé. Elle l'amodia pour 1975 autour de deux idées forces : discipline, courtoisie, fair-play côté pilotes; conformité rigoureuse avec la production de série côté voiture. Ce point était important car il barrait définitivement la route à l'escalade à la puissance, aux préparations spéciales et coûteuses qui auraient dénaturé le 2 CV Cross (responsable du règlement technique, Jean-Paul Cardinal contrôle soigneusement les voitures avant chaque épreuve. D'autre part, après chaque

*the 2 CV Cross events reached without problems their second age, that of a harmonious balance of an international competition governed by strict and fair rules which are strictly applied and accepted by everyone. Already in 1972, Mrs Cotton had taken part in drawing up the general rules and submitted them to the French Automobile Sports Association, which had approved them. She modified them in 1975 around two driving ideas: discipline, courtesy, and fair play from drivers; strict compliance with mass production from the cars. This point was important because it finally prevented increasing power, special*

Photo Legros (Citroën 19.451)



2 CV Cross sont opérés des démontages complets de véhicules à l'usine afin de vérifier dans les moindres détails leur conformité). Le reste n'était qu'une affaire d'agencement d'horaires, d'enchaînement logique des épreuves (toutes les courses convergent vers les deux finales de catégories du dimanche, qui comptent seules pour le Trophée Européen, et la Superfinale qui désigne le vainqueur du week-end. Chaque concurrent malheureux le samedi retrouve toutes ses chances dans les sélections du dimanche matin), d'organisation impeccable du secrétariat de course. Tout cela fut réalisé sans que soit menacé - bien au contraire - la qualité d'ambiance particulière aux 2 CV Cross, l'exceptionnelle camaraderie des pilotes, l'inimitable atmosphère de cette fraternelle aventure sportive à chaque occasion renouvelée.

### 3 mois, 13 épreuves

1976 : plus de mille participants inscrits en Europe, 28 épreuves internationales. La greffe a pris. Elle a fleuri dès le printemps, et les fruits de l'été ont passé les promesses des fleurs :

- Valence d'abord, les 6 et 7 mars, toute la fougue espagnole, le beau temps, 15 000 spectateurs, 87 concurrents et le festival donné en catégorie 435 par les huit Français qui ont fait le voyage. Vainqueur : Jorge Formatger Barreras, Champion d'Espagne 1975, qui remporte aussi la finale de sa catégorie 602 cm<sup>3</sup>. En 435 cm<sup>3</sup> : Remy Cordebar, devant Chiniard, Komaniecky, Bernard Hours...

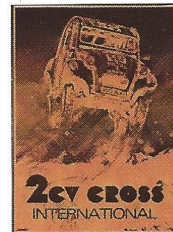
- Première italienne : Gropello Cairoli, près de Pavie, les 10 et 11 avril. Beau temps. 10 000 spectateurs, 70 concurrents dont 18 Français et un Autrichien. En 435 cm<sup>3</sup>, neuf Français en tête, emmenés par Jean-Luc Arnaud. En 602, un autre Français, Antonio Franco, fait cavalier seul (également vainqueur en Superfinale) poursuivi par une meute d'Italiens qui assimilent vite, très vite, ce sport où ils débutent.

- A Grenade, les mêmes jours, sous une pluie pas méchante, 25 000 spectateurs, 100 concurrents, Victor Miralta Gamisans domine en 435 et gagne l'épreuve. José Ascaso Puyo l'emporte en 602.

- Marignane, 24-25 avril, un froid sibérien qui ne décourage pas 8 000 spectateurs et 100 concurrents. En finales de catégorie, les frères Franco l'emportent de haute lutte, Bruno en 435, Antonio en 602. Mais c'est Patrick Lapie (602 cm<sup>3</sup>) qui gagne cette première épreuve française de la saison.

- Sprésiano, près de Trévis, 2<sup>e</sup> confrontation italienne, 1<sup>er</sup> et 2 mai. Beau temps. 15 000 spectateurs, 63 concurrents, dont un Suisse et 8 Français. En 435, ils sont peu de concurrents et Jean-Luc Arnaud l'emporte facilement. En 602 c'est une autre histoire, Antonio Franco doit se donner à fond pour

*and costly preparations which would have changed the nature of the 2 CV Cross completely. (The supervisor of the technical rules carefully checks the cars before each event. And, after each 2 CV Cross the vehicles are completely dismantled in the factory in order to check that they comply in all respects). For the rest, it was only a question of arranging timetables, the logical sequence of the tests (all the races lead to two category finals on the Sunday, which alone count for the European Trophy, in the Superfinal which names the winner of the weekend. Every unlucky competitor from the Saturday can try his luck again on the Sunday morning), impeccable organisation from the race secretary. This was all achieved without the quality of the special atmosphere of the 2 CV Motocross events, the special camaraderie of the drivers, and the inimitable atmosphere of this brotherly sporting adventure which is renewed each time, being in the least bit threatened — rather the opposite.*



### Au Rallye du Portugal



Photo Citroën 7.415

Une voiture de rallye portant un macaron « 2 CV Cross » ce n'est pas si courant. Au rallye du Portugal, cela fut d'autant plus remarqué que c'était la voiture du seul équipage français qui se montra capable de terminer l'épreuve : la GS 1220 de série de l'équipage Patrick Lapie-Michel Guerton.

Habitué des 2 CV Cross, quatrième au Trophée International Citroën-Total 1975, Patrick Lapie, pour son premier rallye, n'avait pas choisi le plus facile : une épreuve internationale parmi les plus dures, ne comportant pas moins de 37 étapes spéciales extrêmement rapides, la plupart sur sol de terre, dans la pluie, le brouillard et même une véritable tempête qui se déchaîna, de nuit, sur les deux passages de la terrible « spéciale » d'Arganil (48 km).

Bien qu'il n'ait pu effectuer de reconnaissance et d'entraînement préalables et malgré un retard causé par un accrochage avec un concurrent parti en travers devant lui, Patrick Lapie utilisa avec brio l'expérience acquise sur les pistes de terre des 2 CV Cross et sut mener sa GS de série (groupe 1) jusqu'à l'arrivée. Il termine 19<sup>e</sup> sur 62 voitures engagées.

*A rally car with a "2 CV Cross" badge is not a common sight. In the Portugal rally it was all the more noticeable for being the car of the only French team capable of finishing the run: the GS 1220 (production) car of the Patrick Lapie - Michel Guerton team.*

*Patrick Lapie, an old hand at 2 CV cross, came fourth in the 1975 Citroën-Total International Trophy, and did not choose the easiest of rallies for his first; one of the most difficult international competitions with no less than 37 special, extremely fast stages mostly over rough ground, in rain, fog and even an outright storm which broke during the night both times they went through the terrifying Arganil "special" (48 km).*

*Although he was not able to reconnoitre the route or train beforehand and in spite of a delay caused by a brush with another competitor who skidded in front of him, Patrick Lapie brilliantly used the experience he has acquired on the earth tracks of the 2 CV Cross events and was able to get his production GS (group 1) to the finishing post. He finished 19th out of 62 cars.*



### Un 2 CV Cross au Salon de Genève

Bien que la GS ait été en 1975 la voiture française la plus vendue en Suisse, c'est la 2 CV qui eut, sur le stand Citroën du Salon de Genève (du 11 au 21 mars 1976), la place d'honneur : tout un coin était consacré aux 2 CV Cross Citroën-Total. Les jeunes furent nombreux à venir s'y renseigner ; sans doute certains d'entre eux retrouvera-t-on sur les circuits européens de 2 CV Cross.

*Although the GS was in 1975 the biggest selling French car in Switzerland, it was the 2 CV which, on the Citroën stand at the Geneva show (11th to 21st March 1976) had the place of honour: a whole corner was devoted to the Citroën-Total 2 CV Cross. Many young people asked for information about it; we shall no doubt be seeing them on the European 2 CV cross circuits.*

remporter finale et superfinale, devant Lella Lombardi, la seule femme au monde à piloter en Formule 1 et... à pouvoir menacer Antonio Franco en 2 CV Cross.

- Boningen, entre Berne, Zurich et Bâle, les 8 et 9 mai. Un temps de Juillet. 10 000 spectateurs. 77 concurrents, moitié Suisses, moitié Français, avec 4 Italiens et 2 Belges. En 435, à nouveau des Français, derrière Jacques Chiniard. En 602 et en Superfinale, Michel Blanc.

- Barcelone, les mêmes jours, beau temps. 15 000 spectateurs, 85 concurrents, dont 13 Français : Jean-Luc Arnaud vainqueur en 435, Antonio Franco en 602 et superfinale.

- Treffling : l'heure autrichienne sonne les 15 et 16 mai. Beau temps. 8 000 spectateurs. 32 concurrents dont un Suisse, 8 Italiens et deux Français, un au moins ne regrette pas son voyage : le Dunkerquois Gérard Tilliette, il gagne en 602 et en superfinale, devant trois Italiens. Un autre Italien, Paolo Vergiu, l'emporte en 435.

- Vic Fezensac, beau temps sur le Gers, les 15 et 16 mai. 9 000 spectateurs. 102 concurrents. Patrick Butet gagne en 435, Jean Ballereau arbitre le duel des Creusotins et des Vicquois et mène sa « panthère rose » à la victoire en 602 et en Superfinale.

- Lisbonne, 22 et 23 mai. Beau temps. 15 000 spectateurs malgré le match Benfica-Sporting. 57 concurrents, dont un Français tout seul, descendu au bout de l'Europe pour gagner sa finale 435 : Christian Komaniécky. Rufino Fontès l'emporte en 602 et en Superfinale.

- Saint-Amand-les-Eaux, 5-6 juin. 8 000 spectateurs. 110 concurrents (3 Anglais, 4 Belges, un Suisse). Sur une piste au sol friable, aux virages serrés et aux trous énormes, c'est l'hécatombe des leaders, la Bérésina des « gros bras » et la chance des

1976 : more than a thousand participators recorded in Europe, 28 international events. The graft has taken. It has flowered again since the spring and the fruits of the summer have fulfilled the promises of the flowers.

- First, Valencia, on the 6th and 7th March, with all the Spanish verve, good weather, 15,000 spectators, 87 competitors and a great display in category 435 by the eight Frenchmen who made the journey. The winner was Jorge Formatger Barreras, Champion of Spain in 1975 who also won the final of his category, 602cc. In the 435 cc: Remy Cordebar, in front of Chiniard, Komaniécky, Bernard Hours...

- Italian premiere: Gropello Cairoli, near Pavie, on the 10th and 11th April. Fine weather, 10,000 spectators, 70 competitors with 18 French and 1 Austrian. In the 435 cc race, nine Frenchmen at the front, lead by Jean-Luc Arnaud. In 602, another Frenchman, Antonio Franco, left the field standing, (he also won the Superfinal), pursued by a crowd of Italians who are learning very, very quickly this sport to which they are newcomers.

- In Grenada, at the same time, in light rain, 25,000 spectators, 100 competitors Victor Miralta Garnisans leads the 435 and wins the event. Jose Ascaso Puyo wins the 602.

- Marignane, 24-25th April, the icy cold did not discourage 8,000 spectators and 100 competitors. In the finals of the categories, the Franco brothers win hard fought races; Bruno in the 435, and Antonio in the 602. But it was Patrick Lapie (602 cc) who won this first French event of the season.

- Spresiano, near Treviso, 2nd Italian confrontation, on the 1st and 2nd May. Good weather. 15,000 spectators, 63 competitors, with one Swiss and 8 French. In the 435, there are not many competitors and Jean-Luc Arnaud easily wins. In the 602 it is another story. Antonio Franco has to give his all to win the final and superfinal, in front of Lella Lombardi, the only woman in the world to drive in Formula 1 and be able to threaten Antonio Franco in 2 CV Cross.

- Boningen, between Berne, Zurich and Basle, on the 8th and 9th May. July weather. 10,000 spectators, 77 competitors, half Swiss, half French, with 4 Italians and 2 Belgians. In the 435, Frenchmen again, behind Jacques Chiniard. In the 602 and in the Superfinal, Michel Blanc.

- Barcelona, at the same time, fine weather. 15,000 spectators, 85 competitors, with 13 Frenchmen. Jean-Luc Arnaud wins the 435, Antonio Franco the 602 and superfinal.

- Treffling: It is the 15th and 16th May in Austria. 8,000 spectators, 32 competitors with one Swiss, 8 Italians and two Frenchmen. One at least does not regret his journey. The man from Dunkirk, Gérard Tilliette, wins the 602 and the superfinal, in

outsiders : Pierre Girardot en 435, Jean Roussillon en 602 et en Superfinale. A signaler : pour la première fois un journaliste parvient en Superfinale (Jean-Patrick Ordonneau, du magazine « Echappement »).

● A Oviedo, antique capitale du royaume des Asturies, les 12 et 13 juin, c'était presque l'émeute : plus de 25 000 personnes le samedi. Les routes bloquées par cette foule, impossible aux camions-citernes d'arriver jusqu'à la piste où la poussière ne permettait pas aux concurrents de s'affronter normalement. Enfin, le lendemain matin, un peu de pluie, et l'arrivée des citernes ! Vainqueur en 435 : Victor Miralta Gamisans, devant trois français : Henri Relet, Remy Cordebar, Christian Komaniecky. En 602 : Juan Maria de Ugarte devant José Serra Jimenez. Gagnant de la Superfinale : José Alfonso Alvarez Ruiz.

● A Rome, le même week-end, affluence record. Tiercé français en 435 : Bruno Franco, Arnaud, Chiniard. Cavalier seul d'Antonio Franco en 602, poursuivi par des italiens qui vont de plus en plus vite, Antonio Manzo en tête. Superfinale : duel des deux Antonio, Franco (1<sup>er</sup>) et Manzo (2<sup>e</sup>).

Voilà. Treize épreuves, toutes différentes, toutes passionnantes. La suite au prochain numéro.

Quant au classement du Trophée International, il est trop tôt pour en parler, de nouveaux concurrents peuvent surgir aux tout premiers rangs durant les 14 épreuves qui restent à courir, sans parler de la grande finale du Trophée, à Lonato, près de Brescia, qui s'annonce déjà comme devant être exceptionnelle en densité et en qualité.

front of three Italians. Another Italian, Paolo Vergiu, wins the 435.

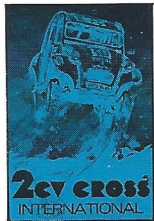
● Vic Fezensac, good weather on the Gers, on the 15th and 16th May. 9,000 spectators, 102 competitors. Patrick Butet wins the 435, Jean Ballereau referees the duel between the Creusotines and the Vicquois and drives his "pink panther" to victory in the 602 and superfinal.

● Lisbon: 22nd and 23rd May. Good weather. 15,000 spectators in spite of the Benfica-Sporting match. 57 competitors, with only one Frenchman, who came down to the edge of Europe to win his 435 final: Christian Komaniecky. Rufino Fontes wins the 602 and the superfinal.

● Saint-Amand-les-Eaux, 5-6 June. 8,000 spectators, 110 competitors (3 English, 4 Belgian, one Swiss). The track with its crumbly surface, tight bends and enormous holes took its toll of the big names; a graveyard for the stars but an opportunity for the outsiders. Pierre Girardot in the 435, Jean Roussillon in the 602 and in the Superfinal. Worth a mention! For the first time a journalist reaches the Superfinal. (Jean Patrick Ordonneau, from the magazine "Echappement").

And there we are. Eleven races, all different, all exciting. See the next episode in our next issue.

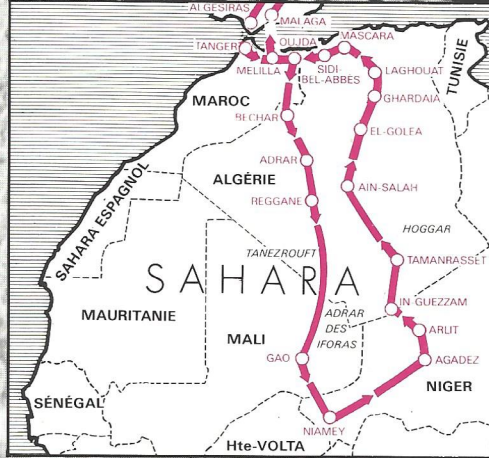
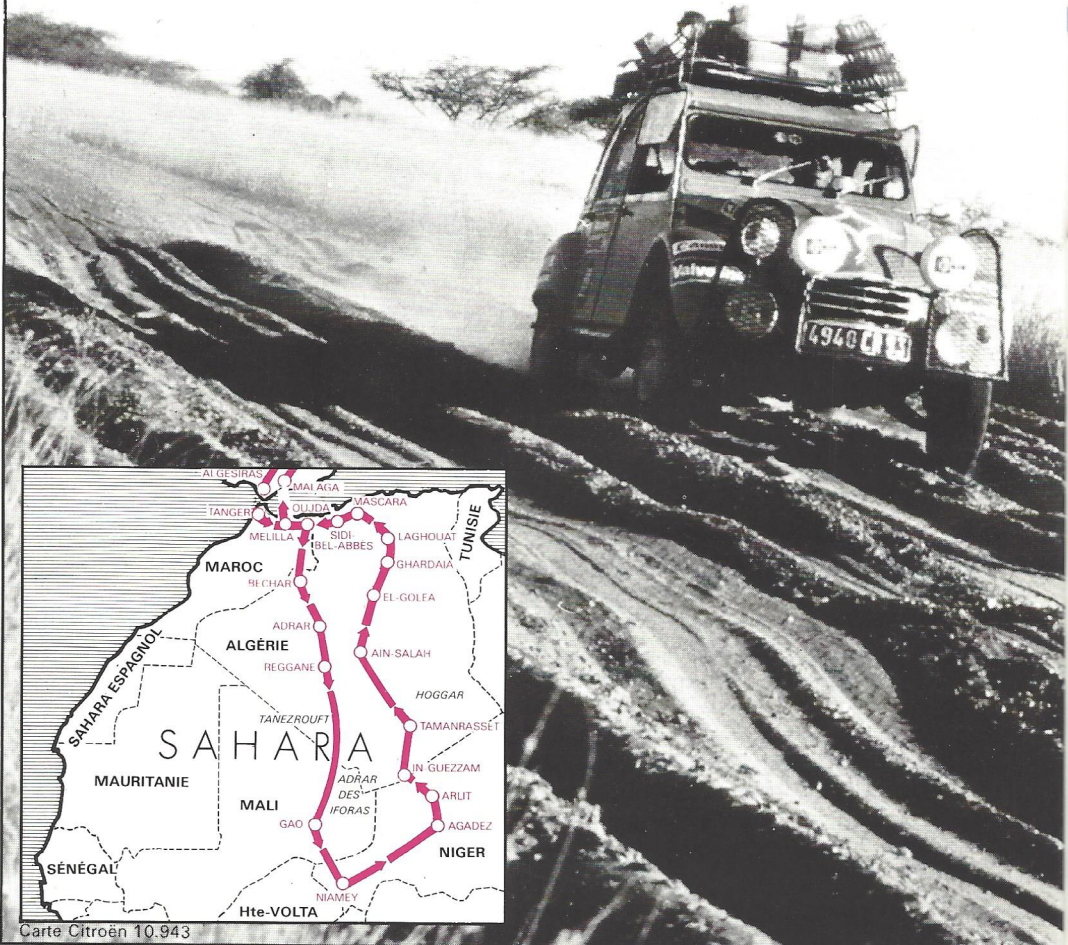
As for the classification in the International Trophy, it is too soon to talk about that. Other competitors may reach the front runners during the 16 races which still have to be run, and then there is the grande finale of the Trophy, in Lonato, near Brescia, which is already showing signs of being exceptional in density and quality.



Entre deux courses, le pilote de 435 cm3, Christian Komaniecky ravitaillé par son supporter préféré : sa fille, Alexandra, 3 ans.

Between two races, a driver in the 435 cc, Christian Komaniecky, is refuelled by his favourite supporter: his daughter, Alexandra, aged 3.

Photo Guyot (Citroën 19.411)



Carte Citroën 10.943

# FLIC STORY

## L'agent Serge Proust à la recherche du temps perdu...

**LES 2 CV DE L'AVENTURE**

Deux policiers de la banlieue parisienne : Serge Proust (33 ans, 9 ans de rallyes, parachutisme de compétition, plusieurs voyages en Mauritanie) et Gérard Benvenutq (25 ans).

Leur voiture : une 2 CV 6 achetée neuve, « rodée » à 20 000 km, décorée de la Croix du Sud et préparée selon les indications de la brochure « Ici commence l'aventure » des Relations Publiques Citroën.

Leur pari : Paris-Niamey en neuf jours. Ils l'ont tenu, en septembre 1975, et par l'itinéraire le plus difficile : Algérie-Mali-Niger par l'interminable et redoutable piste du Tanezrouft, le « pays de la soif ».

Après avoir obtenu à Reggane une autorisation exceptionnelle de partir seuls, ils parcourent le trajet (1 350 km) jusqu'à Gao en trois jours, malgré une charge supplémentaire de 170 litres d'essence et de 70 li-

*Two policemen from the Paris suburbs : Serge Proust (aged 33, with 9 years' rallying, competition parachuting, several trips to Mauritania) and Gérard Benvenutq (aged 25).*

*Their car : a 2 CV 6 bought new and prepared in accordance with the instructions in Citroën's public relations brochure "Adventure starts here"; it has done 20,000 km and bears the Southern Cross.*

*Their wager : Paris - Niamey in nine days. They made it, in September 1975, and did it by the most difficult route : Algeria-Mali-Niger over the interminable and fearsome track through the Tanezrouft, the "thirsty country". After obtaining special permission from Reggane to set off alone, they covered the journey to Gao (1,350 km) in three days, in spite of an extra load of 170 litres of*





Dessin Desclozeaux (Citroën 12.66)

# AU SAHARA

*Paris - Niamey en neuf jours.  
La piste du Tanezrouft à la  
vitesse de "Police - Secours"*

tres d'eau. C'est un exploit. Il est vrai que deux agents de « Police Secours » n'ont pas l'habitude de traîner.

De Niamey, ils remontent vers Agadès où ils sont invités quinze jours par le commissaire de police. Puis, continuant à se jouer des difficultés, ils partent vers Tamanrasset par Arlit et le Tassili du Hoggar. Leur retour en France s'effectue par la piste transsaharienne des grandes oasis.

Un raid de cinquante jours, dont trente cinq de conduite pour plus de 14 000 kilomètres : Paris-Niamey-Paris.

*petrol and 70 litres of water. Quite an achievement. These two "Relief Policemen" certainly don't hang around.*

*From Niamey, they went up towards Agades, where they were invited to stay for a fortnight by the Chief of Police. Then, still taking the most difficult way, they left for Tamanrasset via Arlit and the Tassili in Ahaggar. They returned to France over the Trans-Sahara track past the great oases.*

*A 50 day sortie with 35 days' driving over more than 14000 km : Paris - Niamey - Paris.*



# CHEZ L'ANTIQUAIRE

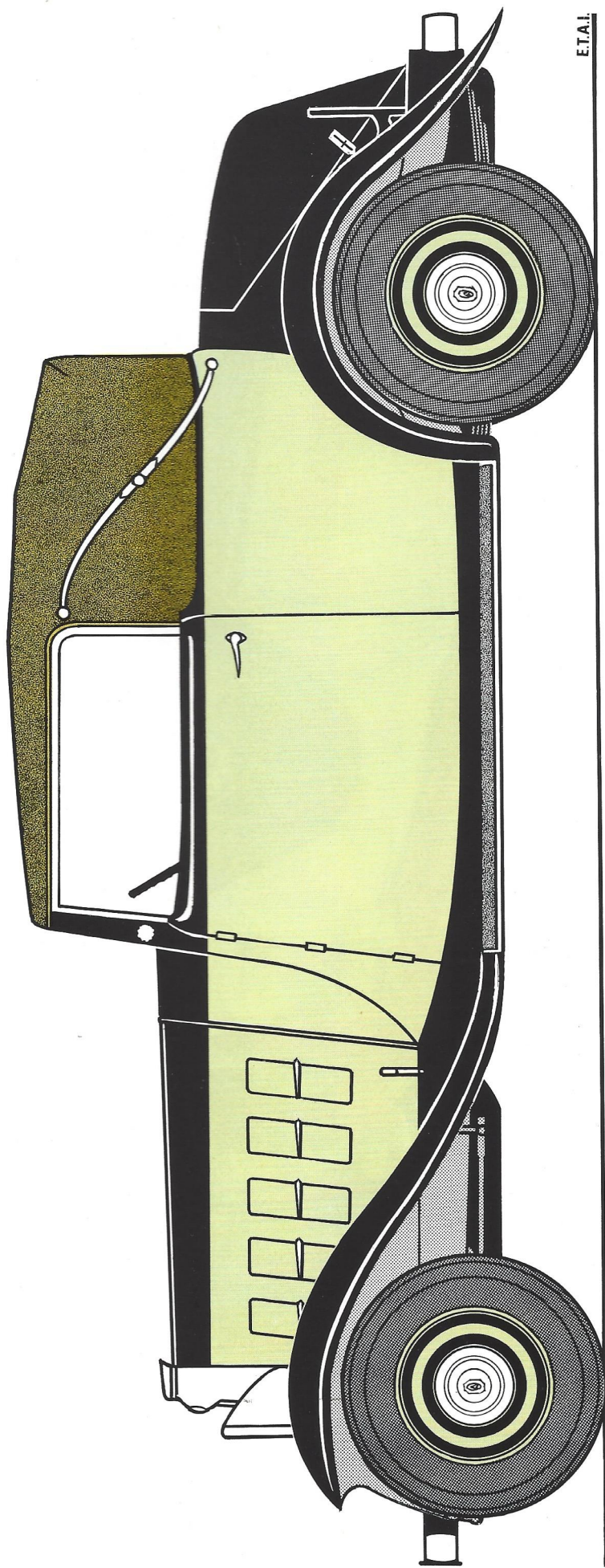
## Citroën "15" cabriolet — 1933

Présentée au Salon de 1932, la « 15 » (à ne pas confondre avec la 15 à traction avant présentée en 1938), remplaçait dans la nouvelle gamme Citroën, la « C 6 G », modèle de luxe à laquelle elle empruntait son moteur (dont la puissance, sinon la cylindrée, avait été augmentée). Ses caractéristiques d'ensemble étaient celles des « 8 » et « 10 », c'est-à-dire : châssis à longerons à structure tubulaire, carrosserie tout acier « monopiece » (pour les modèles de série) et naturellement moteur flottant. Une large gamme de carrosseries spéciales, coaches décapotables ou non, cabriolets et faux-cabriolets deux places avec spider, cabriolets et faux-cabriolets quatre places avec malle, figurait au catalogue à côté des classiques berlines, conduites intérieures, torpédos, familiales et coupés de ville.

**FICHE TECHNIQUE** : cabriolet type 15, 4 places avec malle. **MOTEUR** : six cylindres, alésage et course 75 x 100, 2650 cm<sup>3</sup>, 15 CV fiscaux, 56 ch à 3 200 tr/mn, vilebrequin à quatre paliers. Soupapes latérales. Moteur flottant. Allumage par batterie, bobine et distributeur, avance automatique et correcteur d'avance. Dynamo avec régulateur de tension. Carburateur Solex à starter. Alimentation par pompe, réservoir de 76 litres à l'arrière. **TRANSMISSION** : embrayage à disque unique avec amortisseur. Boîte synchronisée à 3 vitesses dont deux silencieuses et une marche arrière. Roue libre. **FREINS** : auto-serreurs sur les quatre roues. **DIRECTION** : à vis globique. **SUSPENSION** : par quatre ressorts droits et amortisseurs Houdaille à réglage thermostatique. **PNEUS** : Michelin super confort 160 x 40. **DIMENSIONS** : voie 1,44 m, empattement 3,15 m. **PERFORMANCES** : vitesse maximale environ 110 kilomètres à l'heure.

*Introduced at the 1932 exhibition, the "15" (not to be confused with the front wheel drive 15 introduced in 1938) replaced in the new Citroën range the "C6 G", a luxury model from which it took its engine (in which the power, if not the capacity, had been increased). Its general features were those of the "8" and "19", i.e. chassis with tubular side members, all-steel single unit body (for the mass produced models) and of course floating engine. A wide range of special bodies, tourers with saloon or hood tops, two-seater convertibles and hard tops with dicky, four seater convertibles or hard tops with boot, appeared in the catalogue alongside the conventional 2 and 4 door saloons, open tourers, estate cars and town coupes.*

**TECHNICAL DATA** : cabriolet 15, 4 seater with boot. **ENGINE** : six cylinders, bore 75 mm, stroke 100 mm (2.953" x 3.94"), 2,650 cc, 15 CV by French Treasury rating, 56 HP at 3,200 rpm, 4-bearing crankshaft. Side valves. "Floating power" mounted. Battery, coil and distributor ignition, with automatic advance and advance corrector. Dynamo with voltage regulator. Solex carburettor with choke. Pump fuel-feed from a 16 3/4 gallon tank at the rear. **TRANSMISSION** : single-disc clutch with damper hub. Synchro-mesh 3-speed gearbox with 2 silent speeds, plus reverse. Free wheel. **BRAKES** : self-tightening on all four wheels. **STEERING** : Hour-glass screw type. **SUSPENSION** : four flat leaf springs, with Houdaille thermostatically-controlled shock-absorbers. **TYRES** : Michelin super confort 160 x 40. **DIMENSIONS** : Track : 4' 8 3/4", wheelbase 10'4". **PERFORMANCE FIGURES** : maximum speed : 68 miles per hour.



E.T.A.I.

*Cabriolet quatre places Citroën "15" avec malle, 1933.*



Photo Tourenne (Citroën 3-A 135)

1800 berlines 2 CV ont revêtu dès le mois d'avril une tenue d'été : carrosserie orange et blanche, double toit, pare-soleil à rayures orange et blanches, bandes sur les flancs portant un nom aussi jeune et gai que la carrosserie : «Spot». Proposer aux enthousiastes et aux collectionneurs ces 2 CV à tirage strictement limité, c'était une façon de marquer l'année qui voit la 2 CV et ses dérivés atteindre au tirage des plus grands « best-sellers » internationaux : 5 millions d'exemplaires.

1800 2 CV, have started wearing their summer outfit in April: orange and white body, sun roof, orange and white striped sun-visor, stripes along the sides with a name as young and gay as the body work: Spot. Offering enthusiasts and collectors these strictly limited issue 2 CV's was Citroën's way of marking the year, which sees the 2 CV and its descendants reach the sales figures of the greatest international best sellers: 5 millions cars.