



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
Les modèles 1978	4
Chiffres de production	4
Les 2 CV et l'aventure	10
Rallye : l'Acropole	12
Histoire d'une carrosserie	13
2 CV Cross	21
Echos	26
Chez l'antiquaire : B 14 Caddy 1928	31

contents :

Editorial	3
The 1978 Range	4
Production Figures	4
2 CVs and Adventure	10
The Acropolis Rally	12
The Body Beautiful	13
2 CV Cross	21
Snippets	26
Antiquarians' Corner: B 14 Caddy	31

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. Dépôt légal n° 42.778 (10 mars 1976).



Dessin de couverture : Nous l'avons choisi pour ouvrir ce numéro, dont cinq pages sont consacrées à vingt 2 CV Cross (voir page 21), parce que son humour et son graphisme fourmillant rendent compte avec assez de justesse de ce foisonnement de participants, de cette multiplicité d'épreuves à travers l'Europe, qui marquent aujourd'hui les 2 CV Cross. Ils expriment aussi avec quelque bonheur à la fois le caractère viril d'un sport qui a désormais conquis ses lettres de noblesse, et son ambiance de cordialité et de sympathie qui a séduit tous les initiés et surprend tous les nouveaux adeptes. L'auteur de ce dessin est un pilote de 2 CV Cross, Philippe Pétrel, de Compiègne. Mais sa rencontre avec Citroën remonte à plus loin, puisqu'il fut l'un des participants du Raid Afrique dans lequel il avait été sélectionné pour ses qualités de dessinateur. Dessins d'humour, bien sûr, mais aussi dessins classiques, comme ce croquis parfait de l'arbre du Ténéré que cet élève de l'école Bouille traça soigneusement, au cours d'une étape du « groupe violet » en plein désert, le 8 novembre 1973.

Cover drawing: Chosen to open this issue, in which 5 pages are devoted to 20 2 CV Cross races (see page 21), on account of its humorous approach and its teeming style, which give a fair representation of the huge numbers of competitors and the multiplicity of events throughout Europe, now the mark of "2 CV Cross". They also rather happily express the manly character of a sport which has now earned its spurs, and the cordial, friendly atmosphere which has won over all the initiates, and comes as a surprise to budding adepts. The artist, himself a 2 CV Crossman, is Philippe Pétrel, of Compiègne, north of Paris, who does better than be a foil for the stars. But his contacts with Citroën go further back to yet earlier days, since he was on the Africa Long-Distance Run, for which he had been selected thanks to his draughtsmanship. Humorous drawings, of course, but also classic stuff such as the perfect sketch of the tree of the Ténéré, drawn with loving care by this pupil of the Ecole Bouille, during a stretch covered by the "violet group" in mid-desert, on 8 November 1973.

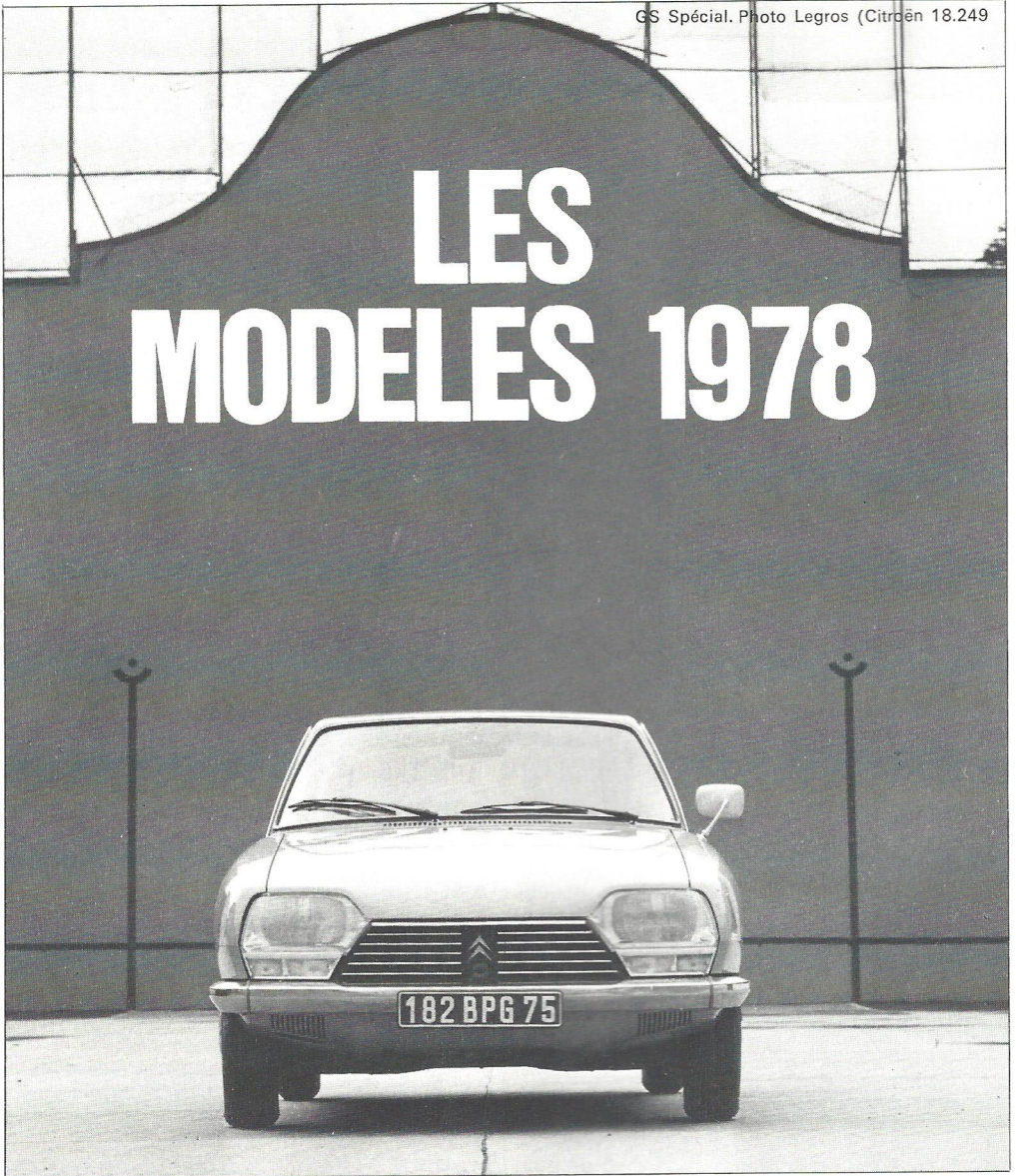
Dessin : Philippe Pétrel (Citroën 12.208)

éditorial

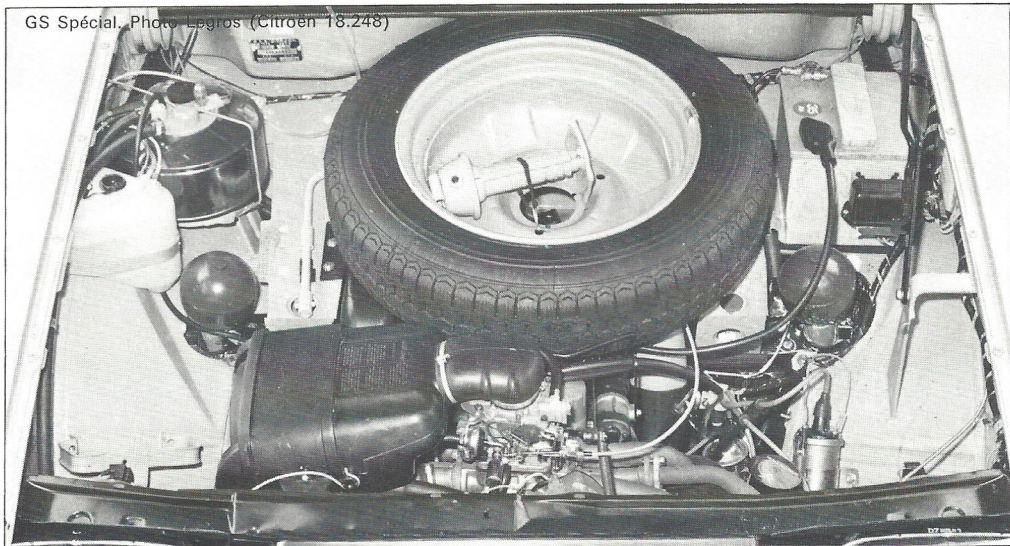
Nouveaux modèles (voir page 4). Chaque année les constructeurs modifient leur gamme. Pourquoi? D'abord parce que les bureaux d'études travaillent et améliorent. Il est juste que ces progrès — quand c'est possible — bénéficient immédiatement aux usagers. C'est nécessaire aussi, concurrence oblige. Ensuite, parce qu'aucun constructeur de grande série ne peut plus, aujourd'hui, se dispenser d'une politique de gamme, c'est-à-dire qu'il doit s'efforcer, à partir d'un étagement de modèles, d'en multiplier les versions afin de suivre de très près les besoins et les désirs de plus en plus différenciés exprimés par la clientèle. D'année en année, de jour en jour, la tâche des constructeurs devient plus ardue. D'autant que certains marchés se ferment, ou bien vont se fermer peu à peu aux automobiles étrangères, dans le but de susciter la création d'unités de production nationales, génératrices d'emplois. Survivront les constructeurs qui sauront faire preuve d'imagination dans la passation de leurs accords internationaux (voir l'accord de Société mixte Citroën - Gouvernement roumain) ou dans la création de modèles spécifiques adaptés aux besoins particuliers des marchés nouveaux, par exemple en mettant au point des procédés de montage simples qui permettront de fournir rapidement du travail aux hommes sans exiger d'investissements très coûteux.

New models (see page 4). Every year, every motor-car manufacturer has a range-change. Why? First, because the design departments are always working for improvements. It is only right that such improvements — whenever possible — should immediately benefit users. Secondly, because it is also necessary: competition never sleeps. Finally, because no mass producer can at present dispense with a "range" policy, in other words he must, by a judicious choice of "rungs in the ladder", be in a position to multiply versions in order to satisfy within narrow limits the more and more diversified requirements and desires expressed by customers. Year by year, day by day, the manufacturers' task becomes more arduous. This is the more so in that certain markets are closing down (or about to do so) where foreign cars are concerned, with a view to triggering the creation of national production units, which can have new jobs to offer. Alone those manufacturers able to show imagination in the conclusion of their international contracts (see the Agreement concerning the mixed Company set up between Citroën and the Rumanian Government), or in developing new specific models tailored to the special needs of new markets (for instance by perfecting simple assembly operations allowing jobs to be offered to many workers without huge investments) will survive.

LES MODELES 1978



PRODUCTION AUTOMOBILES CITROEN (petites collections comprises)				
6 MOIS	1977	1976	Var. 77/76	1975
Production Voitures particulières	383 520	348 411	+ 10 %	330 205
Production Véhicules utilitaires	45 029	46 410	- 2,9 %	37 693
TOTAL PRODUCTION	428 549	394 821	+ 8,5 %	367 898
Exportation Voitures particulières	213 813	180 853	+ 18,2 %	194 226
Exportation Véhicules utilitaires	17 727	17 208	+ 3 %	19 518
TOTAL EXPORTATION	231 540	198 061	+ 16,9 %	213 744



GS Spécial et GSX : NOUVEAU MOTEUR

Poursuivant le développement et le perfectionnement de sa gamme (en petites cylindrées, en voitures moyennes et en haut de gamme), Citroën présente un certain nombre de nouveautés sur ses modèles 1978.

Si l'on met à part la CX 2400 GTi à injection électronique présentée en mai (voir DC N° 47), ces principales nouveautés affectent la gamme CX et la gamme GS. En GS, la nouveauté essentielle est l'apparition d'un nouveau moteur 1 130 cm³ qui remplace, sur la GS Spécial (berline et break) et la GSX, le moteur 1 015 cm³. Ces 115 cm³ supplémentaires permettent de diminuer d'une façon très sensible la

For the further development and improvement of the range (where small, medium and top-of-the-range cars are all concerned), Citroën is introducing a certain number of new features on its 1978 models.

Besides the electronic-injection CX 2400 GTi presented in May (see N° 47 of Double Chevron), these innovations in the main concern the CX and GS ranges. Among the GSs, the essential new feature is the introduction of a new 1130-cc engine, replacing the 1015-cc on the GS Spécial (saloon and estate) and on the GSX. The extra 115 cc make it possible to reduce consumption quite appreciably: it progresses, in town, from 26.4 mpg with the





GS X2. Photo Legros (Citroën 18.242)



GS X2. Photo Legros (Citroën 18.243)

consommation : elle passe de 10,7 l aux 100 km en parcours urbain avec l'ancien moteur à 8,7 l pour la GSpécial et 8,5 l pour la GS X. Soit une réduction de 2 litres et plus, ce qui est considérable.

A la norme de 120 km/h, la consommation de la GSX passe, avec le nouveau moteur, de 9,7 l à 8,7 l; de 6,9 l à moins de 6,5 l à 90 km/h.

En outre, ce nouveau moteur améliore les performances de la GSX puisque les 100 km/h sont atteints, départ arrêté, en 17 secondes au lieu de 18 secondes 3 avec l'ancien modèle.

Le nouveau moteur, de 6 CV fiscaux français est un 4 cylindres à plat et opposés de 1 130 cm³ (alésage 74, course 65,5 mm) développant une puissance maxi DIN de 56 ch à 5 750 tr/mn (55 ch à 6 500 tr/mn sur l'ancien moteur) avec un couple maxi DIN très amélioré de 8,1 m.kg à 3 500 tr/mn (contre 7,2 m.kg à 3 500 tr/mn pour l'ancien moteur).

La GSpécial reçoit en outre un nouveau couple conique de 8 × 33 (au lieu de 8 × 35) et un nouveau rapport de 4^e plus long.

La GS X conserve son couple réducteur de 8 × 35 avec un nouveau rapport de 4^e plus long.

La GS X 2 (moteur 1 222 cm³) se voit dotée d'un becquet arrière en polyuréthane noir améliorant l'aérodynamique et réduisant quelque peu la consommation de carburant. Elle est équipée de phares à lampes

old engine to 32.5 mpg for the GSpecial and 33.2 mpg for the GSX. In other words, increased mileage of over 6 miles per gallon, quite a respectable improvement.

At a speed of 120 km/h (74.8 mph), the GSX's consumption, with the new engine, goes from 29.1 mpg to 32.5 mpg; at 90 km/h (56 mph), from 40.9 mpg to over 43.5 mpg. This new engine moreover entails an improvement in the performance figures of the GSX, since 100 km/h (62.137 mph) are reached, from a standing start, in 17 seconds instead of 18.3 with the old engine.

The new engine, rated by the French Treasury at 6 CV, is a flat four with two opposed banks of twin cylinders, having a swept volume of 1130 cc (68.96 cu. ins; bore 74 mm X stroke 65.6, or 2.913 X 2.583 ins) developing a max DIN HP of 56 at 5750 rpm (55 HP at 6500 rpm for the old engine), with a maximum torque of 58.6 lbs ft (against 52.1 at 3500 rpm).

The GSpecial is moreover fitted with a new mitre gear of ratio 8 × 33 (instead of 8 × 35) and a new, longer 4th.

The GSX retains its 8 × 35 mitre gear ratio, with a new, longer 4th.

The GSX 2 (1222 cc engine) is fitted with a new black polyurethane rear fairing, which improves its streamlining and thus somewhat reduces consumption. It is fitted with H 4 halogen headlamps (both full headlamps and dipped headlights).

The GSX and GSX 2 have new hub caps,



GS X2. Photo Guyot (Citroën 18.244)



GS Pallas. Photo Legros (Citroën 18.245)

halogènes H 4 (codes et phares à iode). GSX et GSX 2 reçoivent de nouveaux enjoliveurs, des phares anti-brouillard sous le pare-chocs avant.

Une nouvelle option est disponible sur la GS spécial et la GS Club : la banquette arrière est rabattable pour permettre un accès direct depuis la porte du coffre arrière jusqu'au dos des sièges avant (option « maxi-coffre »).

Tout en haut de la gamme, une nouvelle version de la CX Prestige se voit dotée d'un pavillon surélevé ménageant plus de hauteur à l'arrière, d'un moteur à injection électronique de type 2400 GTi développant 128 ch à 4 800 tr/mn avec un couple maxi DIN de 20,1 m.kg à 3 600 tr/mn. Subsiste cependant une version Prestige Cmatic à boîte de 3 vitesses à convertisseur de couple et moteur 2400 à carburateur.

Une boîte 5 vitesses est proposée en option sur les versions Super et Pallas de la CX 2400 (qui conserve le moteur à carburateur et, sauf option, une boîte à 4 vitesses). La boîte 5 vitesses permet une diminution de la consommation, particulièrement sur autoroutes; elle procure un grand agrément de conduite avec des reprises plus franches et donc une sécurité accrue par une meilleure utilisation des performances du moteur.

Autre option : un toit ouvrant à commande électrique sur toutes les berlines

anti-fog lights below the bumper (replacing long-range headlights above the bumper).

A new option is available on the GS special and GS Club models: the rear seat can be tipped forward to allow direct access to the back of the front seat from the boot door (maxi-boot option).

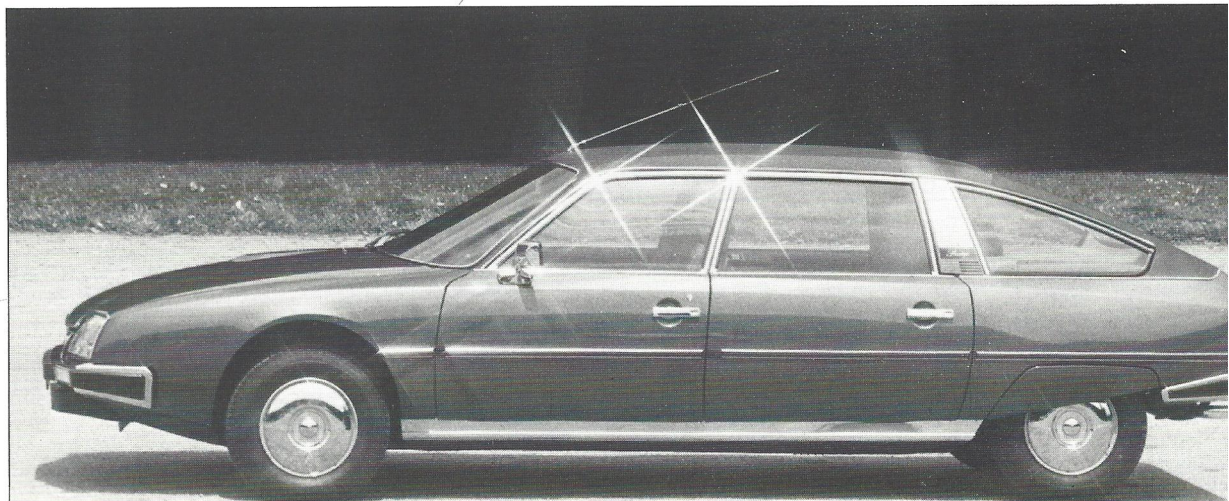
At the very top of the range, a new version of the CX Prestige is fitted with a raised roof giving more headroom at the rear and an electronic injection engine of the 2400 GTi type developing 128 HP at 4800 rpm, with a maximum DIN torque of 145.4 lbs ft at 3600 rpm. A Prestige Cmatic version with a 3-speed torque converter and a Carburettor-fed 2400 engine is however still available.

A 5-speed gearbox is now optionally available on the Super and Pallas versions of the CX 2400 (which retains the carburettor-fed engine and a 4-speed gearbox, unless the option is taken up). The 5-speed box allows fuel economies, more especially on motorways; it makes for most pleasant driving, with cleaner pick-up, and hence increased safety thanks to better use of engine performance possibilities.

Another optional feature is an electrically controlled sun roof, on all saloons except the Prestige.

All CX models will henceforward be fitted with full disc wheels bearing a five-pointed star motif. All CXs are fitted with 3-setting windscreen wipers, one of the settings

MODELES 1978



CX Prestige. Photo Guyot (Citroën 26-32)



CX Prestige. Photo Guyot (Citroën 26.33)



CX Prestige. Photo Guyot (Citroën 26.34)

CX sauf la Prestige.

Sur le Break 2400 Super : baguette de protection sur le plan de chargement arrière et baguettes latérales de caisse du style Pallas.

UNE DYANE 6 DE LUXE

Les nouveautés dans la gamme des petites cylindrées sont dominées par l'apparition d'un nouveau modèle de Dyane 6 « luxe métallisé » comportant une peinture spécifique beige opale métallisé ainsi qu'une capote beige opale, des roues gris métallisé,

being intermittent.

On the 2400 Super estate: protective strips of stainless steel on the rear loading surface and side mouldings of the Pallas style round the body.

LUXURY DYANE 6

New features in the small car range are dominated by the introduction of a new „luxury metallized” Dyane 6 model with specific metallic-beige paintwork and an opal beige hood, with metallized grey wheels and separate front seats of beige,



Dyane luxe. Photo Guyot (Citroën 3 C 158)



Méhari. Photo Guyot (Citroën 3 D 128)

des sièges avant séparés en jersey beige à losanges.

Toutes les Dyane sont équipées en série de freins à disque à l'avant, calandre et poignées de portes noires.

La Méhari se voit dotée d'une nouvelle présentation à l'avant avec calandre démontable. Elle est en outre équipée de freins à disque à l'avant, d'un nouveau volant plus petit, la direction ayant été adoucie par modification de la démultiplication comme pour la 2 CV Spécial ou les autres modèles de petites cylindrées.

diamond-printed jersey.

All the Dyane range is fitted with standard front-wheel disc brakes, and black front grille and door-handles.

The Méhari's front is altered, and now sports a removable grille. The car is moreover fitted with disc brakes on the front wheels and a smaller steering wheel, the steering having become smoother as a result of a change in its gearing ratio, as is the case for the 2 CV Spécial and other models in the low-HP part of the range.

„Hoggar beige” replaces „Kalahari beige”.

MODELES 1978



GS Spécial. Photo Guyot (Citroën 18.246)

LA « FÊTE SAUVAGE » DE M. ET B. DEMOURY

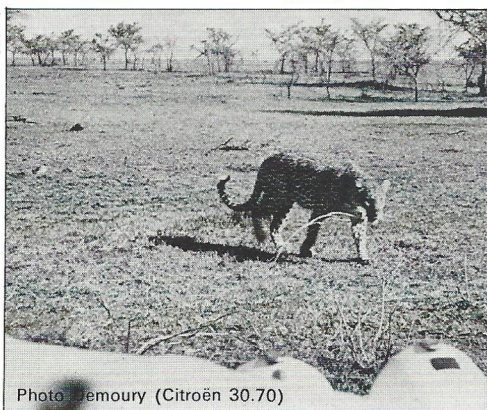


Photo Demoury (Citroën 30.70)



Photo Demoury (Citroën 10.980)

52325 KM A TRAVERS 22 PAYS D'AFRIQUE

Quand on tourne délibérément le dos à l'endroit où l'on veut aller, c'est qu'on s'apprête, pour le moins, à prendre le chemin des écoliers.

Quand, à Libreville, Gabon, en juillet 1974, Michelle et Bruno Demoury, devant revenir en France, pointèrent délibérément plein Sud le capot de leur fourgonnette AK, on pouvait se douter qu'ils n'étaient pas pressés de rentrer. Mais qui aurait pu dire qu'ils allaient parcourir en onze mois plus d'une fois et demie la longueur de l'Afrique : 52 325 km à travers 22 pays ? Ils ont 25 ans chacun. Michelle, née à Bagneux (Maine-et-Loire), est enseignante depuis 4 ans au Gabon. Bruno, né à Laon (Aisne), a été 2 ans chef d'atelier en charpentes métalliques et 2 ans chef de garage. Pour l'heure, ils sont en vacances et bien résolus à en profiter : destination Le Cap par la côte Ouest de l'Afrique.

Congo (Pointe-Noire), le Cabinda... Frontière du Zaïre fermée, la 2 CV est embarquée sur un bateau, en équilibre sur des billes de bois, vers Luanda (Angola). Ils ne s'attardent pas dans cette ville où retentissent, la nuit, des coups de feu. Sadabandeira, Porto Alexandre... le Sud-Ouest africain et son Estoha Pan, la plus grande réserve d'animaux du monde sur des plateaux semi-désertiques et d'immenses dunes ocre, le canyon de la Fish river (1 700 m de profondeur sur 50 km), le Namid désert. Après Windhoek, la capitale, ils retrouvent l'asphalte, passent en république Sud-Africaine. Le Cap, Durban, Kimberley, Johannesburg. Ils visitent les enclaves indépendantes du Lesotho, Swaziland, Transkei, avant d'entrer en Rhodésie, traversent la pointe Nord-Est du Botswana par des pistes défoncées avant d'entrer en Zambie, au Malawie, en Tanzanie où ils flânent le long des plages de l'océan Indien, de Dar-es-Salam à Mombasa avant de

When you deliberately turn your back on the place you are supposed to be going to, it implies that you intend to take a round-about route — to put it mildly.

In July 1974, at Libreville, Gabon, when Michelle and Bruno Demoury, scheduled to return to France, deliberately aimed the nose of their AK light van due south, anyone might have suspected that they were in no hurry to get home. But who could have guessed that they would, during the next eleven months, cover one and a half times the length of Africa — 32,520 miles — through 22 countries?

They were both aged 25. Michelle, born at Bagneux (Maine-et-Loire) had been teaching in Gabon for four years. Bruno, born in Laon (Aisne), had for two years been shop foreman in a metal framework factory, and for another two had headed a garage. Just when this story starts, they were on their holidays and fully determined to make the best of them: a trip to Cape Town via the west coast of Africa.

The Congo (Pointe Noire), Cabinda... The Zaire frontier being closed, the 2 CV was put on board a boat, balanced on great logs of timber, and thus headed for Luanda (Angola). They did not tarry in this town where shots were commonplace at night. Sadabandeira, Porto Alexandre... South-West Africa with its Estoha Pan, the world's largest animal preserve on half-desert plateaux amid huge ochre dunes, the Fish River canyon (nearly 5,600 ft deep over a stretch of 80 miles), and the Namid desert. After Windhoek, the capital, they were back on tarmac roads, and entered the South African Republic. Cape Town, Durban, Kimberley, Johannesburg. They visited the independent territories of Lesotho, Swaziland and Transkei before entering Rhodesia, crossed the north-east corner of Botswana on chaotic tracks before ranging across Zambia, Malawi, and Tanzania, where they wandered

rejoindre Nairobi. Ils se payent une orgie de parcs nationaux, Stavo, Serengeti, Amboseli, Samburu, N'goro N'goro. « Attention aux éléphants » préviennent les pancartes; défense de stationner devant les phacochères,... les panthères ont priorité à gauche et les antilopes filent comme des zèbres.

Ensuite l'Ouganda et le sud du Soudan qu'on ne traverse pas seul. Une 2 CV toute blanche, celle du Suisse Peter Sprüngli, pilote de 2 CV Cross bien connu, qui

L'abondance de récits que nous recevons, conjuguée à un relatif manque de place et à une périodicité qui n'est que trimestrielle, nous contraint souvent dans cette rubrique, à ne suivre l'actualité que d'assez loin. Est-ce grave? L'aventure, plus que la vengeance, ne peut-elle se déguster froide? Veuillez en tout cas nos lecteurs nous excuser de ne leur servir parfois que des conserves...

remonte lui aussi d'Afrique du Sud, les accompagne. 1 800 km d'une piste infernale sans point de ravitaillement d'essence avant Bangassou. Les deux 2 CV ont fait chacune un « plein » de 175 litres et se traînent ventre à terre sur une terrible tôle ondulée de fin de saison sèche.

En république Centre-Africaine, la piste devient pire encore, à peine tracée dans la forêt qui s'épaissit. Ornières, dos d'ânes, trous. Une tige de suspension casse sur la fourgonnette. Ils la resoudent avec des électrodes qu'ils avaient en réserve, en mettant leurs deux batteries en série. Quatre heures de combat dans la chaleur humide, dévorés par les mouches filaires. Ça tiendra jusqu'à Douala!

Après le Cameroun, où la pluie transforme la piste argileuse en patinoire gluante, le Nigeria, le Niger : Zinder-Agadez-Arlit, fameuse piste de sable mou creusé d'ornières par les poids lourds du désert. L'Algérie, Tamanrasset, la grosse tôle ondulée jusqu'à In Salah. L'asphalte, El Golea, Gardhaïa, Alger, Oran, le sud marocain, le retour, en juin 1975.

52 325 km de vacances confortables, en passant un minimum de temps à « bricoler » sur une fourgonnette 2 CV datant pourtant de 1967, mais c'était un modèle P.O. Châssis et bras renforcés).

along the beaches of the Indian Ocean from Dar-es-Salam to Mombasa, before heading for Nairobi. They indulged in an orgy of National Parks, Stavo, Serengeti, Amboseli, Samburu and N'goro N'goro. "Beware the elephants" say the signboards; no parking in front of the groundhogs... the leopards have right of way on the left, while the antelopes run swifts as an arrow. The Uganda and southern Sudan, which no one may cross alone. As road companion they now had a white 2 CV, that of a well-known Swiss 2 CV Cross driver, Peter Sprüngli, also on his way north from South Africa. 1,120 miles of devilish track, without a single petrol supply point before Bangassou. Each of the 2 CVs "filled up" with 39 gallons, and crawled heavy laden over a horrible corrugated track such as is found at the end of the dry season.

In the Central African Republic, the track barely discernible in thickening forest, be-

The large number of narratives we receive, together with relative lack of space and the fact that we only have four issues a year, often leads us, in this particular section, to being somewhat „behind the times“. Is this a serious defect? Need adventure always be served piping hot? We trust our readers will understand, and forgive us if, sometimes, the stories we offer are of rather mature vintage.

came worse yet. Ruts, bumps, potholes. A suspension rod snapped on the light van. It was rewelded with electrodes kept in reserve, by dint of connecting both batteries in series. Four hours' struggle in the steaming heat, bitten to pieces by filariasis-carrying flies. But the repair held all the way to Douala!

After Cameroun, where rain turned the clay track to a slithering, slimy slipway, Nigeria and the Niger: Zinder - Agadez - Arlit, a well-known sand track rutted by the wheels of heavy desert vehicles. Algeria, Tamanrasset, and more corrugated tracks to In Salah. Tarmac again: El Golea, Gardhaïa, Algiers, Oran, Southern Morocco, Casablanca, and a boat home in June 1975. 32,520 miles of comfortable holiday-marking, with a minimum of time spent tinkering a vintage 1967 2 CV light van — but then it was P.O. model, with reinforced chassis and suspension arms, for distant export.



ΡΑΛΛΥ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ 1977



Photo Citroën (7.427)

J.-P. Luc (Citroën CX 2400) 6^e au classement général, 1^{er} groupe 2, 1^{re} voiture française, 1^{er} équipage privé

Le Rallye Acropole, en Grèce, est, avec le Rallye du Portugal, une des rares compétitions européennes qui peuvent concourir par leurs difficultés avec les rallyes africains. Une bonne partie des parcours de liaison et la majorité des épreuves spéciales de vitesses y sont disputées sur piste de terre et de rocaïlle. Cette année, ces difficultés étaient encore accrues par le nombre des épreuves spéciales (49) et le rythme imposé au rallye par des contrôles horaires très rapprochés. Quatre étapes en boucle, chacune plus dure que la précédente. 170 concurrents au départ, le 29 mai 1977, avec les meilleurs pilotes des équipes officielles de Ford, Fiat, Toyota, Opel, Datsun... 29 voitures passeront la ligne d'arrivée, le 2 juin.

D'emblée Waldegaard, sur une puissante Ford Escort RS 1800 Grand Tourisme Spéciale, groupe 4, 245 ch, prend le commandement, un moment talonné par Mikkola (Toyota Celica, gr. 4) puis par son camarade de marque Roger Clark (Ford, gr. 4), devant Kallstrom (Datsun 160, gr. 4), Lampinen (Fiat 131 Abarth, gr. 4), Siroco (Datsun 160, gr. 4).

Mais voici qu'au fur et à mesure du déroulement des étapes, un jeune français glisse sa CX 2400 tricolore parmi tout ce beau monde. Il y réussit d'autant mieux que les spéciales sont plus dures. 40^e après la 1^{re} étape, 20^e après la 2^e, 10^e après la 3^e, malgré beaucoup d'ennuis avec des pneus qui ne convenaient pas (25 crevaisons!). Il signera même le 2^e meilleur temps dans la 40^e spéciale, juste derrière Waldegaard et devant Clark, Kallstrom, Lampinen et tous les autres!

Il termine 6^e au classement général scratch, premier de son groupe, première voiture française (car il devance la Renault 12 Gordini gr. 4 d'Oger), premier équipage français (plus de 30), premier équipage privé.

Il s'appelle J.-P. Luc, il a 28 ans. Il est venu de Marseille avec son coéquipier J.-P. Dupuis. Ils ont bénéficié du support de Total-Grèce et de la bonne volonté des agents grecs de Citroën.

Sa voiture est une CX 2400 à carburateur, préparée en groupe 2 dans le garage paternel.

Après la 4^e place au Maroc d'une 2200 de série avec Jean Deschazeaux, cette nouvelle performance de la CX affirme les qualités de ce modèle sur terrains difficiles et sa robustesse qui résiste aux épreuves les plus « casse voitures » du monde.

The Acropolis Rally in Greece, together with the Portugal Rally, is one of the few European events which can vie with African counterparts where difficulty, is concerned. A good many of the connecting stretches, and the majority of special speed tests, are fought out on tracks of earth or of scree.

This year, the difficulty was made even more formidable by the number of special tests (49) and the rhythm the rally had to keep up to as a result of frequently repeated timing checks. Four loop-type stretches, each harder than the last.

170 contestants were at the start, on 29 May 1977, with the best drivers of the official Ford, Fiat, Toyota, Opel and Datsun teams; but only 29 cars crossed the finishing line on 2 June.

From the very start Waldegaard, in a powerful Ford Escort RS 1800 GT Special, group 4, 245 HP, took the lead; for a time Mikkola (Toyota Celina, group 4) was hard on his heels, to be replaced by his marque mate Roger Clark (Ford), in front of Kallstrom (Datsun 160, gr. 4), Lampinen (Fiat 131 Abarth, gr. 4), and Siroco (Datsun, gr. 4).

But as one stretch succeeded another, a young Frenchman slipped his blue, white and red CX 2400 among these lords of the rally world. And the tougher the stretch, the better he did. He was 40th at the end of the 1st stretch, 20th after the 2nd, and 10th after the 3rd — in spite of a lot of trouble with unsuitable tyres: 25 punctures! He was second in the 40th special test, just behind Waldegaard and in front of Clark, Kallstrom, Lampinen and the field!

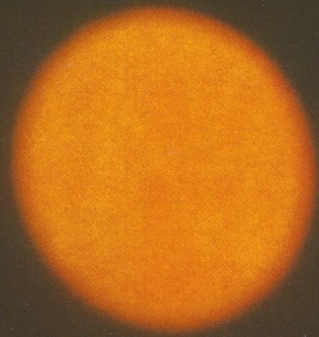
He finished 6th in the general scratch classification, first of his group, first French car (ahead of Oger's group 4 Renault 12 Gordini), first French team (over 30 entries), and first private team.

He is J.P. Luc, 28. He had come from Marseilles with his team-mate, J.P. Dupuis. The sponsorship of Total-Greece and the support of the Citroën agents in Greece were there to back them.

His car: a carburettor-feed CX 2400, prepared for Group 2 by his father's garage.

After the 4th place earned in the Morocco Rally by a standard production 2200 with Jean Deschazeaux at the wheel, this new performance by a CX underlines the model's qualities over difficult ground, and its resistance to the most gruelling „car-busting“ tests in the world.

STYLE



HISTOIRE D'UNE CARROSSERIE

La carrosserie d'une automobile Citroën est d'abord une œuvre de l'esprit... suivie d'une transposition dans la réalité.

C'est aux créateurs du Département Style du Bureau d'Études qu'incombe la tâche difficile de concevoir les formes, pures et fonctionnelles, du véhicule futur. Mais leur réflexion créatrice s'appuie sur des données concrètes : les cotes d'encombrement de la mécanique et les impératifs d'habitabilité qui leurs sont fournis. S'il leur est permis de rêver, leurs élans sont freinés par ces contraintes matérielles et un cahier des charges strict, lui-même défini par une étude de marché, les réglementations nationales et internationales, des considérations économiques...

C'est sur ces données de base que débutent les recherches des stylistes et les différentes étapes de la réalisation d'une carrosserie.

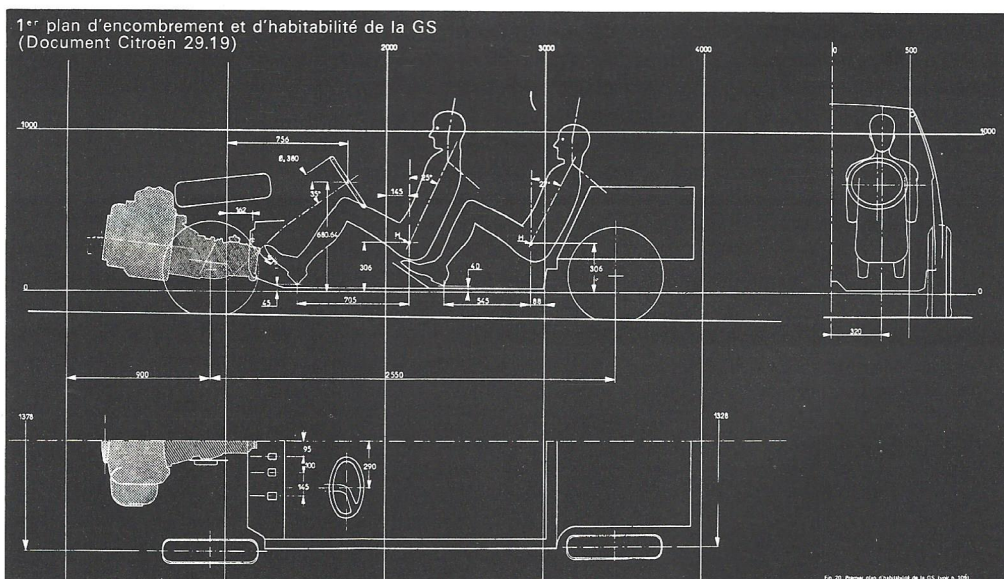
The body of a Citroën car is initially a creation of the mind — before being transposed into reality.

It is the exacting task of the creative people in the Styling Section of the Design Department to invent the pure, functional lines of the vehicle to be. Their creative thinking must however rest on concrete data: the overall dimensions of the mechanical parts and the passenger-space obligations with which they have to comply.

While not forbidden to dream, they must always retain at the back of their minds these hampering imperatives, together with a strict set of specifications, itself defined in accordance with the findings of market surveys, national and international regulations, not to mention economic considerations...

These are the basic data from which spring the stylists' research and the various stages in the design of a car body.

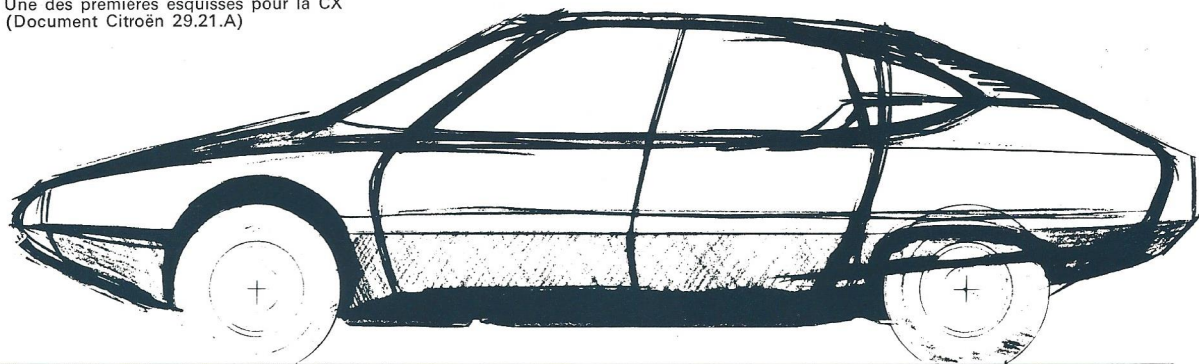
THE BODY BEAUTIFUL - A THUMBNAIL HISTORY



C'est à partir d'un plan dit « plan carrossier » que commence l'aventure pour le Département Style Citroën. Il doit concevoir la carrosserie du futur véhicule en tenant compte des impératifs que sont les cotes d'encombrement de la mécanique et l'habitabilité.

These diagrams, known as the „coach-builders' plan”, are the threshold of adventure for Citroën's Styling Section. This Section's job it is to design the future vehicle while meeting the „musts” of the mechanical parts' overall dimensions and passenger-space availability.

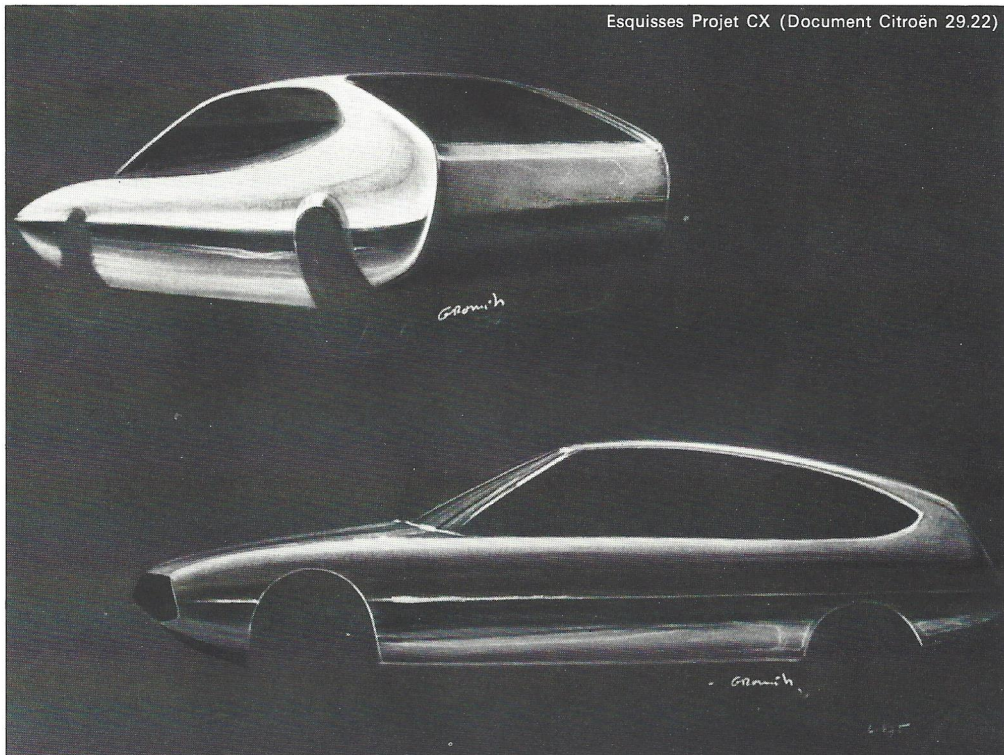
Une des premières esquisses pour la CX
(Document Citroën 29.21.A)



Le styliste jette alors sur le papier les esquisses qui représentent les lignes principales de la voiture telle qu'il l'a imaginée. Des premières esquisses naissent des dessins plus élaborés (ci-dessous).

The stylist then does rough sketches showing the overall lines of the car as he sees it. From the initial sketches stem more refined drawings (above) in which the imagined vehicle may be represented full scale.

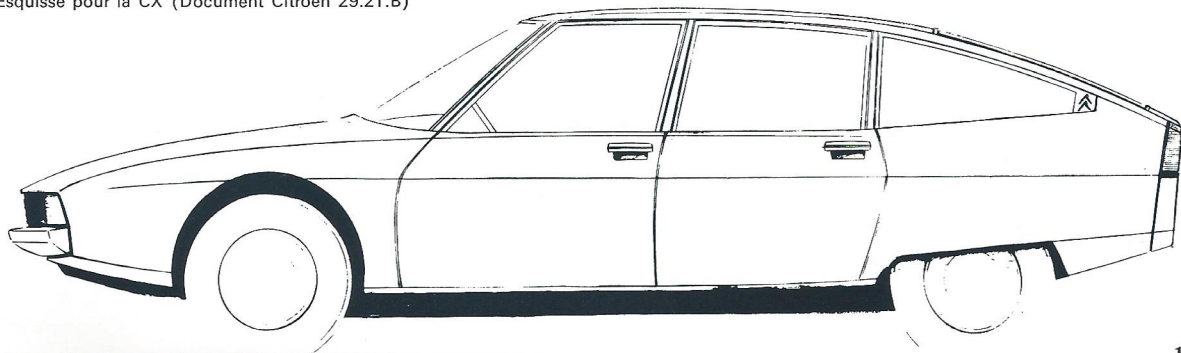
Esquisses Projet CX (Document Citroën 29.22)



Après les esquisses commence la phase active en atelier où le styliste et son équipe vont opérer sur une maquette en vraie grandeur, constituée d'un squelette en bois recouvert de plâtre armé de grillage. Après le dessin, la sculpture...

After the roughs comes the active studio phase, during which the stylist and his team work on a full-size model made up of a wooden framework supporting a wire netting armature on which plaster is cast. From the drawing board to 3 D...

Esquisse pour la CX (Document Citroën 29.21.B)



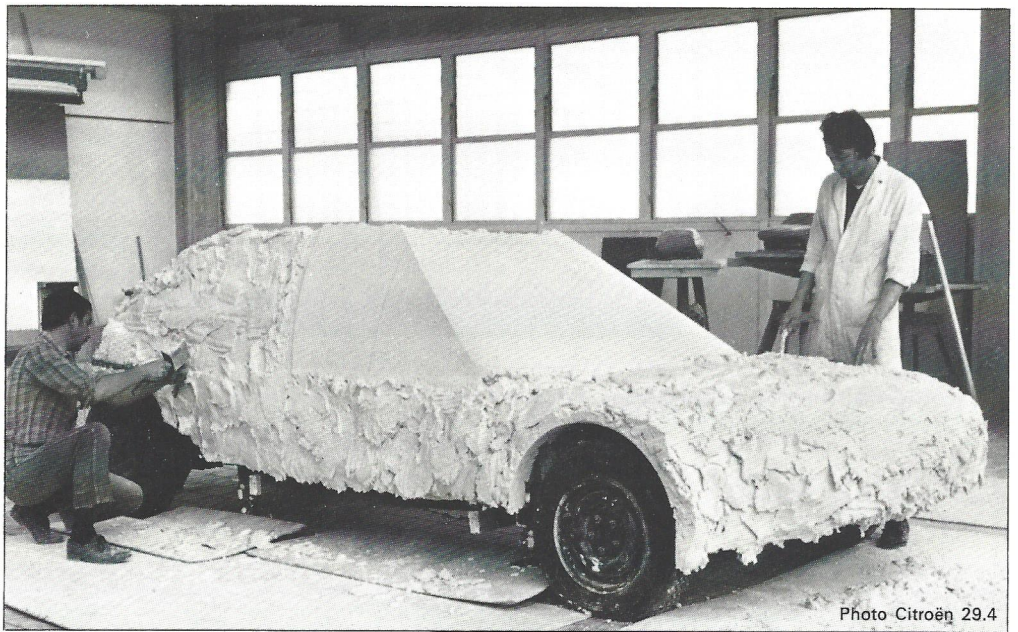


Photo Citroën 29.4

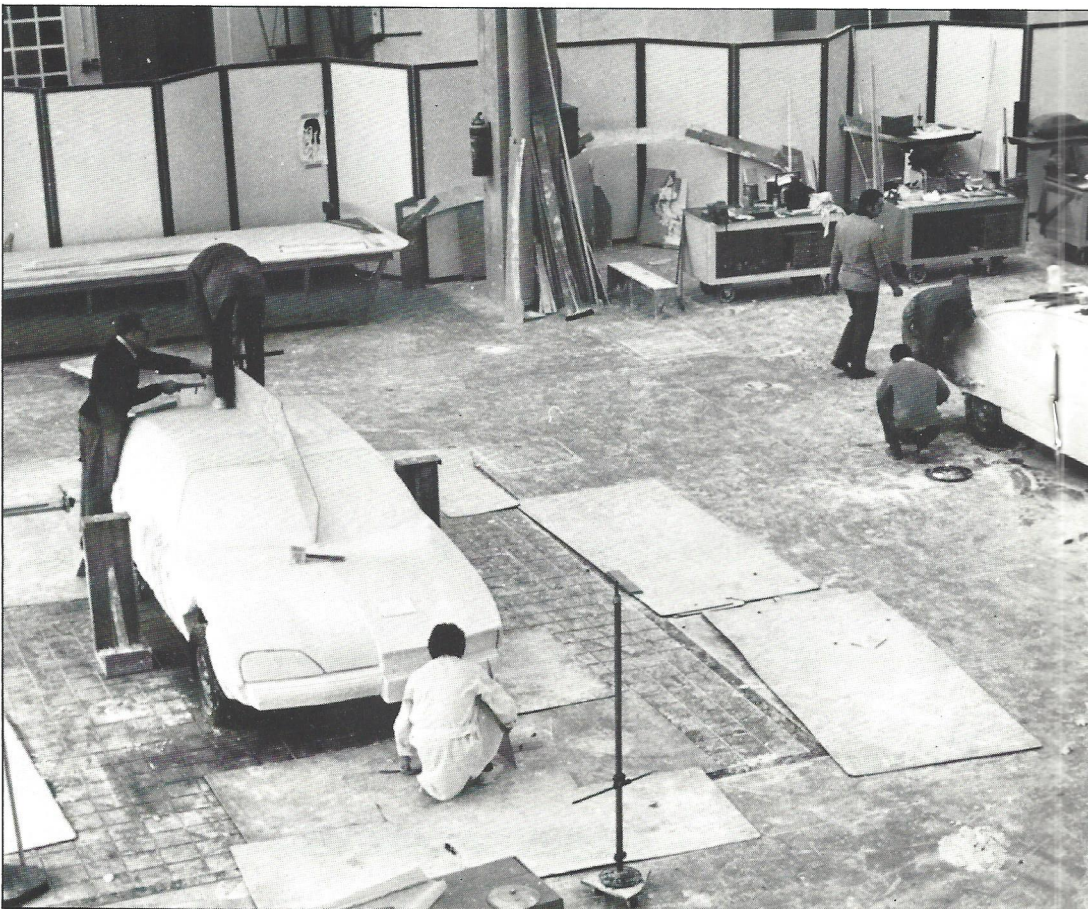
Dans l'atelier de modelage, plusieurs stylistes mènent, pour un même modèle, des recherches parallèles sur plusieurs maquettes; chacune d'entre elles traite généralement de deux propositions (une par moitié de véhicule).

Parallèlement à ces études, des essais sont conduits en soufflerie sur maquette à l'échelle 1/5 ou 1/8. Chez Citroën, ces recherches aérodynamiques sont très poussées. Elles permettent de réduire la résistance à l'avancement (Cx S), d'assurer la

In the modelling studio, several stylists simultaneously do research in parallel, on several plaster models, for one and the same body; each of these models usually deals with two proposals (one for each half of the vehicle).

From this exploratory work often emerges a result far removed from the shapes suggested in the initial drawing.

In parallel with this styling research, wind-tunnel tests are run on reduced 1/5 or 1/8 scale models. At Citroën, we always



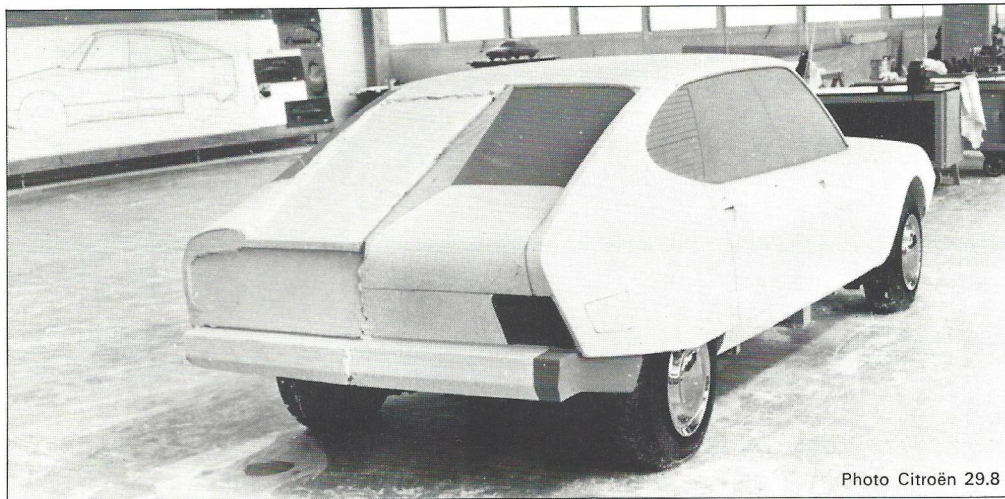


Photo Citroën 29.8

stabilité au vent latéral... Mais elles nécessitent de nombreuses mesures et pesées. On associe à celles-ci des visualisations de l'écoulement de l'air sur les parois à l'aide de deux techniques : déplacements et décollements de fil de laine, ou traînées de fumée colorée pour des vitesses données (ci-dessous, à droite). Les différentes études en plâtre sont soumises une par une à la Direction qui choisit l'une d'entre elles. La maquette retenue sera alors transportée dans la nature, et examinée dans un cadre sans références géométriques. Puis elle sera peinte, et revêtue extérieurement de ses prototypes d'accessoires : la CX est née.

carry our aerodynamic research to the pitch of perfection. It allows drag ($C_x S$) to be reduced and stability in side-wind conditions to be improved — but it calls for vast numbers of measurements and weighings. In addition, air flow along the body walls is visualized by two techniques: lateral and perpendicular shift of lengths of wool yarn or of streams of coloured smoke, for a variety of set speeds. The various plaster test models are submitted one by one (or rather one half by one half!) to the Management, who settles on one of them. The chosen model is then taken out into the countryside, to be examined free from geometrical references.

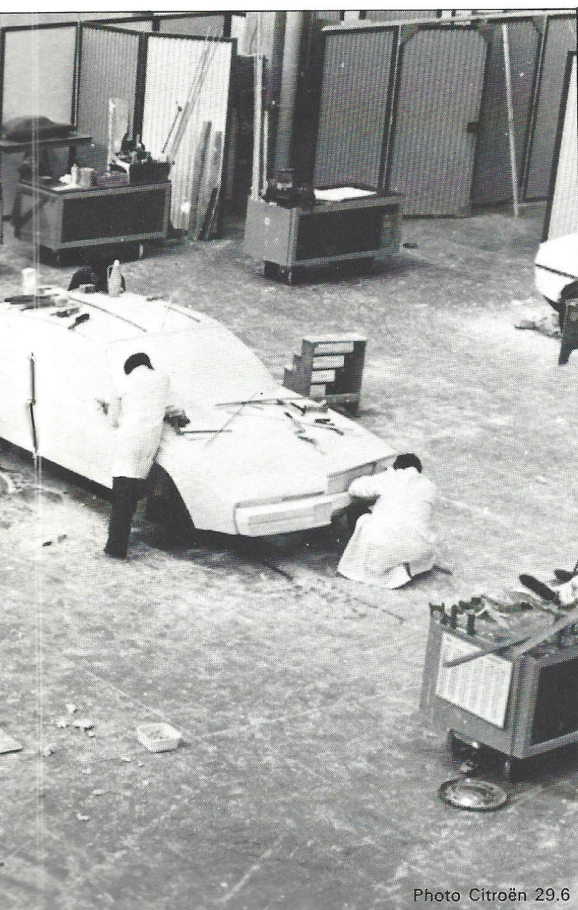


Photo Citroën 29.6



Photo Citroën 29.1

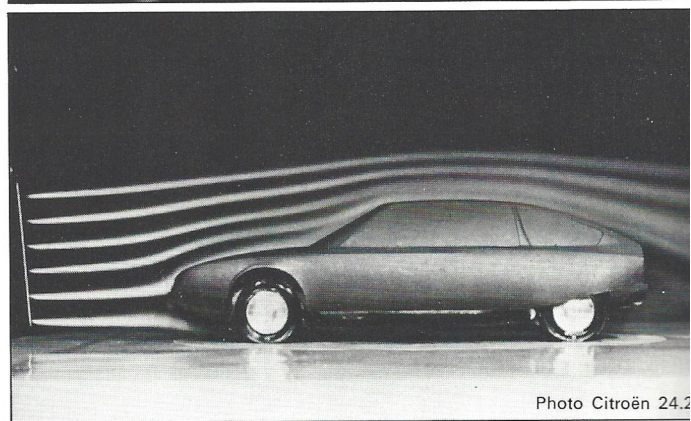
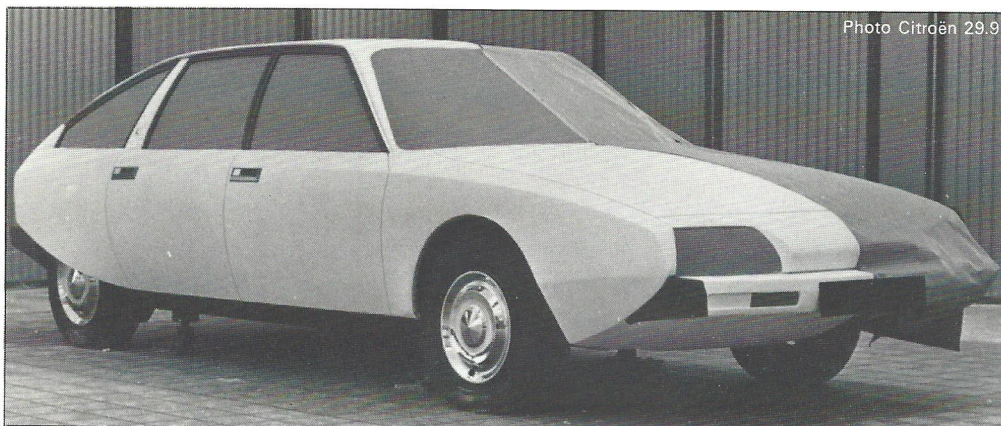


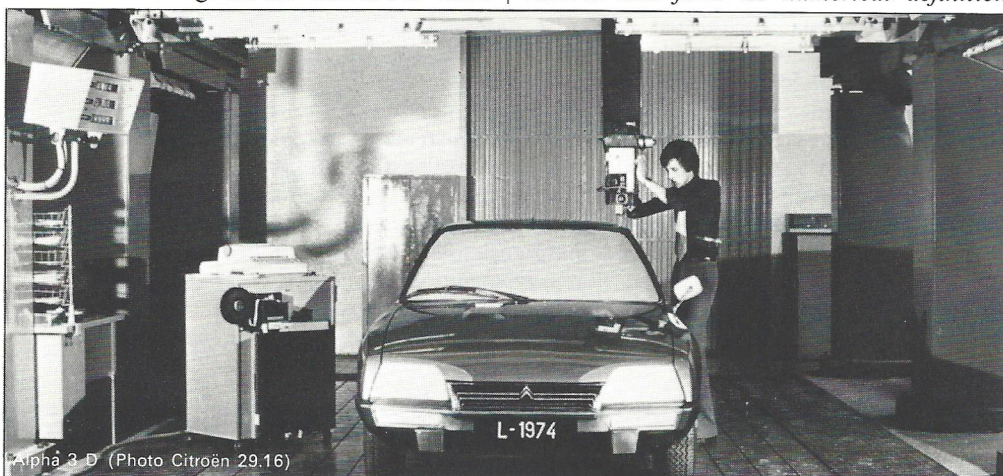
Photo Citroën 24.2



Elle quitte alors provisoirement le Département Style pour être soumise à l'« Alpha 3 D » : un palpeur relève, enregistre et fixe sur une bande perforée sa définition numérique. Ce recours à l'informatique permet de gagner un temps précieux et d'obtenir une rigoureuse exactitude dans

It is now painted, fitted externally with its prototype accessories: and thus the CX is born.

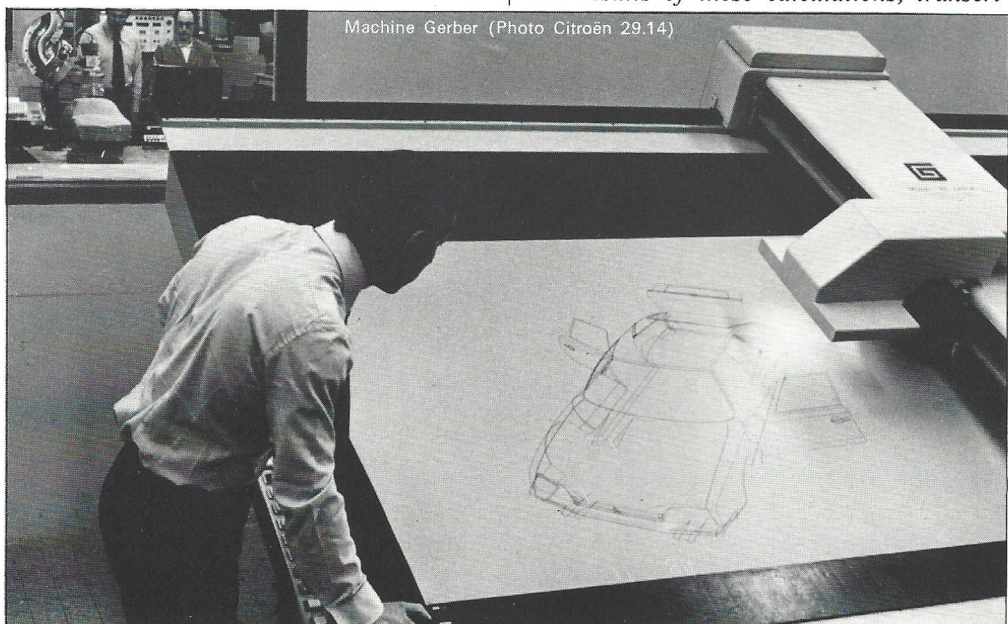
It then temporarily leaves the Styling Section, to be submitted to the searching finger of „Alpha 3 D”: a palp measures, records and fixes its numerical definition



Alpha 3 D (Photo Citroën 29.16)

le relevé complet des formes de carrosserie. L'information, stockée sur ordinateur peut être utilisée à tout moment par des programmes de traitement. Les résultats de ces calculs, transcrits sur bandes perforées, permettent de piloter des machines outils ou des machines à dessiner.

on a perforated strip. This use of data processing allows precious time to be saved while securing strict accuracy in the global recording of the body's form. The data, stored in a computer, are available at any time for processing programmes. The results of these calculations, transcri-



Machine Gerber (Photo Citroën 29.14)



Photo Citroën 29.5

Ainsi la machine Gerber du Bureau d'Études Citroën dessine à la demande la carrosserie ou ses éléments, en vraie grandeur ou à l'échelle réduite, en élévation ou en perspective (page précédente). Retour de la maquette au « Style ». On en réalise alors une empreinte creuse, ou matrice, obtenue par application d'une couche plastique (araldite) renforcée par une armature en bois.

Afin de rendre possible le démoulage, la voiture est divisée en grands éléments dont les empreintes sont relevées. Généralement : panneaux de côté droit et gauche, partie arrière, pavillon, partie avant.

De ces matrices seront tirés les éléments extérieurs de la carrosserie, obtenus eux aussi par application au pinceau d'une couche d'araldite d'une épaisseur de 5 mm.

Les découpes de ces éléments, assemblées entre elles, puis montées sur une plate-forme, constitueront la maquette creuse en araldite du véhicule, qui recevra l'aménagement intérieur prototype et servira notamment aux essais d'habitabilité et d'accessibilité.

bed on punched tapes, allow machine tools or drawing machines to be automatically controlled. Thus, from these taped data, the Citroën Design Department's Gerber machine can at will make a drawing of the body or its constituent parts, at full or reduced scale, in elevation or in perspective.

Here the model is back in the Styling Section. A hollow mould or matrix is now made, by applying a layer of plastic (araldite) reinforced with a wooden armature.

In order to make withdrawal of the parts possible, the car is broken down into large sub-areas, individual impressions of which are taken. As a general rule: right and left side panels, rear portion, roof, forward part.

From these matrices the outside parts of the body will be taken, also by applying a 0.2 inch layer of araldite with a brush.

These parts, once cut out and assembled together, form a „negative” or „female” araldite model of the vehicle, to be fitted with the interior upholstery of the prototype for use in particular in testing for spaciousness and accessibility.

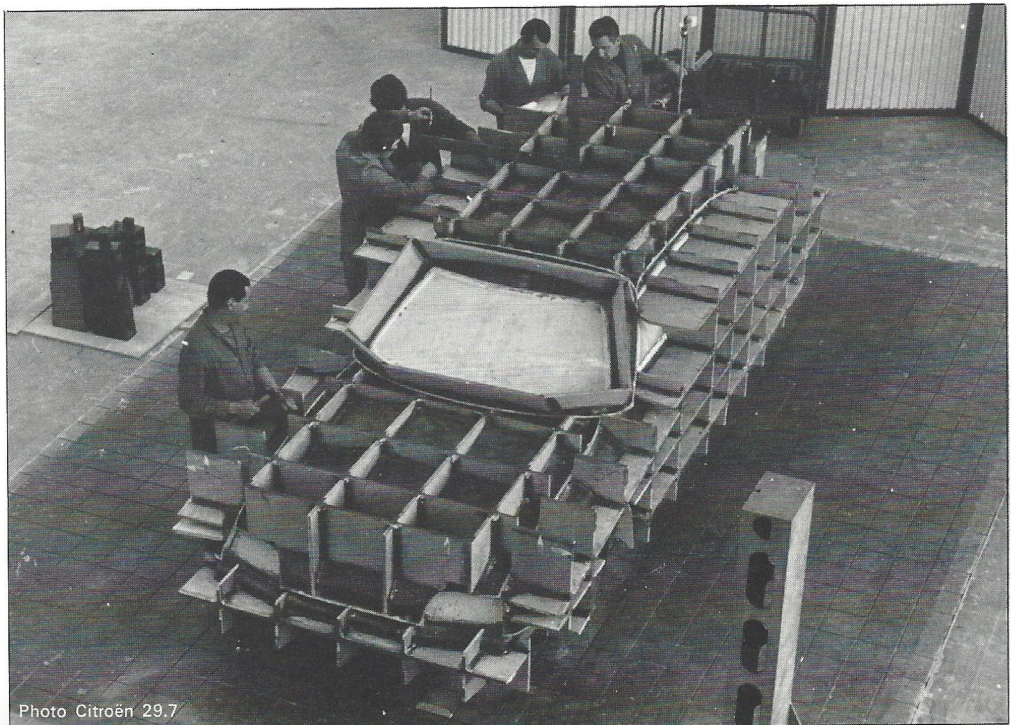


Photo Citroën 29.7

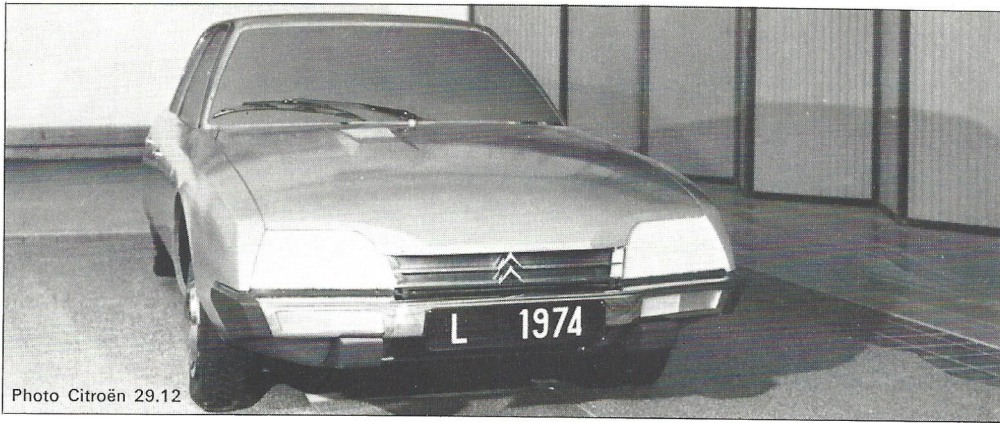


Photo Citroën 29.12

Sur cette maquette creuse, seuls les sièges sont réels. Le panneau extérieur des portes est en araldite, la doublure est en bois et le panneau intérieur en araldite.

In this hollow model, the seats alone are genuine. The outside door panels are of araldite, the core is of wood, the inside prototype panel of araldite again.



Photo Citroën 29.10

La planche de bord et son tableau, la console, le volant de direction sont eux aussi des prototypes en araldite, issus de recherches réalisées en terre à modeler.

The dashboard and instrument panel, the bracket and the steering wheel also are mere araldite prototypes, taken from clay models.

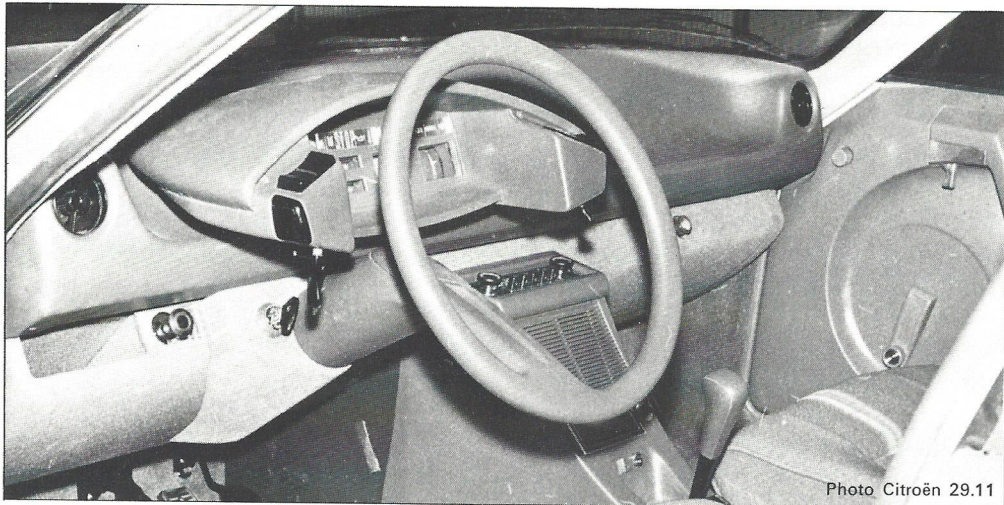


Photo Citroën 29.11

Ensuite d'autres stylistes s'occuperont du choix des coloris, des matériaux et des garnissages intérieurs.

Other stylists will then take over, as regards choice of colours, of materials and of upholstery fabrics.

Ainsi peuvent être résumées les grandes étapes de la conception d'une carrosserie d'automobile. Des milliers d'heures d'études seront cependant encore nécessaires avant d'arriver à la production en série du véhicule Citroën qui vient d'être créé.

Such then, in brief, are the various stages in the design of a motor-car body. And yet many thousands of hours of work will still be required to allow mass production of the Citroën vehicle whose visual lines have just been finalized.

14 WEEK-ENDS



Photo Citroën (19.502)

20 2CV CROSS

D'Eindhoven à Spresiano,
de Marignane à Tournai,
de Boningen à Santarem,
de Vic-Fezensac à Vigo,
de Longbridge à Gerone,
les 2 cv n'arrêtent pas !

Qu'est-ce que la 2 CV? C'est une voiture qui n'a jamais dit son dernier mot. Après trente ans d'existence, elle sait encore nous étonner : sur un circuit de 2 CV Cross en Hollande, une Porsche tourne en 52 secondes 5; quelques minutes plus tard, une 2 CV boucle son tour en 55 secondes. Deux secondes d'écart seulement! Cinq mille spectateurs peuvent en témoigner, c'était au 2 CV Cross de Valkenswaard, près d'Eindhoven, en Hollande. Ce n'était qu'une péripétie parmi toutes celles qui marquèrent les 2 CV Cross Citroën-Total 1977 dont la saison internationale bat son plein. Hautes en cou-

How could you define a 2 CV? As a car that has never said its last word. After thirty years' existence, it can still amaze us: on a 2 CV Cross circuit in Holland, a Porsche did the lap in 52.5 seconds; a few minutes later, a 2 CV did it in 55 seconds. A mere two seconds difference! Five thousand spectators can vouch for it, for this happened at the Valkenswaard 2CV Cross, near Eindhoven, Holland. Here was but one adventure among all those that have marked the Citroën-Total 2 CV Cross 1977 season, currently at its height. Picturesque, enthralling and spectacular, on and off the track, they add zest to each event, for



Photo Malard (Citroën 19.517)



Photo Lamanda (Citroën 19.504)

leurs, passionnantes, spectaculaires, elles marquèrent chaque épreuve, sur la piste et hors de la piste, tel ce lâcher de parachutistes à Tournai, ce lâcher de taureaux à Santarem... ou ce lâché des frères Franco par Patrick Lapie à Landivisiau!

Après Alicante, La Spezia, Lisbonne (voir « Double Chevron » n° 47), ce fut au tour de la Hollande d'entrer dans la danse, les 16 et 17 avril à Valkenswaard, près d'Eindhoven.

Beau temps froid. Forte participation : 114 pilotes, dont 27 français, 10 belges, 6 anglais, 2 suisses. Sur un circuit permanent de rallye-cross, comportant un peu trop d'asphalte, le champion hollandais 1976, Henk Oudhof, triomphe devant les français Gérard Tilliette et J.-P. Privat et le hollandais Wim van Barneveld. 10 français, 9 hollandais, 2 anglais (Royce Grey et John David Lee) se partagent le classement général.

Marignane, 1^{re} épreuve en France, les 23 et 24 avril. Beau temps, piste améliorée sur l'an dernier. Doublé des frères Franco, Bruno et Antonio, devant Ballereau et Blanc.

Boningen, 30 avril-1^{er} mai, unique épreuve suisse de la saison, 74 pilotes s'affrontent dans le froid et sous la pluie sur une piste étroite, raccourcie du fait d'inondation. Nouveau doublé des Franco

instance with a drop of parachutists at Tournai, bulls let loose at Santarem — or the brothers Franco left far behind by Patrick Lapie at Landivisiau!

After Alicante, La Spezia, and Lisbon (see, Double Chevron N° 47), holland came into the limelight on 16 and 17 April, at Valkenswaard near Eindhoven.

The weather was fine but cold. Runners were numerous: 114 entries and among them 27 Frenchmen, 10 Belgians, 6 Englishmen and 2 Swiss. On a permanent cross-country rally circuit including rather too much tarmac the 1976 Dutch champion, Henk Oudhof, won the day in front of Gérard Tilliette and J.P. Privat, both French, and his compatriot Wim van Barneveld. The general classification was shared by 10 Frenchmen, 9 Dutch and 2 English (Royce Grey and John David Lee).

Marignane, first event to take place in France was on 23 and 24 April. The weather was fine and the track improved over last year. Double victory of the brothers Franco, Bruno and Antonio, in front of Ballereau and Blanc.

Boningen on 30 April — 1st May, sole Swiss event of the year. 74 drivers fighting it out in cold, rainy weather on a track shortened on account of floods. Fresh double victory of the Francos (Antonio ahead) in front of Jean-Patrick Claude and Jean Roussillon. Richard Gengler, a Belgian, was 6th. Six Swiss drivers reached the final, some for their very first 2 CV. Cross, behing Paul Leisibach.

Spresiano (Italy), run on the same dates. Cloudy skies. 10,000 spectators. This was the first fruitful Italian effort in the Citroën-Total International Trophy contest: Remo Passadore won, in front of Mario Daviati and Bruno Romano. 56 entries all told. Austrian driver Gluxmann was 14th in the final.

Vic-Fezensac (France), on 14 and 15 May. 87 French drivers and Belgian Dirk Oosterlink met again on the very fine Gers circuit, unfortunately in conditions of rain and mud which slowed down the races. Drier weather on the Sunday allowed Antonio Flanco to resume his usual form, after a dubious performance on the Saturday. 2nd Jean Roussillon, in front of Bruno Franco. They were long threatened by: Ballereau (4th), Lapie (5th) and Michel Blanc, unfortunately hindered by a slugard in the final.

Coimbra (Portugal), same date, same weather. 65 Portugese drivers. After one competitor had been disqualified on dismantling his car, the winner was Manuel Almeida Marquès, in front of Helder Abrantes and Pedro Meireles.

Gerona (Spain) same dates, but better weather. 15,000 spectators, 42 Spanish drivers, one Frenchman (Fluxench, 17th in the final) and one Belgian. 1st Victor Miralta Gamisans, in front of Enrique Botella Ahullo and Manuel Garcia Ma'tinez.

2CV CROSS



Photo Guyot (Citroën 19.493)



Photo Lamanda (Citroën 19.504)

(Antonio en tête) devant Jean-Patrick Claude et Jean Roussillon. Le belge Richard Gengler est 6^e. Six pilotes suisses accèdent à la finale derrière Paul Leisibach, dont certains pour leur premier 2 CV Cross.

Spresiano (Italie), aux mêmes dates. Temps nuageux. 10 000 spectateurs. C'est le début de l'essor italien au Trophée International Citroën-Total : Remo Passadore l'emporte devant Mario Daviati et Bruno Romano. 56 concurrents au total. L'autrichien Gluxmann 14^e en finale.

Vic-Fezensac (France), 14 et 15 mai. 87 pilotes français et le belge Dirk Oosterlink se retrouvent sur le très beau circuit du Gers, hélas sous la pluie et dans la boue qui ralentit les courses. Un temps plus sec le dimanche permit à Antonio Franco de se reprendre après ses tâtonnements de la veille. 2^e Jean Roussillon devant Bruno Franco. Les menacèrent longtemps : Ballerau (4^e), Lapie (5^e) et Michel Blanc en grande forme, malheureusement gêné en finale par un retardataire.

Coimbra (Portugal), même jour, même temps, même boue. 65 pilotes portugais. Après déclassement d'un concurrent au démontage de sa voiture. Le premier est Manuel Almeida Marquês devant Helder Abrantes et Pedro Meireles.

Gérona (Espagne), mêmes jours mais meilleur temps. 15 000 spectateurs. 42 pilotes espagnols, un français (Fluxench 17^e en finale) et un belge. 1^{er} Victor Miralta Gamisans devant Enrique Botella Ahullo et Manuel Garcia Martinez.

Longbridge (Grande-Bretagne), mêmes dates. Temps moyen. 30 anglais et un français, qui finira 3^e : Georges van Eslande. 1^{er} David O'Keeffe. 2^e Dave Holt. 4^e une femme : Frances Creasey. La semaine suivante, à Gropello Cairoli (Italie) : 59 italiens, 14 suisses, 8 autrichiens, 4 français. Nouveau succès des Franco, mais les italiens Antonio Manzo (3^e) et Leone Pelachin (4^e) les serrent de près. Le suisse Peter Weber est 10^e.

Tournai, 28 et 29 mai, premier 2 CV Cross en Belgique, restera sans aucun doute l'un des plus réussis de la saison. Soleil radieux, plus de 12 000 spectateurs, 103 pilotes de six nationalités, circuit rapide en pleine ville et courses palpitantes. Devant des belges pour la plupart débutants, les français se taillent la part du lion. Antonio et Bruno Franco ne réussissent à l'emporter qu'en finale sur Patrick Lapie (3^e), Rémy Cordebar et Michel Blanc. Le suisse Peter Sprüngli est 9^e, le hollandais van Barneveld 10^e.

Landivisiau, 4 et 5 juin, temps changeant, courses mouvementées sur un sol de « moquette » rapidement creusé d'énormes trous. Extraordinaire finale où l'on vit Patrick Lapie passer en force Antonio Franco. 3^e Bruno Franco devant Michel Blanc et Jean-Patrick Claude. Remarquable 7^e place d'un débutant local : le brestois Guy Suignard. A la tête d'un groupe de 7 pilotes anglais, Royce Grey termine 9^e, Peter Dalkin 14^e. L'expérience venant, les étrangers commencent à s'enhardir et britanniques, suisses, belges, bientôt même italiens, ne craignent plus de franchir leurs frontières.

Ferrara (Italie) 11 et 12 juin. Très beau temps. 62 pilotes, dont 6 suisses (Peter Weber 5^e) et les frères Franco, largement battus (Antonio 8^e, Bruno 15^e) notamment par Antonio Manzo 1^{er}, Bruno Romano 2^e, Leone Pelachin 3^e.

Vigo (Espagne), mêmes jours. Temps changeant. 20 000 spectateurs chaque jour. 55 pilotes, dont 15 portugais, ainsi qu'un suisse et le français

Longbridge (UK), same dates. Weather unsettled. 30 English drivers and one French, who finished 3rd: George van Eslande. 1st David O'Keeffe. 2nd David Holt. In 4th place: a girl, Frances Creasey.

The following week, at Gropello Cairoli (Italy): 59 Italians, 14 Swiss, 8 Austrians and 4 Frenchmen. Success again smiled on the Francos, closely followed by Italians Antonio Manzo (3rd) and Leone Pelachin (4th). Peter Weber of Switzerland was 10th.

Tournai 28 and 29 May, first 2 CV Cross on Belgian soil, and likely to remain one of the best of the season. Glorious sunshine, over 12,000 spectators, 103 drivers of six nationalities, a fast circuit right in the town, and most exciting races. Ahead of the Belgians — beginners for the greater part — the French drivers had a ball. Antonio and Bruno Franco only managed to win in the final, over Patrick Lapie (3rd), Rémy Cordebar and Michel Blanc. Swiss Peter Sprüngli was 9th, Dutchman van Barneveld 10th.

Landivisiau (France), on 4 and 5 June, unsettled weather and animated races on a „carpet” course which was soon a mass of enormous potholes. The final was quite extraordinary: Patrick Lapie overtook Antonio Franco at the finish. 3rd Bruno Franco in front of Michel Blanc and Jean-Patrick Claude. A remarkable 7th place for a local beginner: Guy Suignard, of Brest. Leaders of a group of 7 English drivers, Royce Grey finished 9th, with Peter Dalkin 14th. Having acquired some experience, the foreigners were beginning to become bolder and British, Swiss, Belgian and soon even Italian drivers were starting to venture abroad.

2CV CROSS



Photo Guyot (Citroën 19.495)



Photo Guyot (Citroën 19.499)

2CV CROSS

Christian Komaniecky, qui triomphera de haute lutte devant Victor Miralta Gamisans, José Manuel Aguado Romero et José Ascaso Puyo. Le 1^{er} portugais, Manuel J. Silva, est 5^e.

Camberley (Grande-Bretagne). 18-19 juin. Temps glacial. 43 pilotes, dont une femme, Marjorie Cheetham (10^e en finale), 5 français (Gérard Tilliette terminera 6^e) et 2 belges. Un peu trop de rudesse peut-être dans les approches pendant les courses. 1^{er} David O'Keeffe, 2^e Tony Humm, 3^e John Waghorn.

Santarem (Portugal), mêmes jours. Malgré la pluie, c'est la feria dans la capitale de l'élevage. 60 pilotes. Le français Komaciecky a fait le voyage. Pas en vain, mais un peu surpris par la virilité affirmée de ses adversaires, il fera presque aussi bien qu'en Espagne : 2^e, derrière José Gomes 1^{er}, et devant l'espagnol José Alfonso Alvarez Ruiz. Le suisse Karl Richer n'a pas non plus hésité devant la longueur du voyage, il termine 17^e.

Très beau temps à Maggiora (Italie), 2 et 3 juillet. 83 pilotes, dont une forte équipe suisse (18) et française (11). Les Franco à nouveau battus : Antonio 5^e, Bruno 13^e. Les suisses Markus Roth 6^e et Hubert Bourquin 11^e. Premier : l'excellent italien Leone Pelachin, devant ses compatriotes Antonio Manzo et Bruno Romano.

Pont de Ruan, 9 et 10 juillet, épreuve de contrastes : boue et inondation le samedi, beau temps et sol sec le dimanche. 112 pilotes de 6 nationalités. Michel Blanc, leader des 2 jours dut dans les derniers tours s'incliner devant Jean Ballereau. L'autre leader du week-end, Patrick Lapie, fut infortuné en 1/2 finale et en finale (13^e). 3^e Antonio Franco, devant Coulon et Tilliette. Un excellent italien, Bruno Romano, est 8^e. Le meilleur anglais, J.D. Lee, parti 23^e en finale, termine 10^e. Comme le suisse Pichler 15^e, parti à 24^e. 16.000 spectateurs.

Durant le même week-end (9-10 juillet), 9 pilotes français avaient préféré l'Espagne à la Touraine : San Sebastian, 10.000 spectateurs mais 40 pilotes seulement, dont les français, deux belges et un portugais, Dos Santos Martins, qui terminera 9^e en finale, finale remportée par Manuel Romero Pinar devant José Alfonso Alvarez Ruiz et Victor Miralta Gamisans. Le 1^{er} français, l'occitan Guy Jaen est 7^e.

Ferrara (Italy), 11 and 12 June. Very fine weather. 62 competitors, of whom 6 were Swiss (Peter Weber 5th) and the brothers Franco, soundly drubbed (Antonio 8th, Bruno 15th) by Antonio Manzo 1st, Bruno Romano 2nd and Leone Pelachin 3rd.

Vigo (Spain), same dates. Weather unsettled. 20,000 spectators each day. 55 drivers and among them 15 Portugese, together with a Swiss and Frenchman Christian Komaniecky, who after a doughty combat won from Victor Miralta Gamisans, José Manuel Aguado Romero and José Ascaso Puyo. The first Portugese, Manuel J. Silva, came in 5th.

Camberley (UK). 18-19 June. Freezing cold weather. 943 drivers, among them a girl, Marjorie Cheetham, 10th in the final, 5 Frenchmen (Gérard Tilliette was to finish 6th) and 2 Belgians. Perhaps a little too rough when approaching during the races. 1st David O'Keeffe, 2nd Tony Humm, 3rd John Waghorn.

Santarem (Portugal), same dates. Despite the rain, it was a feria in this cattle-breeding capital. 60 competitors. French driver Komaniecky was among them, and not in vain; but, rather surprised at the marked virility of his opponents, he did less well than in Spain: 2rd, behind José Gomez. Spaniard José Alfonso Alvarez Ruiz was 3rd. Karl Richer, a Swiss not scared by the length of the journey, finished 17th.

The finest of weather at Maggiora (Italy), on 2 and 3 July. 83 drivers, with large Swiss (18) and French (11) teams. The Francos once more beaten: Antonio 5th, Bruno 13th. Swiss contestants Markus Roth and Hubert Bourquin respectively 6th and 11th. First: the excellent Leone Pelachin, in front of this compatriots Antonio Manzo and Bruno Romano.

Pont de Ruan (France), 9 and 10 July, an event of contrast: pouring rain and floods on the Saturday, fine weather and a dry track on the Sunday. 112 drivers of 6 nationalities. Michel Blanc, who had led throughout both days, had to give way to Jean Ballereau during the last laps. The other leader this week-end, Patrick Lapie, was unlucky in the semi-final and final (13th). Antonio Franco made 3rd place in front of Coulon and Tilliette. An excellent Italian, Bruno Romano, was 8th. The best of the English drivers, J.D. Lee, 23rd at the start of the final, finished 10th. Pichler, a Swiss, started 24th and came in 15th.

During that same week-end (9-10 July), 9 French drivers had preferred Spain to Touraine: San Sebastian, 10,000 spectators; but only 40 competitors, and among them the Frenchmen already mentioned, two Belgians, and a Portugese. Dos Santos Martins, who was to finish 9th in the final, won by Manuel Romero Pinar in front of José Alfonso Alvarez Ruiz and Victor Miralta Gamisans. The 1st Frenchman, Guy Jaen, was 7th.

A week later, on 16 and 17 July, one of the shrines of car racing was involved: Brands Hatch (UK), with another triumph for Patrick Lapie — in unflappable form. 2nd Gérard Tilliette, 3rd Jean Bernard Roger. Behind these three (French) drivers: Tony Humm, 4th and David Lee 5th. Patrick Butet, another Frenchman, came in 9th. A girl, Marjorie Cheetham, was 18th in the final.



Photo Lamanda (Citroën 19.512)

Huit jours plus tard, les 16 et 17 juillet, c'est un haut lieu de l'automobile : Brands Hatch (Angleterre) qui vit à nouveau triompher un Patrick Lapie décidément en pleine forme. Deuxième : Gérard Tilliet, 3^e Jean Bernard Roger. Derrière ces trois français, le peloton des britanniques : Tony Humm 4^e, David Lee 5^e. Le français Patrick Butet est 9^e. Une femme, Marjorie Cheetham arrive 18^e en finale.

Les 16 et 17, toujours, mais au Portugal, à Porto, spectateurs en masse : plus de 20.000 au soleil pour assister aux ébats mouvementés de 70 pilotes (3 espagnols, 2 belges, un français). José Inverno Amaral y enregistre sa seconde victoire de la saison, devant José Alfonso Alvarez Ruiz 2^e, et Francisco Lage 3^e, tous portugais.

Au cours des 25 premières épreuves de la saison 1977, 26 voitures ont été démontées à l'issue des courses, pour vérification de leur conformité avec la production de série. Vingt ont été reconnues conformes; six disqualifications ont été prononcées pour les autres.

Aux deux tiers de la saison, exactement après 25 épreuves disputées sur un total de 34 (36 prévues mais St-Amand-les-eaux en France et Darlington en Angleterre avaient dû être annulées: piste rendue totalement impraticable par inondation), le classement du Trophée International Citroën-Total commençait à se dessiner. Mais il était loin d'être définitif puisqu'il tient compte des trois meilleurs résultats (30 points pour une première place, 26 pour une 2^e, 23 une 3^e, etc.) de chaque pilote avant la Finale de Treffing (Autriche) qui, les 15 et 16 octobre, départagera les concurrents. Ceci veut dire qu'il suffit à un pilote ayant enregistré 60 points en deux victoires d'en remporter une 3^e pour bondir dans le peloton de tête. C'est le cas par exemple de l'anglais David O'Keeffe ou du portugais José Inverno Amaral, provisoirement 20^e ex aequo. C'est le cas du français Patrick Lapie, 3^e avec 83 points qui pourrait passer 1^{er} ex aequo si une nouvelle victoire venait améliorer son score. Seul les frères Franco avaient fait le plein de leurs points jusqu'à la finale.

Au 31 juillet 1977, le classement du Trophée était le suivant : 1^{ers} ex aequo Bruno et Antonio Franco (F) 90 points. 3^e Patrick Lapie (F) 83 points. 4^{es} ex aequo : José Alfonso Alvarez Ruiz (E) et Antonio Manzo (I) 82 points. 6^e Victor Miralta Gamisans (E) 79 points. 7^e Leone Pelachin (I) 76 points. 8^{es} ex aequo Jean Ballereau (F) Christian Komaniecky (F) 74. 10^{es} ex aequo José Gomes (P), Bruno Romano (I) et Gérard Tilliet 72. 13^e Michel Blanc (F) 68.

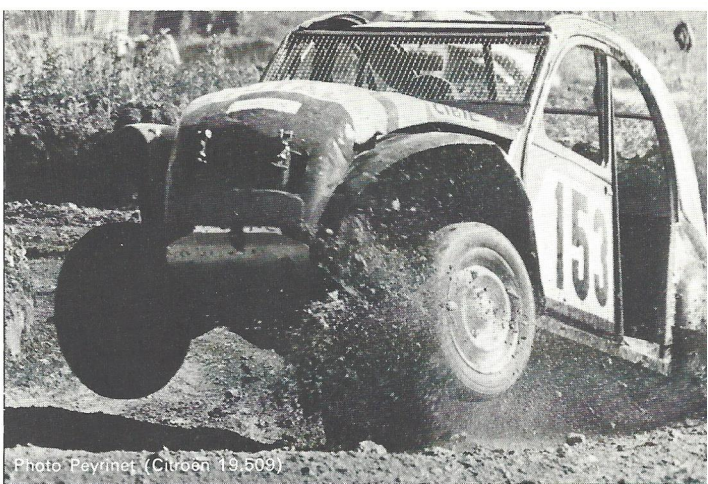


Photo Peyrinet (Citroën 19 509)

Also on 16 and 17 July, but in Portugal, at Oporto, huge crowds — 20,000 — came in hot sunshine to watch the animated performances of 70 drivers (3 Spaniards, 2 Belgians, 1 Frenchman). José Inverno Amaral won his second victory of the season, in front of two compatriots, Alvarez Ruiz, 2nd and Francisco Lage, 3rd.

During the first 23 meetings of the 1977 season, 26 cars were stripped at the end of the race, in order to check that they complied with standard production model specifications. Twenty were found perfectly in order, while the other 6 were disqualified.

Two thirds of the way through the season — or to be precise after 23 races run out of a total of 34 — 36 had been planned, but Saint-Amand-les-Eaux in France, and Darlington in England, had to be cancelled, both courses having been completely thrown out of action by floods — the classification of the Citroën-Total International Trophy was beginning to gel. It nevertheless remained far from final, since it takes into account, the three best results (30 points for a first place, 26 for a 2nd, 23 for a 3rd, and so on) of each driver, prior to the final at Treffing (Austria), which will settle the whole affair on 15 and 16 October. This means that any driver having already scored 60, with two victories, can, with one more, jump into the clan of the top-dogs. Such, for instance, is the case of Britisher David O'Keeffe, or of Portuguese José Inverno Amaral, who currently lie equal 19th. It is also the case of Frenchman Patrick Lapie, 3rd with 83 points, who might move to "equal first" if his score improved by another victory. Alone up to the final the brothers Franco had earned maximum points.

2CV CROSS



Photo Citroën (19 516)

échos

LA BONNE FORME

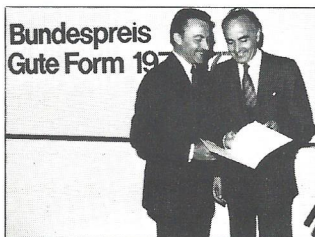


Photo Citroën 30.60

BERLIN (Allemagne fédérale). Pour la première fois une voiture étrangère reçoit le prix « Bonne Forme » décerné par des experts sous l'égide du ministère de l'Économie d'Allemagne fédérale : la Citroën CX 2400. Ce prix, qui récompense le meilleur habitacle automobile, a été remis le 13 juin 1977, par le Dr Hans Friderichs, ministre de l'Économie (à droite) à M. J. Sonnery, directeur de Citroën-Allemagne.

THE BEST OF FORM

BERLIN (Germany). For the very first time, a non-German car received the "Good Form" prize awarded by the experts under the sponsorship of the West German Ministry of Economy: it was the Citroën CX 2400. This prize, given for the best car passenger compartment, was presented on 13 June 1977 by Dr Hans Friderichs, Minister of Economy (right) to Mr J. Sonnery, Manager of Citroën-Germany.

PRIX POUR MARTIN



Photo Citroën 30.78

BIARRITZ (France). Le film « Martin » réalisé par Pierre Tchernia pour le service For-

mation de la Direction Commerciale Citroën, a reçu au 20^e festival du film industriel le grand prix 1977 des films s'adressant à des publics spécialisés (en l'espèce les agents Citroën).

A PRIZE FOR MARTIN

BIARRITZ (France). The film entitled "Martin", produced by French TV-man Pierre Tchernia for the Citroën Sales Management Training Department, was awarded the 1977 „grand prix" at the Industrial Film Festival in the category "for specialized audiences" (in this case Citroën agents).

THÉÂTRE EN 2 CV

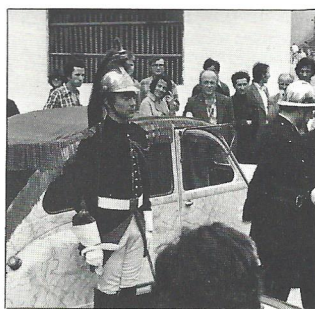


Photo Pairon (Citroën 30.71)

PARIS (France). Beaucoup de monde, en juin, sur le parvis du Centre Beaubourg, autour d'une 2 CV habillée en théâtre : peinture marbrée, capote en velours rouge. C'est d'un vrai théâtre qu'il s'agit, avec tous ses employés : ouvreuse, régisseur, contrôleur, pompier de service et même garde républicain. Dans la voiture : une scène, un rideau, des projecteurs et un mini-spectacle de 10 minutes pour deux spectateurs!

2 CV THEATRE

PARIS (France). Quite a crowd, in June, on the square in front of the Centre Beaubourg, round a 2 CV dressed up as a theatre: imitation marble paint and red plush hood. And indeed it was an honest-to-goodness theatre, with its own complete staff: attendants, stage manager, check taker, duty fireman — and even a member of the

Garde Républicaine in dress uniform. Inside the car: a stage, a curtain, spotlights and a 10-minute mini-show for an audience of 2!

CONFÉRENCES AUX SOMMETS

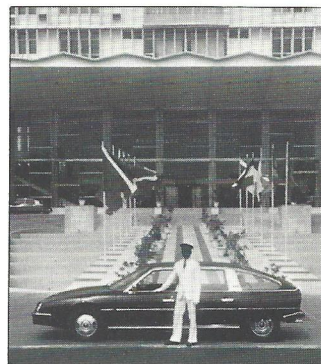


Photo Morizot (Citroën 30.74)

DAKAR (Sénégal). Il n'y a pas qu'en France que les CX sont utilisées pour les cortèges officiels. En avril dernier, pour la 4^e Conférence franco-africaine, toute la délégation française était véhiculée dans les CX mises à sa disposition par la SOSEDA, distributrice des Citroën au Sénégal. Quelques jours plus tard, Citroën Angleterre transportait dans 10 CX le président de la République et la délégation française à la Conférence des pays industrialisés à Londres (ci-dessous).

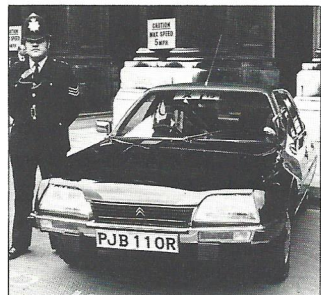


Photo Palais de l'Élysée (Citroën 30.59)

TOP LEVEL CONFERENCE

DAKAR (Senegal). France is not the only country in which CXs are used in official motorcades. In April last, during the 4th Franco-African Conference, the entire French delegation was transported in CXs placed at its disposal by SOSEDA, the Citroën distributors in Senegal. A few days later, Citroën-Great Britain provided transport for the

President of the French Republic and the French delegation, in the form of 10 CXs, during the Industrialised Nations Conference in London.

SALON A ROME



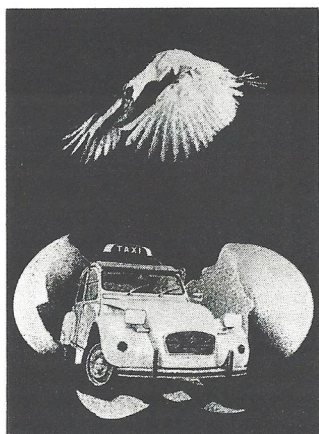
Photo Citroën 30.57

ROME (Italie). Sous l'égide de la revue « Motor » le « Roma Motor Show » a réuni à la mi-mai dans les jardins du Pincio les éléments d'un véritable Salon international de l'automobile. Bien sûr, Citroën y figurait en bonne place et y reçut une coupe des mains du ministre de l'Industrie et du Commerce.

ROME SHOW-ME

ROME (Italy). Under the sponsorship of the periodical "Motors", the mid-May "Rome Motor Show brought together, in the Pincio gardens, all the elements of a true international Motor Show. Citroën was there, of course — and well placed, to boot!

LA CIGOGNE ET LE CANARD



Document Citroën 30.75

KELKHEIM (Allemagne fédérale). Les amateurs se disputent cette sérigraphie de Heinz Dörr, éditée à tirage

limité (aujourd'hui épuisé) pour le lancement d'une compagnie de taxis à faibles tarifs qui utilise des 2 CV. La cigogne est tout étonnée de voir éclore ce « vilain petit canard » comme on appelle la petite Citroën en Allemagne et en Hollande.

THE STORK AND THE DUCKLING

KELKHEIM (Western Germany). Collectors are keen to acquire this silk-screen print by Heinz Dörr, of which a limited — and now exhausted — printing was made to introduce a cheap-fare taxi service running 2 CVs. The stork is quite amazed to see this „ugly duckling” — as the 2 CV is known in Germany and in Holland — hatching out.

C35 POUR HANDICAPÉS



Photo Heuliez (Citroën 30.73)

CERIZAY (France). Cette version du minibus «Coyotte» Citroën C35 a été aménagée par Heuliez pour le transport des personnes à mobilité réduite. Accès arrière et latéral par plans inclinés. Un système d'arrimage intérieur par fixation breveté Heuliez permet aux handicapés moteurs de ne pas quitter leur fauteuil roulant. Insonorisation, confort, excellente visibilité panoramique.

C.35 FOR INVALIDS

CERIZAY (France). This version of the Citroën C. 35 "Coyote" minibus has been adapted by Heuliez for transporting persons suffering from reduced mobility. Access is from the rear and side by inclined ramps. A system fitted inside the bus — a Heuliez patent — allows the invalids' wheeled chairs to be firmly secured without their owners having to leave them. Good soundproofing, comfort, and first-rate panoramic visibility are other major features.

AU VERT

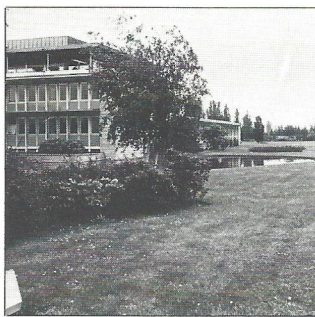


Photo Rio (Citroën 30.79)

PARIS (France). Depuis plusieurs années Citroën poursuit une politique des espaces verts dans et autour de ses usines. Stade actuel : 695.000 m² engazonnés et plantés, soit 0,60 m² de verdure pour 1 m² de bâtiments.

GREENERY TO THE FORE

PARIS (France). For several years past, Citroën has been applying a policy of green areas in and around its works. Present achievement: 7.5 million sq. ft sown with lawns or planted with trees, shrubs and flowers. This is a ratio of 0.6 sq. ft of greenery to every sq. ft of buildings.

LA GS EN TÊTE



Photo Legros (Citroën 18.250)

VIENNE (Autriche). La GS Club est sortie gagnante d'une série de tests comparatifs auxquels s'est livré en mai dernier le grand quotidien autrichien « Kurier ». De son côté, la GS spécial remporte la "Coupe d'Europe des 6 CV", série de tests comparatifs de l'Auto Journal (1^{er} juin 1977), portant sur 8 voitures françaises et étrangères.

GS AHEAD

VIENNA (Austria). The GS Club came out the winner in a series of comparative tests carried out last May by one of Austria's leading dailies, "Kurier".

LE COULEUR



Photo Lacoste (Citroën 30.55)

CHARLEVILLE (France). 1,95 m, 600 kg, ce solide gaillard accueille les visiteurs de la fonderie Citroën de Charleville. Cette statue entièrement réalisée avec des pièces de fonderie Citroën (bloc moteur, culasse, arbre à cames...) est l'œuvre de deux techniciens de la fonderie : Alain Pellerier, agent méthodes, et Denis Grégoire, soudeur.

THE CASTER

CHARLEVILLE (France). This hefty, 6ft 5ins, 1300-lb fellow greets all visitors to the Citroën Foundry at Charleville. The statue, entirely made up of Citroën foundry parts (cylinder blocks, cylinder heads, camshafts, etc.), is the work of two of the foundry's technicians: Alain Pellerier, methods man, and Denis Grégoire, welder.

TROFEU POP-CROSS



Photo Citroën 30.46

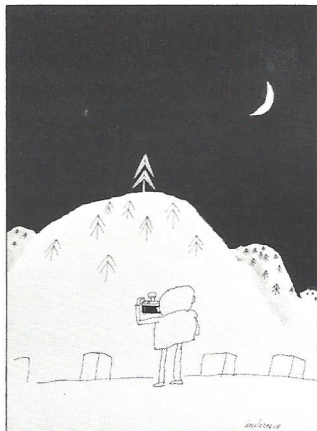
LISBONNE (Portugal). Une Dyane de cross en plein essor, c'est le Trophée, dû à un artiste portugais, qui a été

distribué par Citroën-Portugal aux meilleurs pilotes nationaux de 2 CV cross de la saison dernière.

TROFEU 2 CV.CROSS

LISBON (Portugal). A "Cross" Dyane "taking off": such is the Trophy, the work of a Portugese artist, awarded by Citroën-Portugal to the national champion 2 CV Cross drivers of last season.

LASER POUR LA LUNE



Dessin Desclozeaux (Citroën 12.77)

PARIS (France). Citroën dans la lune... mais les pieds sur terre : c'est un nouveau contrat du département Citroën Industrie, qui va fournir à la Recherche scientifique et à l'Institut national d'Astronomie et de Géophysique, un asservisseur de télescope pour des tirs laser destinés à mesurer avec une extrême précision la distance de la terre à la lune.

MOON SHOT

PARIS (France). Citroën doesn't often moon around. This is why a new contract has just been signed by the Citroën Industrie Department for the supply of a servo-drive to control a telescope aiming laser shots at the Moon (in order to determine the distance between Earth and Moon with the highest possible accuracy). This device will be used by the French Scientific Research Authority and the National Institute for Astronomy and Geophysics.

DIESEL AU PORTUGAL

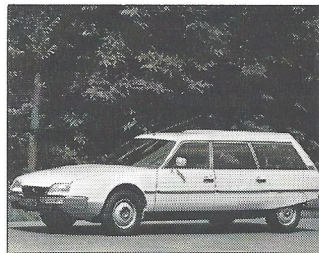


Photo Guyot (Citroën 25.50)

MANGUALDE (Portugal). Le 19 juin est sorti de l'usine portugaise de Citroën le premier break CX Diesel monté entièrement sur place et dont 25 % des composants sont fabriqués localement. Production prévue : 800 véhicules par jour d'ici la fin de l'année. Prévision de ventes Citroën au Portugal pour 1977 : 10.000 véhicules de différents types, soit 12 % du marché national.

DIESEL IN PORTUGAL

MANGUALDE (Portugal). On 19 June there issued from the Portugese Citroën works the very first CX Diesel estate assembled entirely locally, 25 % of the components also being locally manufactured. Planned production: 800 (Ceci ferait 200.000 véhicules par an: le chiffre est vraisemblablement 80 véhicules par jour) vehicles daily by the end of the year. Citroën's forecast for Portugal in 1977: 10,000 vehicles, making 12% of the national market.

SALON DE BELGRADE

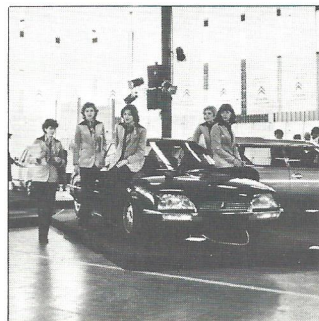


Photo Citroën 30.52

BELGRADE (Yougoslavie). Les hôtes du stand Cimos-

Citroën au Salon de Belgrade eurent du mal à renseigner tous les visiteurs. Avec quelque 4 300 voitures vendues au premier semestre 1977, les ventes Citroën en Yougoslavie se portent bien : plus de 25 % de hausse par rapport à 1976, grâce à l'apparition de deux nouveaux modèles : la Dyane et la CX.

BELGRADE SHOW

BELGRADE (Jugoslavia). The hostesses on the Cimos-Citroën stand at the Belgrade Motor Show had quite a job informing all interested visitors. With sales of about 4,300 cars during the first half of 1977, Citroën is doing well in Jugoslavia: a rise in sales of over 25% by comparison with 1976, thanks to the introduction of two new models: the Dyane and the CX.

CITROEN-HISPANIA

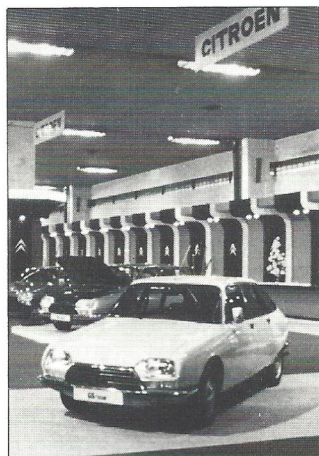


Photo Citroën 30.56

BARCELONE (Espagne). La triomphatrice du Salon de Barcelone, en avril, fut sans conteste la CX que les Espagnols continuent de plébisciter depuis qu'elle est produite dans leur pays. Avec 51 000 véhicules commercialisés au premier semestre, dont plus de 3 500 CX, le réseau Citroën Espagne est en train de battre en 1977 tous ses records de vente.

CITROEN - HISPANIA

BARCELONA (Spain). The great triumph at the Barcelona Motor Show in April was, beyond doubt, the CX, which has been voted in by the

people of Spain ever since its production started in their country. With 51,000 vehicles put on the market in the first six months of the year, and among them 3,500 CXs, Citroën's Spanish network is, in 1977, breaking all its previous sales records.

CX CINÉTIQUE

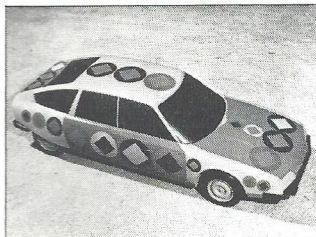


Photo Guyot (Citroën 30.77)

VICHY (France). Vingt maquettes d'automobiles peintes par des maîtres de l'art contemporain ont été vendues aux enchères au profit de l'œuvre des Petits Lits Blancs. Parmi elles, une maquette de Citroën CX décorée par le peintre Victor Vasarely.

CX KINETICS

VICHY (France). Twenty car models, painted by Masters of Contemporary Art, were auctioned off in aid of the Petits Lits Blancs charity. Among them was a Citroën CX model decorated by painter Victor Vasarely.

LE FARDIER MANGÈVRE



Photo Lohr (Citroën 10.961)

PARIS (France). Le fardier Lohr 500, à moteur de

Méhari Citroën, fut la vedette du 6^e Salon des armements terrestres au camp militaire de Satory, en juin dernier. Ses exhibitions en tous terrains ont enthousiasmé civils et spécialistes.

STAR TRUCK

PARIS (France). The Lohr 500 truck, with a Citroën Mehari engine, was the star turn at the 6th land-armaments show at Satory military camp in June last. Its performance over the roughest ground filled both civilians and specialists with enthusiasm.

PREMIÈRE PIERRE



Citroën 30.81

CRAIOVA (Roumanie). En présence de M. Gheaghe Oprea, vice-premier ministre du gouvernement roumain et de M. George Taylor, président du directoire Citroën, a eu lieu le 17 juin 1977 à Craïova, capitale de la province roumaine d'Oltenie, la pose de la première pierre de la future usine de la société mixte « Olcit », fruit d'un accord entre le gouvernement de la République populaire de Roumanie et la Société Automobiles Citroën. L'objectif de cette usine, une fois achevée, est de produire par an 130.000 unités d'un nouveau véhicule qui sera vendu partie par la Roumanie, partie par Citroën, chacune dans ses zones exclusives. Ci-dessus : M. le vice-premier ministre Oprea, à gauche, et M. George Taylor, à droite, maniant le ciment scellant les premières pierres.

FOUNDATION STONE

CRAIOVA (Rumania). On 17 June 1977 at Craiova, capital of the Rumanian province of Oltenia, in the presence of Mr Gheaghe Oprea, vice-prime minister of Rumania, and of Mr George Taylor, chairman of the Citroën Directorate, the foundation stone of the future factory of the mixed Company "Olcit" (outcome of an agreement between the Government of the Popular Republic of Rumania and the Société Automobiles Citroën) was laid. The target for the works, once in full operation, is a yearly production of 130,000 units of a new vehicle to be sold in part by Rumania, in part by Citroën, each in their own exclusive areas.

PAS DE VACANCES POUR LN



Photo Guyot (Citroën 27.1)

PARIS (France). Les vacances d'été ont été consacrées à la mise en place de nouveaux moyens pour accroître la production des LN : un nouvel atelier de 25.000 m² devait être mis en service afin de franchir dès septembre, le seuil de 300 unités par jour, avec l'appoint de l'usine belge de Bruxelles-Forest. Cet effort répond au succès de ce modèle qui continue à croître depuis sa présentation en octobre 1976. 10 % des commandes vont à la version LN « entreprise », sans sièges arrière.

NO REST FOR LN

PARIS (France). The summer holidays have been devoted to installing new facilities to increase LN production: a new 270,000 sq. ft shop was opened in order to meet, as from September, the target of 300 vehicles a day, in combination with the Belgian

Brussels-Forest works. This effort corresponds to the success of this model, which is still on the increase since its introduction in October 1976. 10 % of all orders are for the "entreprise" (commercial) version without rear seats.

BIENTOT ARVIGNY

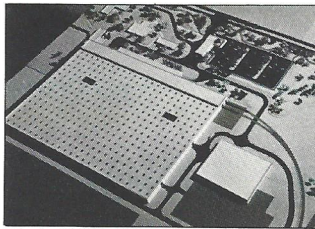


Photo D.C.I. (Citroën 30.82)

MELUN-SENART (France). 63.000 m² sont en cours d'aménagement sur un terrain de 55 ha, entre Moissy-Cramayel et Melun-Senart, en Seine et Marne, au Sud-Est de Paris, en vue de l'ouverture en avril 1978 du nouveau centre d'Arvigny, magasin central de pièces de rechange Citroën (maquette ci-dessus). A ce premier stade de fonctionnement, 400 personnes y travailleront, 70.000 m² couverts seront installés, 20 ha d'espaces verts plantés. Le centre recevra les pièces des différentes usines de la marque (Metz, Charleville, Aulnay, Rennes, Caen, etc...) par fer et par route, et les expédiera, après conditionnement et traitement informatique, vers tous les réseaux Citroën de France et de l'étranger. Soit environ 20.000 tonnes de marchandises à manutentionner la première année. Au stade final du centre d'Arvigny, vers 1990, 200.000 m² couverts abriteront un effectif de plus de 1.000 personnes.

SOON, AT ARVIGNY

MELUN-SENART (France). 678,000 sq. ft are being fitted up, on a 137-acre estate between Moissy - Cramayel and Melun - Senart (in the department of Seine-et-Marne, south-east of Paris) with a view to the inauguration, in April 1978, of the new Arvigny Central Citroën Spare Parts Store (see model illustrated above). During this first stage of operations, 400 persons will be

employed there; 750,000 sq. ft of roofed-in space will be equipped and 50 acres planted with greenery. The spares will come from the firm's various factories (Metz, Charleville, Aulnay, Rennes, Caen, etc.) to the Centre by rail and road, and thence be sent on, after packaging and data processing, to all French and foreign Citroën networks. The goods to be processed during the first year will amount to some 20,000 tons. When the Arvigny Centre reaches its final stage, towards 1990, 215,000 sq. ft of roofed-in facilities will house a work strength of over 1,000 persons.

LE RÊVE PASSE



Photo Malard (Citroën 30.76)

LE MANS (France). Les spectateurs du Mans ont vu passer comme une flèche la seule GS présente sur le circuit des dernières "24 heures". C'était la Citroën GS décorée de centaines de flèches de 73 couleurs par le peintre Jean-Pierre Lihou que nos lecteurs ont pu découvrir dans le Double Chevron n° 46 (page 24). Un peu de poésie avant l'heure (les 24) du sport.

THERE GOES THE DREAM!

LE MANS (France). Spectators at the latest 24-hour race at Le Mans saw the only GS on the circuit flash past like an arrow. This was the Citroën GS decorated with hundreds of arrows in 73 colours painted by artist Jean-Pierre Lihou, which our readers saw in Double Chevron N° 46 (page 24). A touch of poetry at the sports hour (24 of them at one go!).

échos



CHEZ L'ANTIQUAIRE

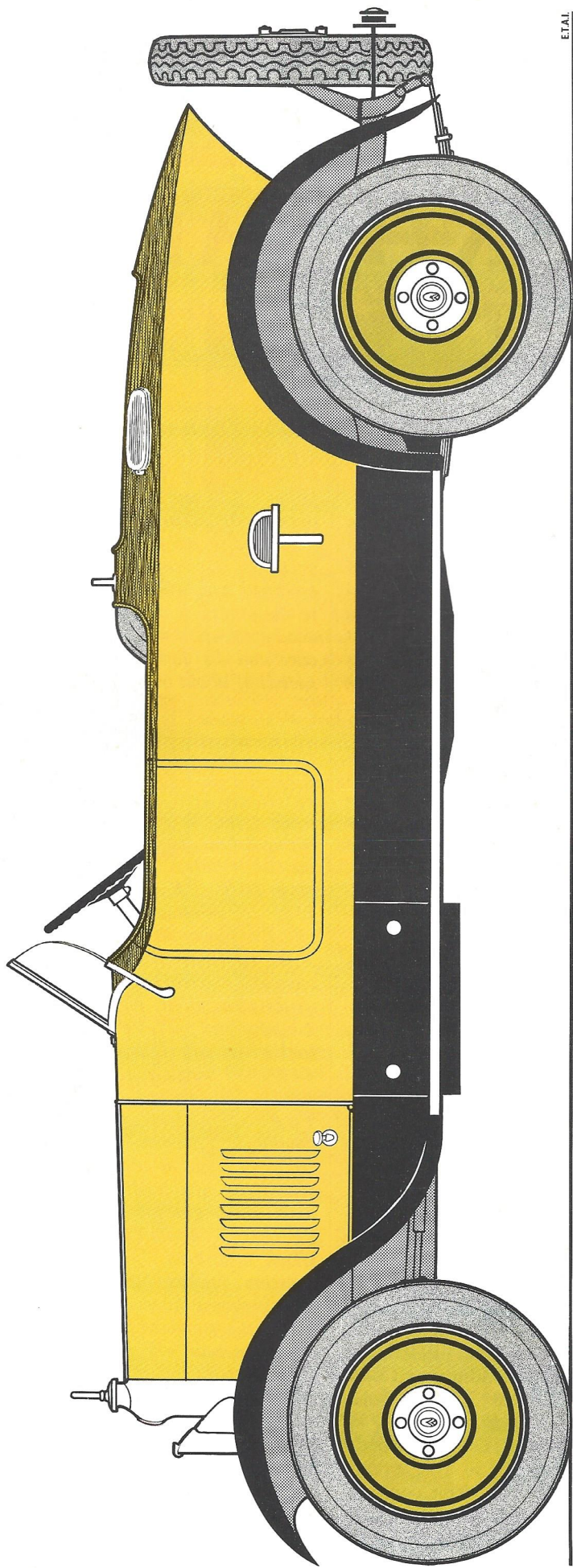
Citroën B14 « Caddy »-1928

En 1922, André Citroën avait construit 300 exemplaires du torpédo Sport « Caddy », dérivé de la B 2 qui s'en distinguait par une mécanique améliorée et une carrosserie entièrement différente. Six ans plus tard, une nouvelle « Caddy » produite en très petit nombre fut présentée sur un châssis de « B 14 G ». Son moteur n'avait cette fois subi aucune modification et si sa carrosserie lui était propre, les ailes étaient celles des modèles de série. C'était une très jolie voiture et sa caisse, très légère, lui permettait d'approcher les 100 kilomètres à l'heure.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type « B 14 G ». Puissance fiscale 9 CV. **MOTEUR** : 4 cylindres en ligne, à soupapes latérales, culasse amovible, alésage 70 mm, course 100 mm, cylindrée 1 539 cm³, vilebrequin renforcé à 2 paliers, puissance réelle 22 ch à 2 300 tr/mn, allumage par Voltex R.B., filtre à huile, épurateur d'air et d'essence, démarrage électrique, circulation d'eau par thermosiphon, radiateur plat de grande surface, ventilateur à 4 pales, graissage sous pression, réservoir d'essence de 30 litres avec réserve de 5 litres et jauge à filin. **EMBRAYAGE** à disque sec unique. **BOITE DE VITESSES** : 3 vitesses et marche arrière. **TRANSMISSION** : arbre longitudinal avec flector à chaque extrémité. Pont arrière avec couple conique à denture Gleason 10 × 49. **ÉCLAIRAGE** : lanterne AR combinée avec signal automatique et lumineux de ralentissement. **SUSPENSION** : 4 ressorts entiers et 4 amortisseurs à friction. **FREINS** : servo-freins à dépression Citroën, licence Westinghouse sur les 4 roues. Frein à main sur les roues arrière. **PNEUS** : Michelin « Confort-Bidendum » 13-45. **CHASSIS** : empattement 2,87 m, voies avant et arrière 1,23 m. **POIDS** : 900 kg environ. **CARROSSERIE** : Torpédo 3 places, forme « tulipe » avec pointe arrière « bateau » pontée sur son contour. Peinture 2 tons assortis. **PERFORMANCES** : vitesse maximale 100 km/h. Consommation aux 100 km : 8,5 litres.

In 1922, André Citroën had built 300 "Caddy" sports open tourers, derived from the B2 distinguishable from it by improved engineering and an entirely different body. Six years later, a new "Caddy", only produced in very small numbers, was presented on a "B 14 G" chassis. On this occasion, the engine was completely unmodified and, while the body was exclusive to the model, it used the wings of the standard production model. It was a very smart car, and its lightweight body allowed it speeds of about 60 miles per hour.

TECHNICAL SPECIFICATIONS: Citroën type "B 14 G". French Treasury rating 9 CV. **ENGINE**: Four in-line cylinders, side valves, removable cylinder head, bore 2.756 "X stroke 3.937", capacity 1539 cc, reinforced 2-bearing crankshaft, effective power 22 HP at 2300 rpm, Voltex R.B. ignition, oil filter, air and petrol cleaners, electric self-starter, thermosyphon water circulation, large-area flat radiator, 4-bladed fan, pressure lubrication, 6 1/2 gal. tank with 1 gal. reserve and cable fuel gauge. **CLUTCH**: single-plate dry Clutch. **GEAR-BOX**: 3 forward speeds + reverse. **TRANSMISSION**: propshaft with flexible couplings (flectors). Rear axle with 10 × 49 Gleason mitre gear. **LIGHTING**: rear light combined with automatic luminous slowing-down signal light. **SUSPENSION**: 4 whole springs and 4 friction shock absorbers. **BRAKES**: 4-wheel depression brakes built by Citroën under Westinghouse licence, pedal lay-out identical to the standard present-day one. Hand brake on rear wheels. **TYRES**: Michelin „Comfort-Bidendum”, 13-45. **CHASSIS**: wheelbase: 9 ft 5 ins; track, front and rear: 4 ft 1/2 in. **WEIGHT**: 2000 lbs approx. **BODY**: 3-seater open tourer „tulip” shape with „boat-style” decked, pointed stern. 2-part sloped windscreen. 2-tone paintwork. **PERFORMANCE FIGURES**: maximum speed: 52 miles per hour. Petrol consumption: 33 miles per gallon.



Citroën B14 torpédo sport, type "Caddy", 1928