



54

# LE DOUBBLE 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 :

Éditorial . . . . .	page 3
Résultats 1978 . . . . .	4
Les unités de production . . . . .	7
Chiffres de production . . . . .	7
Accord Chrysler-Citroën . . . . .	8
Le F.A.F. . . . .	9
Nouveau Directoire . . . . .	10
Philatélie . . . . .	11
LNA . . . . .	12
Photothèque : VISA . . . . .	16
Caractéristiques gamme 1979 . . . . .	18
Échos . . . . .	20
Rallye : Tour du Sénégal . . . . .	26
Rallye : Tour de France auto . . . . .	27
2 CV Cross 1978 . . . . .	28
Chez l'Antiquaire : la SM . . . . .	34

## contents :

<i>Editorial</i> . . . . .	<i>page</i> 3
<i>1978 Results</i> . . . . .	4
<i>Production units</i> . . . . .	7
<i>Production figures</i> . . . . .	7
<i>Chrysler-Citroën agreement</i> . . . . .	8
<i>The F.A.F.</i> . . . . .	9
<i>Nouveau Directoire</i> . . . . .	10
<i>Motor-car philately</i> . . . . .	11
<i>LNA</i> . . . . .	12
<i>Film library : VISA</i> . . . . .	16
<i>The 1979 range - specifications</i> . . . . .	18
<i>Snippets</i> . . . . .	20
<i>Rally : "Tour du Senegal"</i> . . . . .	26
<i>Rally : motor-car "Tour de France"</i> . . . . .	27
<i>1978 2 CV cross results</i> . . . . .	28
<i>Antiquarian's corner : The SM</i> . . . . .	34

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 1977).

N° 54 (Hiver 1978)

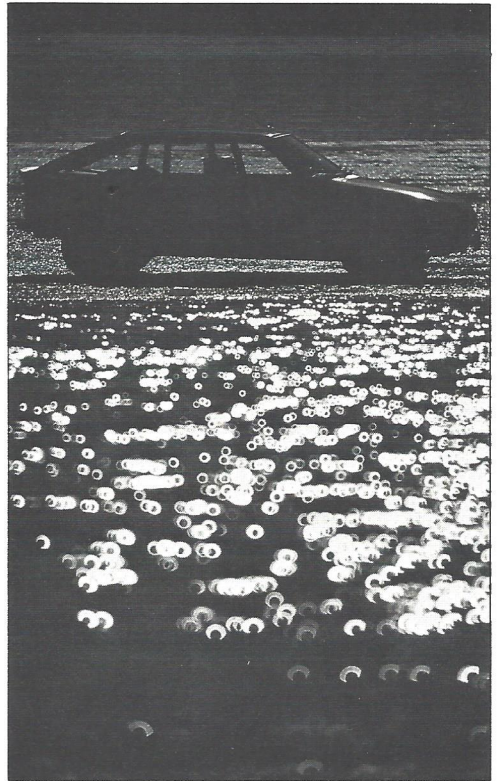


Photo de couverture : une photo réussie, c'est à la fois la réalité et plus que la réalité. L'objectif est inspiré. L'œil dépasse sa fonction de vision pour se faire visionnaire. Alors l'objet photographié est simultanément lui-même et autre. La photo est à double effet : elle restitue, confondus, le reflet strict dans le miroir en un moment figé du temps et ce qui sous-tend, provoque et prolonge ce moment de l'autre côté du miroir. Voici que vêtue des seules ombres du crépuscule une GS repose, comme un animal immémorial, sur cette plage noire aux lumières vivantes. Il est des photos, comme celles-ci, dont seuls les poètes peuvent écrire les légendes : « ... jardins d'améthyste, enfouis | Sans fin dans de savants abîmes éblouis, | Ors ignorés, gardant votre antique lumière, | Sous le sombre sommeil d'une terre première » (Stéphane Mallarmé, « Hérodiade »). La merveille est que tout ceci a été fixé définitivement en deux centièmes de seconde, avec un Nikon reflex 500 mm ouvert à 8, sur pellicule Ektachrome 64, le 20 septembre 1978 à 16 h 32, sur une plage bretonne au nom prédestiné : Saint Lunaire, par Philippe Terret, photographe de 24 ans : « Il fait noir, enfant, voleur d'étincelles » (Tristan Corbière).

Cover picture: a successful photograph portrays both reality and more than just reality. The lens becomes a seer. The eye, transcending physical sight, becomes visionary. The object photographed then becomes at once itself and other. The photograph's effect is dual: it reproduces both a strict mirror image in a frozen section of time and, through the looking glass, what underlies, provokes and prolongs the instant. Clothed only in twilight shadows, a GS rests, like a beast immemorial, on a black expanse teeming with lights. For photographs such as this, only poets can indite legends: "...gardens of amethyst, forever sunk in dazzled deeps of wisdom, unknown golds still aglow with age-old light, beneath the darkling sleep of Earth primeval." (Stéphane Mallarmé, *Hérodiade*). The miracle here is that all this was, in two hundredths of a second, fixed for ever on Ektachrome 64 film, with a Nikon reflex 500-mm lens, aperture f/8, on September 1978, at 4.32 p.m. on a Brittany beach with a predestined name: Saint Lunaire, by 24-year-old photographer Philippe Terret: "Darkness falls, spark-thieving child" (Tristan Corbière).

Photo : Philippe Terret (Citroën 18.276)

# éditorial

A tous : bonne année 1979. Pour Citroën, 1978 a été satisfaisant si l'on veut bien considérer qu'une 2 CV n'a pas, dans un bilan comme ailleurs, le poids d'une CX Prestige. 1978 (voir page 4) se caractérise par un accroissement des commandes en haut et en milieu de gamme, un tassement de la gamme basse. Le résultat en chiffre d'affaires est donc beaucoup plus favorable que ne le laissent paraître les chiffres de production. Ce glissement vers le haut semble en corrélation avec le développement des gammes CX et GS réalisé par Citroën : CX 2000, 2400, 2400 à injection électronique, 2500 Diesel, boîte 5 vitesses, boîte C matic, modèles Comfort, Super, Pallas, Prestige, « Grande Exportation », break, familiale... GS 1129 cm<sup>3</sup>, 1222 cm<sup>3</sup>, 1299 cm<sup>3</sup>, Spécial, X, Club, Pallas, X3, « entreprise », C matic, break... Tandis que l'âge et le nombre réduit des modèles (2 CV Spécial, 2 CV 6, Dyane 6, Méhari) la disparition de l'Ami 8, expliquent le resserrement des ventes en bas de gamme. Cependant le développement de la LN et de sa version plus nerveuse LNA (voir page 12), la commercialisation des VISA, devraient permettre de rétablir les positions de la gamme basse en 1978. Autres sujets de satisfaction : l'exportation, surtout en Europe, et d'importants accords internationaux : la Roumanie, la R.D.A., les U.S.A. (voir p. 8). Demain peut-être l'URSS...

---

*To each and every one of our readers, a happy 1979. For Citroën, 1978 was a satisfactory year — providing it is recognized that a 2 CV does not, in a balance sheet as elsewhere, carry the same weight as a CX Prestige. 1978 (see page 4) is characterized by an increase in orders in the top and centre of the range, with a slow-down in the lower range. The result, turnover-wise, is thus much more favourable than could be assumed from production figures. This upward glide seems to be in correlation with the developments in the CX and GS ranges introduced by Citroën: CX 2000, 2400, electronic injection 2400, 2500 Diesel, 5-speed gearbox, C matic gearbox, Comfort, Super, Pallas, Prestige, " Distant Export ", estate and family models ; GS 1129 cc, 1222 cc, 1299 cc, Special, X, Club, Pallas, X3, " entreprise " (semi-utility), C matic, estate-whereas at the lower end of the range the age and the reduced number of models available (2 CV Special, 2 CV 6, Dyane 6, Mehari) and the disappearance of the Ami 8 explain skrinking sales. Development of the LN and of its more snappy version the LNA (see page 12) and the introduction on the market of the VISAS, should allow re-establishment of the lower range's position in 1979. Other motives for satisfaction: exports, particularly as regards Europe, and important international agreements: after Rumania, Eastern Germany and the USA (see page 8), and perhaps tomorrow the USSR...*

# RESULTATS 1978

Sans être aussi spectaculaires que les résultats de 1977, ceux de l'année 1978 confirment une bonne tenue de Citroën. La production de voitures particulières Citroën a progressé de près de 3 %. Les exportations totales sont en hausse de + 2,2 % et les immatriculations en France restent stationnaires (+ 0,02 %).

## PRODUCTION

L'année 1978 se caractérise globalement par une évolution modeste de la production totale (+ 0,46 % y compris petites collections). Mais elle présente d'importantes différences avec l'année passée quant à l'importance relative des segments de la gamme.

Pour les voitures particulières, 1978 se caractérise par un rétrécissement sensible de la gamme basse. Cette évolution s'explique en partie par l'arrêt de la production de l'Ami 8 en juin 1978; en partie par une baisse de production des 2 CV et Dyane. Par contre, la LN, dotée depuis novembre 1978 d'un nouveau moteur plus puissant (LNA, voir page 12), est en légère progression (+ 0,9 %).

Le renouvellement de la gamme moyenne constitue la seconde dominante. Visa, première voiture équipée d'un allumage entièrement électronique, présentée au Salon de Paris en deux versions (4 et 5 CV) et 3 finitions (Spécial, Club et Super), n'a certes pas eu le temps d'influer notablement sur les résultats de l'année (31 000 véhicules étaient sortis de l'usine

*While not as spectacular as those of 1977, Citroën's results in 1978 confirm the marque's healthy condition. Whereas the production in France of all makes of private cars has dropped slightly, Citroën's has risen by 3 %. Total exports are up by 2,2 %. Registrations in France stand still (+ 0,02 %).*

## PRODUCTION

*The year 1978 is marked as a whole by moderate progress in production (+ 0.46 % including spares and components). But it shows marked differences by comparison with the previous year as regards the relative importance of the various brackets of the range.*

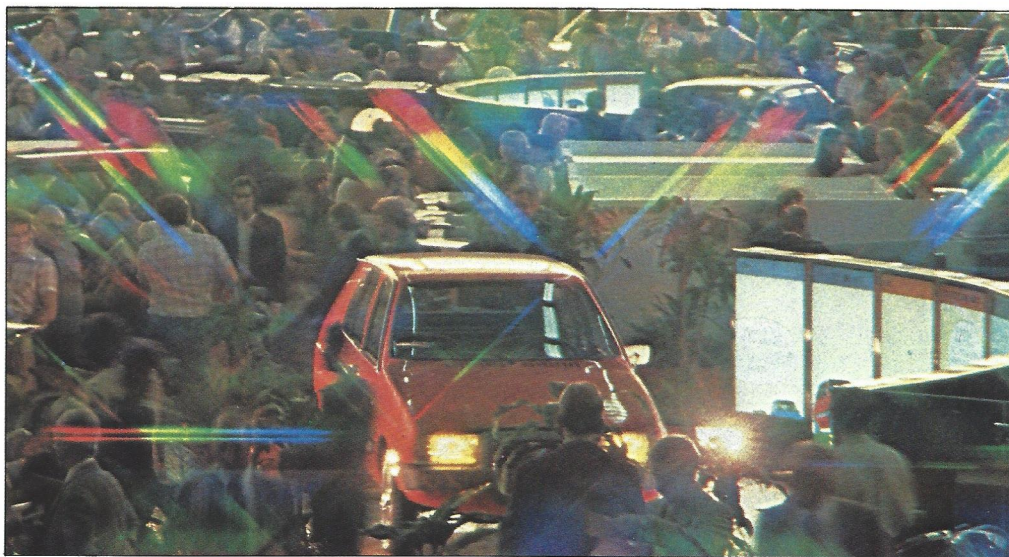
*Where private cars are concerned 1978 is characterized by a perceptible shrinkage of the lower range. This trend is partly explained by the Ami 8's production shutting down in June 1978, and partly by reduced production of 2 CVs and Dyanes. The LN, fitted since November 1978 with a new, more powerful engine (LNA), has slightly advanced (+ 0,9 %).*

*The second dominant feature is the renewal of the middle range. Visa—first car to be fitted with entirely electronic ignition—introduced at the Paris Motor Show in two versions (4 and 5 CV) and three trims (Special, Club and Super) has of course had no time to affect appreciably the year's results (31.000 vehicles has left the*



Charme et simplicité : Mme Giscard d'Estaing visite le stand Citroën au Salon de Paris. A gauche de la Présidente de la République : M. Jean Panhard, président du Comité du Salon de l'auto.

(Photo Guyot, Citroën 30.150)



Éclatant succès du Salon de Paris, devenu biennal, où Visa brilla de tous ses feux, du 5 au 15 octobre.

(Photo Peyrinet Citroën 30.161)

de Rennes la Janais à fin 1978). Mais la GS, qui reste le modèle-clé de la gamme Citroën (259 787) est offerte en trois versions et 5 finitions pour les berlines : GS Spécial, GS X, GS Club, GS Pallas et la nouvelle GS X3, ainsi qu'en deux versions (Spécial et Club) pour les Break. Les GS ont enregistré une progression de 4,6 % en 1978.

La croissance en flèche du haut de gamme (+ 17,7% pour la CX, soit 132 675 au lieu de 112 718 véhicules) complète les observations précédentes. La nouvelle CX Diesel 5 vitesses est pour beaucoup dans ce succès; le Diesel représente à lui seul 36 % de la production totale de CX.

Il est intéressant de constater que les modèles qui bénéficient, comme les GS et les CX, de la plus grande diversification de présentation, sont ceux qui ont enregistré le plus de succès.

Cette évolution générale, déjà satisfaisante en soi, l'est plus encore en chiffres d'affaires (plus de 18 % d'augmentation), en raison du glissement vers le haut de gamme.

Du côté des véhicules utilitaires, il importe, pour comprendre l'évolution des chiffres, de tenir compte d'un changement dans la classification. La Méhari, comptabilisée jusqu'en 1977 dans les voitures particulières en production (mais en véhicules utilitaires en immatriculations), figure désormais parmi les véhicules utilitaires.

Aussi l'avons-nous réintégrée parmi les utilitaires dans les chiffres de production 1977 où elle ne figurait pas jusqu'ici; ceci afin de pouvoir comparer ce qui est comparable et d'apprécier à leur juste valeur les évolutions de volumes.

La baisse apparente des véhicules utilitaires « petites collections non comprises », est due à l'arrêt de la production de la 2 CV fourgonnette remplacée par l'Acadyane qui est, elle, fabriquée en Espagne et donc ne figure pas dans ces chiffres de production française.

*Rennes la Janais works by the end of 1978). But the GS, which remains the key model of the Citroën range (259.787), is now available in three versions and 5 trims for the saloons: GS Special, GS X, GS Club, GS Pallas, and the new GS X3, plus two for the Estates (Special and Club). GSs have progressed by 4.6 % in 1978.*

*The explosive growth of the top of the range (+ 17.7 % for the CX, or 132,675 vehicles instead of 112,718) completes the picture. The new 5-speed CX Diesel plays a large part in this success; Diesel models account for 36 % of total CX production. It is interesting to note that the models with the widest diversification of trim, such as the GSs and the CXs, are those which have scored the greatest success.*

*This general evolution, while in itself satisfactory, is even more so in terms of turnover (an increase of more than 18 %), owing to the upward trend where range brackets are concerned.*

*As regards utility vehicles it is important, in order to understand the evolution of the figures, to take into account a change in classification. The Méhari, included in the "private car" category production-wise (but as a utility vehicles registration-wise), now forms part of the utility range. For this reason it has been included in the 1977 production figures from which it was up to now absent. This allows valid comparisons to be drawn, and progress achieved to be correctly assessed.*

*The apparent drop in utility vehicles "exclusive of parts and components", is due to cessation of the 2 CV light van's production; the vehicles is replaced by the Spanish-built Acadyane.*

## FRANCE

*The remarks made about production figures also apply to registrations in France. The*

## FRANCE

Les observations formulées à propos des chiffres de production s'appliquent également aux immatriculations en France. Le total des immatriculations Citroën est en légère augmentation : + 0,02 %, soit 373.380 véhicules. La firme maintient son taux de pénétration qui passe de 16,9 à 17 %. Chiffres encore prévisionnels à l'heure où nous mettons sous presse. Ces résultats sont dus aux effets compensés d'une diminution du bas de gamme (2 CV, Dyane), du maintien de la GS (99.848) et d'une forte hausse de la CX (+ 13,1 % soit 70.388 véhicules, dont 42 % de Diesel). La progression des véhicules utilitaires est de 9,2 % (57.825 véhicules contre 52.934). Elle s'explique essentiellement par l'augmentation des ventes de l'Acadyane (+ 17,5 %) et de la LN service, ainsi que par le remplacement du H par le C 35.

## EXPORTATIONS

C'est en matière d'exportations que Citroën en 1978, comme en 1977, obtient ses meilleurs résultats. Cette appréciation mérite cependant d'être nuancée. Les chiffres globaux (+ 2,2 % petites collections non comprises, — 2,5 % petites collections comprises) occultent en effet une augmentation sensible des ventes Citroën sur les principaux marchés européens.

Dans le secteur de la grande exportation, Citroën accuse en effet des résultats moyens. La progression est par contre très satisfaisante sur les marchés des 12 filiales européennes.

Trois groupes doivent être distingués; un premier constitué des marchés en forte hausse (la Grande-Bretagne + 34 %, le Danemark + 29 %, la Suisse + 21 %, la RFA + 17 %, contre respectivement + 23 %, — 12 %, + 11 %, + 4 % pour le marché toutes marques de ces pays); un second où les immatriculations enregistrées en 1978 sont à peu près équivalentes à celles de 1977; un troisième enfin qui regroupe les pays où, en raison de mesures fiscales dissuasives, les immatriculations ont régressé mais moins que l'ensemble du marché toutes marques : Norvège (— 32 % contre — 48 % pour l'ensemble des marques), Portugal (— 40 %), Suède (— 35 %), Autriche (— 43 %).

Au total, plus de 355 000 véhicules ont été immatriculés sur ces marchés, soit une hausse de 6,7 % (contre + 6,4 % en 1977), surtout grâce à la LN (+ 58 %) et à la CX (+ 13,5 %), en particulier le Diesel qui a représenté 51 % des ventes CX tous modèles en Belgique et 43 % en Italie. En valeur absolue, l'Espagne conserve la première place avec 98 500 véhicules devant l'Italie (75 000) et la RFA (56 000).

*whole of Citroën registrations has slightly advanced + 0,02 % or 373.380 vehicles. The firm keeps up its market penetration from 16.9 to 17 %.*

*These results are due to the compensated effects of a lower-range drop (2 CVs, Dyanes), to the upholding on the part of the GS (99,848) and to a sharp rise in CX sale (+ 13,1 % or 70,388 vehicles, 42 % of them Diesels).*

*Utility vehicles progressed by 9.2 % (57,825 vehicles against 52,934). This is essentially due to the increase in sales of the Acadyane (+ 17.5 %) and of the LN "Service", and to the replacement of the H van by the C 35.*

## EXPORTS

*In 1978 as in 1977, it was in the export field that Citroën secured the best results. This appreciation however needs comment. Overall figures (+2.2 % excluding parts and components, — 2.5 % including them) fail to show an appreciable increase in Citroën sales on the chief European markets.*

*Where long-distance exports are concerned, Citroën's results are no better than fair. Progress is on the other hand most satisfactory on the markets of the 12 European subsidiaries.*

*These markets fall into three groups: the first, in which the rise is sharp (United Kingdom + 34 %, Denmark + 29 %, Switzerland + 21 %, Western Germany + 17 %, against respectively + 23 %, — 12 %, + 11 % and + 4 % as regards the overall market for all makes in these countries); the second, in which 1978 car registrations are roughly equivalent to those of 1977; and, finally, a third group in which are placed the countries where disuasive tax measures have brought about a drop in registrations, although markedly less than that for the overall car market: Norway (— 32 %, against — 48 % for all makes), Portugal (— 40 %), Sweden (— 35 %), Austria (— 43 %).*

*All told, over 355,000 vehicles have been registered in these markets, making a gain of 6.7 % (against + 6.4 % in 1977), chiefly due to the LN (+ 58 %) and the CX (+ 13.5 %), and more especially to Diesel models which represented 51 % of all models in Belgium and 43 % in Italy.*

*In absolute figures, Spain remains in the first place with 98,500 vehicles, in front of Italy (75,000) and Western Germany (56,000).*

Le 7 novembre 1978 a été inauguré en Lorraine, en présence de nombreuses personnalités de l'administration et des principaux responsables du groupe PSA Peugeot-Citroën, le chantier de la future usine de la Société Mécanique Automobile de l'Est (SMAE), à Trémery, près de Metz.

Créée le 20 décembre 1977, la SMAE (capital : 75 % Automobiles Citroën, 25 % Automobiles Peugeot) regroupera deux unités de production : l'usine boîtes de vitesses de Metz-Borny (3.600 personnes, production 3.600 boîtes de vitesses chaque jour) et l'usine de Trémery.

Constituée de quatre unités doubles (usinage 50.000 m<sup>2</sup> - montage 30.000 m<sup>2</sup>) fonctionnant de manière autonome, cette usine destinée à la fabrication de moteurs comportera des espaces verts étendus, des patios et aires de repos, des voies piétonnières.

Après l'achèvement des travaux de terrassement, fin novembre 1978, la construction d'une première tranche de 60.000 m<sup>2</sup> de bâtiments a commencé. Les premières machines doivent être installées en avril 1979 et la production (de moteurs de CX) doit débuter avant la fin de l'année. Les effectifs prévus pour fin 1985 sont de 3.000 personnes, ce qui n'est pas négligeable dans une région durement touchée par la crise de la sidérurgie.

Mais là ne se borne pas le développement de moyens prévus par Citroën en 1979 :

A Rennes La Janais (GS et Visa), l'atelier de montage a été réorganisé en décembre 1978-janvier 1979, extension de 25.000 m<sup>2</sup> des superficies.

A Aulnay-sous-Bois (CX, LN), extension des ateliers de peinture, doublement du bâtiment de commercialisation, agrandissements des bâtiments de transport et de stockage. Objectif : dépasser les 900 véhicules/jour.

A Reims (boîtes de vitesses et suspension des véhicules utilitaires), réorganisation et développement. A Levallois : nouveaux aménagements pour le moteur 650 cm<sup>3</sup>. A Bruxelles pour la Visa. Inauguration en 1978 de l'usine espagnole d'Orense et du Centre de pièces de rechange de Melun-Sénart.

En outre, d'importants investissements sont prévus pour la fonderie de Charleville, qui devraient plus que doubler la capacité des fontes-ferreux et des fontes-aluminium, afin d'atteindre respectivement 200 tonnes et 80 tonnes de pièces par jour.

*In Lorraine, on 7 November 1978, in the presence of numerous personalities of the Civil Authorities and the top management of the PSA Peugeot-Citroën group, the work-site for the future factory of the Société Mécanique Automobile de l'Est (SMAE) was inaugurated at Trémery, near Metz.*

*Set up on 20 December 1977, the SMAE (capital : 75 % Automobiles Citroën, 25 % Automobiles Peugeot) is to group two production units: the gearbox factory of Metz-Borny (3,600 employees, daily production 3,600 gearboxes) and the Trémery works.*

*Made up of four double units (machining: 538,000 sq. ft - assembly: 323,000 sq. ft) functioning independently, this factory designed for engine production will comprise wide green expanses, patios and rest areas, and pedestrian pathways.*

*The earth-moving phase having been completed in late November 1978, construction work has started on a first lot of 646,000 sq. ft of buildings. The first machines are to be put in in April 1979 and production (of CX engines) is due to begin before the year's end. The personnel strength planned for late 1985 is 3,000 workers, a far from negligible number in an area hard hit by the steel crisis.*

*But this is far from all the development means planned by Citroën for 1979:*

*At Rennes la Janais (GS and Visa), the assembly shops were reorganized in Dec. 1978-Jan. 1979, with an area increase of 270,000 sq. ft. At Aulnay-sous-Bois (CX, LN) the paint shops are being enlarged, the commercial premises doubled, and the transport and storage buildings extended. The end: to exceed 900 vehicles a day.*

*At Reims (utility vehicle gearboxes and suspension).*

*At Levallois: new organisation for the 650 cm<sup>3</sup> motor. At Bruxelles for the Visa. Inauguration in 1978 of the Spanish works in Orense and of the Spare-parts Centre in Melun-Sénart. Large-scale investments are moreover for the Charleville foundry, which more than double its ferrous-metal and light-alloy founding capacities up to respectively 200 tons and 80 tons of castings daily.*

## PRODUCTION 1978 AUTOMOBILES CITROEN

ANNÉE	1978	1977	Var. 78/77	1976
	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections		— petites collections + petites collections
Production voitures particulières	678 949 707 640	659 434 704 956	+ 2,96 % + 0,38 %	614 321 657 070
Production véhicules utilitaires	55 497 99 864	76 625 98 902	— 27,5 % — 0,98 %	64 928 84 293
<b>TOTAL PRODUCTION</b>	<b>734 446 807 504</b>	<b>736 059 803 858</b>	<b>— 0,2 % + 0,46 %</b>	<b>679 249 741 363</b>
Exportation voitures particulières	350 875 379 566	342 597 388 119	+ 2,42 % — 2,21 %	292 190 334 939
Exportation véhicules utilitaires	15 588 36 015	15 965 38 242	— 2,37 % — 5,82 %	12 856 32 221
<b>TOTAL EXPORTATION</b>	<b>366 463 415 581</b>	<b>358 562 426 361</b>	<b>+ 2,21 % — 2,53 %</b>	<b>305 046 367 160</b>

# COOPERATION CITROËN-CHRYSLER

Par son importance et ses dimensions, l'accord entre PSA Peugeot-Citroën et Chrysler, sur la reprise de Chrysler-Europe par le groupe Peugeot-Citroën, a éclipsé un autre accord concernant également Chrysler, cette fois dans ses rapports directs avec les Automobiles Citroën :

Un contrat portant sur la fourniture par Citroën de joints homocinétiques de traction avant, pour équiper les véhicules Chrysler aux Etats-Unis, a été signé à Détroit (USA) le 12 juin 1978, entre la Chrysler Corporation représentée M. John T. Moren, Vice-Président, et la S.A. Automobiles Citroën, représentée par M. Georges Falconnet, directeur de Citroën International et Citroën Industrie. Ce contrat, d'un montant global de 183 millions de dollars, est un des plus importants qu'ait signé Chrysler avec un fournisseur étranger. Il porte sur l'équipement de 440.000 voitures américaines par an et des pièces de rechange. Son exécution doit débuter dès 1979. Sa durée sera de 5 ans au minimum. Les joints homocinétiques seront fabriqués par Citroën en France et en Espagne.

L'accord Chrysler-Citroën comporte également un contrat d'assistance technique et de licence de fabrication en Amérique du Nord de joints homocinétiques de conception Citroën.

La signature de ce contrat est un nouveau succès qu'enregistre, dans ses tractations internationales, la direction de Citroën Industrie. Elle illustre une stratégie de recherches de coopérations à long terme basées sur l'exploitation du savoir-faire Citroën dans les domaines techniques et technologiques. Aboutissement de six mois de négociations au cours desquelles Chrysler a pu se convaincre de la compétitivité technique et industrielle de Citroën, ce contrat constitue une éclatante reconnaissance de l'avance Citroën dans le domaine de la traction avant, que cette Société a défriché à partir de 1934, acquérant ainsi une expérience considérable qu'elle est déterminée à rentabiliser aujourd'hui grâce à sa connaissance d'une solution à laquelle se rallient peu à peu, après elle, la plupart des constructeurs mondiaux.

*Owing to its importance and extent, the agreement between PSA Peugeot-Citroën and the Chrysler Corporation regarding the Peugeot-Citroën Group's take-over of Chrysler-Europe, overshadows another agreement also involving the Chrysler Corporation, this time in its direct dealings with Automobiles Citroën.*

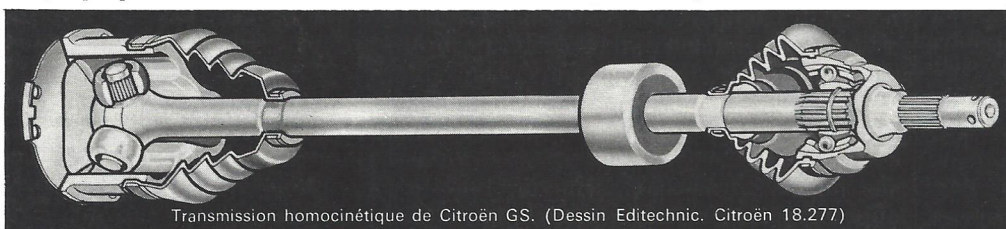
*A contract covering the supply by Citroën of homokinetic couplings, to be fitted to Chrysler vehicles in the United States, was signed in Detroit (Mich., USA), on 12 June 1978, between the Chrysler Corporation represented by John T. Moren, Vice-President, and S.A. Automobiles Citroën, represented by Georges Falconnet, who heads both Citroën International and Citroën Industrie.*

*This contract, totalling 183 million dollars, is the largest ever signed by Chrysler with an overseas supplier. It covers couplings for 440,000 American cars a year, plus spares. It will come into effect early in 1981, and is to last for a minimum of five years. The homokinetic couplings will be produced by Citroën in France and in Spain.*

*The Chrysler-Citroën agreement also includes a contract for technical assistance and a licence for the manufacture of Citroën-designed homokinetic joints in North America.*

*The signature of this contract is yet another success scored by Citroën Industrie's management in its international dealings. It illustrates the strategy of the quest for long-term cooperation based on the application of Citroën know-how in fields technical and technological.*

*Climax of six months' negotiations, during which Chrysler was able to ascertain Citroën's technical and industrial competitiveness, this contract is a dazzling recognition of Citroën's leadership in the front-wheel drive field, pioneered since 1934 by the company, which has thus acquired the tremendous experience it now intends to turn to profit. After all, Citroën knows just about all there is to be known about this type of drive, which it was the first to apply on an industrial scale and to which most of the world's car manufacturers are now coming round.*



Transmission homocinétique de Citroën GS. (Dessin Editechnic. Citroën 18.277)





## Citroën propose (en 6 versions) un véhicule Facile A Fabriquer

Sous le nom de « FAF » : facile à fabriquer, facile à financer, Citroën propose une nouvelle génération de véhicules spécialement étudiés pour les pays en voie de développement.

Cette démarche se fonde sur le constat que deux problèmes essentiels se posent et se poseront à ces pays : l'équilibre de leur balance des comptes et la création d'emplois sur place.

La proposition FAF offre la possibilité de créer et de développer — à partir de véhicules spécialement étudiés dans ce but — un potentiel industriel national sur la base d'investissements réduits.

Elle permet d'améliorer la balance des comptes par fabrication locale du châssis et de la carrosserie, soit quelque 50 % du véhicule fini, ainsi que par réduction des frais d'expédition des pièces Citroën (diminution de cubage de 80 % par rapport à un véhicule complet, ou de 60 % par rapport à un véhicule CKD).

Définis à partir d'une structure générale et d'une mécanique qui ont largement fait leurs preuves à quelque 7 millions d'exemplaires : celles de la 2 CV et de ses dérivés, les véhicules FAF comportent une carrosserie en tôle pliée et soudée, fixée sur plateforme, dont la fabrication ne nécessite pas d'outillage lourd et onéreux.

Les véhicules FAF présentent les avantages notoires des 2 CV, Dyane, fourgonnettes (robustesse, simplicité, économie) : moteur refroidi par air, traction avant, suspension à grand débattement, faible consommation (d'où nouvelle source d'économie de devises).

Le FAF existe en 6 versions, présentées du 28 novembre au 10 décembre à la Foire Internationale de Dakar : limousine (5 portes, pavillon en tôle), break (3 portes, conduite intérieure découvrable), break commercial (3 portes, conduite intérieure découvrable), pick-up (2 portes, pavillon en tôle), patrouille 4 x 2 (véhicule découvert bâchable), patrouille 4 x 4 (tous terrains à 4 roues motrices, 2 places, 4 possibles, 7 rapports avant, franchissant des pentes à 50 %).

*Under the name of "FAF" (facile à fabriquer, facile à financer — easy to build, easy to finance), Citroën is offering a new generation of vehicles designed specifically for developing countries.*

*This scheme is based on the observation that two essential problems face, and will continue to face, these countries: the equilibrium of their trade balance and the creation of on-the-spot jobs.*

*The FAF scheme offers the possibility of developing — from vehicles specially designed with that purpose in mind — a national industrial potential based on minimal investments.*

*The scheme allows an improvement in the balance of trade by locally manufacturing the chassis and the body, or about 50% of the finished vehicle, and also by reducing shipping charges on Citroën parts (volume reduced by 80% compared to an assembled vehicle, and by 60% to a dismantled one).*

*With specifications derived from the general structure and mechanical units which have proved their worth in some 7 million vehicles — those of the 2 CV and its derivatives — the FAF vehicles comprise a folded and welded sheet steel body fixed to a platform and calling for no heavy, and expensive plant. FAF vehicles have the well-known advantages of 2 CVs, Dyanes and light vans (sturdiness, simplicity, economy): aircooled engine, front wheel drive, high clearance suspension, and low consumption (whence a further economy of currency).*

*There are 6 versions of the FAF, all of which could be seen at Dakar International Fair between 28 November and 10 December: limousine (5-door, sheet-steel roof), estate (3-door convertible saloon), commercial estate (3-door convertible), pick-up (2-door, sheet-steel-roofed cab), patrouille 4 x 2 (open vehicle with tarpaulin hood), patrouille 4 x 4 (2-seater convertible to 4-seater, cross-country vehicle with 4 driving wheels (7 forwards speed) able to climb 1/1 slopes).*



# AUTOMOBILES CITROËN NOUVEAU DIRECTOIRE

Les Automobiles Citroën sont dirigées depuis 1975 par un Directoire de trois membres nommés pour quatre ans.

Le Directoire nommé le 16 janvier 1975 était composé de M. George Taylor, président, de MM. Jacques Lombard et Raymond Ravenel. Le mandat de ce premier Directoire venant à expiration le 16 janvier 1979, le Conseil de surveillance de Citroën a procédé à la désignation d'un nouveau Directoire, dont le mandat viendra à expiration le 16 janvier 1983.

Ce nouveau Directoire est composé de M. Jacques Lombard, président, et de MM. Xavier Karcher et Raymond Ravenel, directeurs généraux.

Jacques Lombard, 55 ans, est ingénieur civil de l'École des Mines de Paris. Après 8 ans aux Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais, il entre en 1953 aux Automobiles Peugeot. En 1974 il y est depuis dix ans directeur commercial France et Exportation quand il est nommé membre du Directoire des Automobiles Citroën présidé par George Taylor. Aux côtés de celui-ci et de Raymond Ravenel, il a travaillé pendant 4 ans au redressement de la situation de Citroën.

Sous l'impulsion de ce premier Directoire, non seulement Citroën a retrouvé sa santé et redressé sa situation; production et chiffre d'affaires sont allés croissants, mais encore la marque a entamé un processus de développement rapide de ses moyens de production comme de la gamme de ses modèles et de ses accords internationaux.

Xavier Karcher, 46 ans, ingénieur de l'École Centrale est entré chez Peugeot en 1956. En 1975 il fut nommé membre du Directoire des Automobiles Peugeot, en 1977 directeur de la Division Automobiles de PSA Peugeot-Citroën.

Raymond Ravenel, 53 ans, ingénieur de l'École Nationale Supérieure des Arts et Métiers, est entré chez Citroën en 1949. Directeur général en 1968, Président Directeur général en 1970, il est membre du Directoire depuis 1975.

George Taylor a 59 ans. Diplômé des Hautes Études Commerciales et licencié en Droit, il débuta chez Peugeot en 1941. Directeur Général des Automobiles Peugeot en 1973, il fut nommé Président du Directoire Citroën en 1975. En 1979, l'importance croissante des relations internationales dans la stratégie des entreprises a conduit le Directoire du groupe Peugeot-Citroën-Chrysler Europe, à créer un poste de conseiller aux Affaires Internationales, chargé spécialement du développement des études, enquêtes, recherches et négociations à l'étranger. Cette fonction a été confiée à M. George Taylor, qui s'était personnellement déjà occupé de ces questions au sein d'Automobiles Citroën pendant les quatre années écoulées.

*Automobiles Citroën are headed by a three-man Directorate appointed for four years.*

*The Directorate appointed on 16 January 1975 was made up of Mr. George Taylor, chairman and Messrs. Jacques Lombard and Raymond Ravenel. This first Directorate's mandate having expired on 16 January 1979, the Citroën Supervision Council has nominated a new Directorate, whose mandate will expire on 16 January 1983.*

*This new Directorate consists of Mr. Jacques Lombard, chairman, and Messrs. Xavier Karcher and Raymond Ravenel, managing directors.*

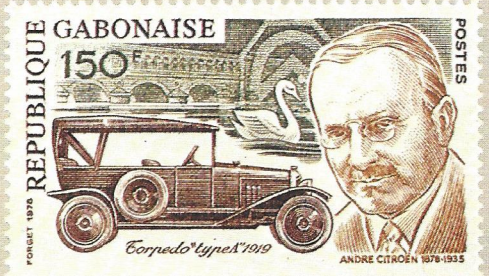
*Jacques Lombard, 55, is a civil engineer and a graduate of the École des Mines de Paris. After 8 years spent with the Nord and Pas-de-Calais Basin Collieries, he in 1953 joined Automobiles Peugeot of which, by 1974, he has been sales manager for France and Export Markets for 10 years when he was appointed a member of the Automobiles Citroën Directorate chaired by George Taylor. Together with him and Mr. Raymond Ravenel, he spent four years righting Citroën's situation.*

*Under the guidance of this first Directorate, not merely has Citroën recovered its health and righted its situation, production figures and turnover having both progressed, but the marque has started a rapid development process concerning its means of production, its range and its international agreements.*

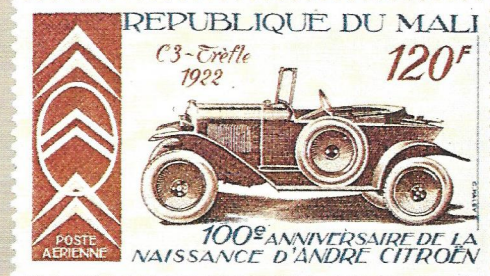
*Xavier Karcher, 46, an engineering expert from the Ecole Centrale, joined Peugeot in 1956. In 1975 he was appointed a member of the Directorate of Automobiles Peugeot, and, in 1977, head of the Automobile Division of PSA Peugeot-Citroën. Raymond Ravenel, 53, also an engineer and graduated from the École Nationale Supérieure des Arts et Métiers, joined Citroën in 1949. A managing director in 1968, made chairman as well in 1970, he has been a member of the Directorate since 1975.*

*George Taylor is 59. Holding the diploma of the Hautes Études Commerciales, France's leading business school, and a law degree, he began with Peugeot in 1941. Managing director of Automobiles Peugeot in 1973, he was named chairman of the Citroën Directorate in 1975. In 1979, the growing importance of international relations in the firms' business strategy has led the Directorate of the Peugeot-Citroën-Chrysler Europe group to create a post of Adviser for International Affairs more particularly in charge of developing studies, surveys, market research and negotiations abroad. This responsibility is placed in the hands of Mr. George Taylor, who has been attending to these matters within Citroën since four years.*

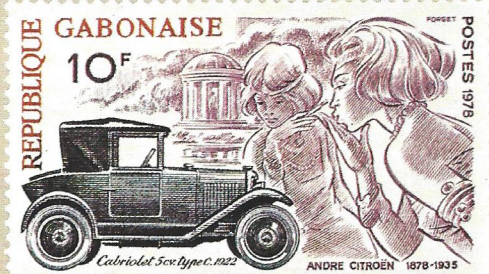
# PHILATELIE AUTOMOBILE



Type A 150 F (Gabon)



C 3 Trefle 120 F (Mali)



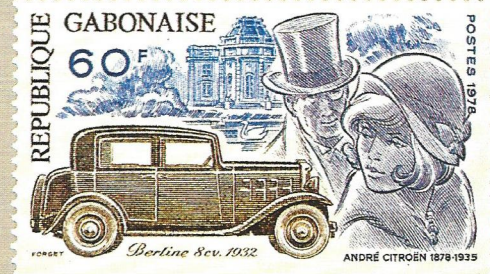
5 CV Type C 10 F (Gabon)



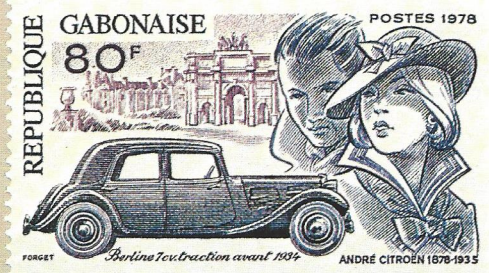
Taxi B 14 G 50 F (Gabon)



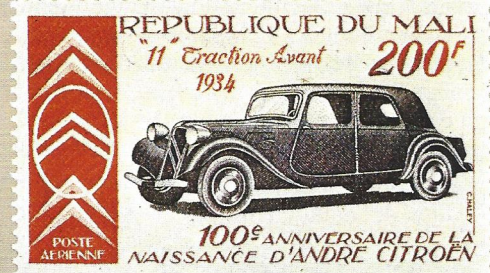
B 14 G 180 F (Mali)



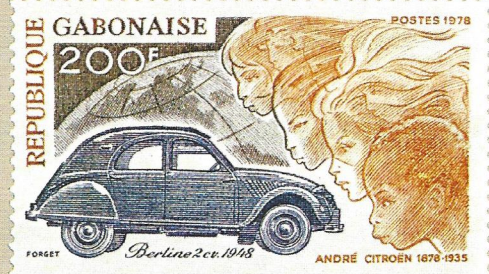
8 CV 60 F (Gabon)



7 CV TA 80 F (Gabon)



11 TA 200 F (Mali)



2 CV 200 F (Gabon)



CX 250 F (Gabon)

Le Gabon et le Mali ont commémoré ensemble par l'émission de timbres postes le centenaire de la naissance d'André Citroën. Dus au talent de Pierre Forget pour le Gabon, de Claude Haley pour le Mali et tirés en taille douce par les Ateliers du timbre de France, ces timbres représentent, mais sans « doublons », des modèles Citroën devenus historiques : Type A 1919 (avec un portrait d'André Citroën et un cygne un peu en avance, pour le moteur flottant qui n'est apparu qu'en 1932), 5 CV, taxi B 14 G, Rosalie, 7 CV traction, 2 CV, CX 2400 (le plus cher : 5 F français) pour le Gabon; Trefle, B 14 G, 11 traction pour le Mali. Bravo... et merci.  
Agence des Timbres d'Outremer, 85 av. de la Bourdonnais, 75007 PARIS.

Gabon and Mali have simultaneously celebrated the hundredth anniversary of André Citroën's birth by issuing postage stamps. Produced by the talent of Pierre Forget for Gabon, and that of Claude Haley for Mali, the stamps were printed in copperplate by the Ateliers du Timbre de France; they represent (with no duplications) the Citroën models that have made history: Type A 1919 (with a portrait of André Citroën, and a somewhat premature swan, 5 CV, B 14 G taxicab, Rosalie, 7 CV front-wheel drive, 2 CV, CX 2400 (the highest value; 5 French francs) for Gabon; "Trefle", B 14 G, 11 CV front-wheel drive for Mali. Bravo... and many thanks.

# LNA : UNE LN QUI FAIT VROOM!

- Moteur 652 cm<sup>3</sup> A.E.I. de la Visa
- Couple et puissance augmentés
- Réduction de la consommation

Citroën commercialise depuis le 6 novembre en France (et bientôt dans les autres pays) un nouveau modèle de bas de gamme : LNA, une LN équipée du nouveau moteur à allumage électronique intégral des Visa Club et Spécial.

Dans cette définition nouvelle, le « petit cube » urbain de Citroën reste conforme à sa définition : « le plus petit moteur dans la plus petite carrosserie », mais en adjoignant un A (comme « Athlète ») à son nom, LN a pris du muscle et du nerf : le « petit cube » a désormais des jambes qui galopent!

## COUPLE MOTEUR : + 26 %

Le moteur 652 cm<sup>3</sup> à allumage électronique intégral procure une augmentation de couple de 26 % et une augmentation de puissance de 12 %, d'où : meilleures accélérations (le 100 km/heure est atteint, départ arrêté, en 23''8), meilleures reprises, meilleure vitesse de croisière.

Mais en même temps, grâce au rendement de ce moteur et à une nouvelle démultiplication de la boîte de vitesses, la consomma-

*Since 6 November in France (and soon in other countries), Citroën is marketing a new lower-range model: the LNA, an LN fitted with the new Integral Electronic Ignition engine of the Visa Club and Special models.*

*In this new definition, Citroën's "small volume" town car continues to comply with its original definition: "the smallest engine in the smallest body"; but, with the addition of "A" (for "Athlete") to its name, LN has built up muscle and vivacity the "smallest volume" now sports speedy legs!*

## ENGINE TORQUE : + 26 %

*The 652-cc integral electronic ignition engine offers a 26 % increase in torque and a power increase of 12 %, whence better acceleration (100 km/h = 62.137 mph in 23.8" from a standing start), better pick-up, and improved cruising speed.*

*But simultaneously, thanks to this engine's efficiency and to new gearbox ratios, fuel consumption is reduced by 12 %: at 55.9 mph, the LNA's consumption does not*



Photo Guyot (Citroën 24.87).



tion de carburant se trouve réduite de 12 % : à 90 km/h, la consommation de LNA n'est plus que de 5,2 litres aux 100 km, un record de sobriété!

### ENCORE PLUS PRATIQUE

A ces améliorations de rendement s'ajoutent les avantages spécifiques à l'allumage électronique intégral (voir son étude dans DC 53) : pas d'entretien, plus de réglages, démarrages facilités..., toutes caractéristiques d'usage pratique qui viennent renforcer les qualités déjà connues et appréciées de la LN : encombrement minimum, grande maniabilité, économie d'utilisation, très faible coût d'entretien, aménagement pratique (sièges arrière rabattables en deux parties), élégance discrète.

### 137 000 LN

Lancée en octobre 1976, réalisée en un temps record à partir de la synthèse d'éléments existants ayant fait la preuve de leurs qualités, LN a tenu ses promesses en répondant à la fois aux actuelles contraintes du trafic urbain et suburbain (longueur : 3,384 m), aux impératifs d'un usage économique de l'automobile, à la demande du marché en véhicules de multi-motorisation.

A ce jour, plus de 137.000 LN ont déjà été vendues. C'est un succès, que LNA va sans nul doute contribuer à développer.

### MENSURATIONS DE LNA

- Berline 3 portes, 4 places avec sièges et dossiers arrière séparés rabattables indépendamment.
- Longueur : 3,39 m - Largeur : 1,52 m - Hauteur : 1,37 m.
- Poids en ordre de marche : 710 kg - Poids total en charge : 1.035 kg.
- Traction avant.

exceed 54.32 mpg—bettering the proverbial camel's sobriety!

### EASIER HANDLING THAN EVER

*Over and above improved efficiency are the advantages of Integral Electronic Injection: no maintenance, no more "tuning", easier starting—all these practical improvements further reinforce the LN's already known and appreciated advantages: minimal bulk, great manœuverability, economy in use, very low maintenance costs, convenient lay-out (the back seats folding down separately), and unostentatious smartness.*

### 137,000 LNs

*Introduced in October 1976, brought into production in record time by grouping pre-existent components of established reliability, the LN has held its promises by coping with present-day urban and suburban traffic difficulties (length 11' 1 1/2"), fulfilling the "musts" of driving economy, and meeting the demands of the multi-car market.*

*Up to date, over 137,000 LNs have already been sold.*

*This success will undoubtedly gather further impetus from the LNA.*

### LNA MEASUREMENTS

- 3-door, 4-seater saloon, with separated rear seats whose backs fold down independently.
- Length 11' 1 1/2" - width 4' 11 3/4" - height 4' 6".
- Weight in working order: 710 kg = 1,562 lbs—all up weight 1,035 kg = 2,277 lbs.
- Front wheel drive.

## GRUPE PROPULSEUR

- Ensemble moteur-boîte de vitesses placé à l'avant dans l'axe du véhicule.
- Moteur en alliage léger, de 2 cylindres à plat opposés refroidis par air, de 652 cm<sup>3</sup>. Ce moteur présente plusieurs innovations : vilebrequin supporté par 3 paliers, ce qui diminue les vibrations, donc le bruit. Cylindres en aluminium à revêtement électrolytique interne de Nickel composite très résistant (revêtement de la trochoïde des moteurs à piston rotatif de la GS birotor). Profil spécial de l'arbre à cames permettant d'obtenir un excellent couple à bas régime. Allumage électronique intégral.
- Boîte de vitesses type GS à 4 rapports avant synchronisés.
- Suspension à 4 roues indépendantes.
- Pneumatiques Michelin 135 SR 13 XZX.
- Direction à crémaillère.
- Freins à disque à l'avant, à tambour à l'arrière. Commande hydraulique à double circuit, avec compensateur à l'arrière.

## ÉQUIPEMENT

LNA 652 cm<sup>3</sup> diffère de la LN 602 cm<sup>3</sup> 1979 par :

- Bandes caoutchouc sur pare-chocs avant et arrière.
- Enjoliveurs de roues en inox.
- Bandeau de porte de coffre avec sigle « LNA ».
- Tapis de sol en moquette (berline) ou en plastique à pastilles (entreprise).
- Garnissage du fond de coffre (berline).
- Garnissage de la face intérieure du hayon.

## OPTIONS

Peinture métallisée.  
Lunette arrière chauffante.  
Antenne radio.  
Essuie-glace/lave-glace arrière.  
Siège avant droit escamotable (entreprise).  
Garnissage mixte tissu simili avec dossiers des sièges avant inclinables (berline).

## DRIVING GROUP

- Engine-gearbox assembly at front, in the vehicles axis.
- Light-alloy, 652-cc, air-cooled flat twin. This engine comprises several innovations: 3-bearing crankshaft to reduce vibrations and hence noise. Cylinders of aluminium, electroplated internally with a composite Nickel lining (coating used on the trochoid of the GS birotor's rotary-piston engine). Special camshaft design allowing excellent torque to be secured at low revs. Integral electronic ignition.
- GS-type gearbox with 4 synchromesh forward speeds.
- 4 independant-wheel suspension.
- Michelin 135 SR 13 XZX tyres.
- Rack and pinion steering.
- Disc brakes at front, drums at rear-Dual circuit hydraulic control, with compensator at rear.

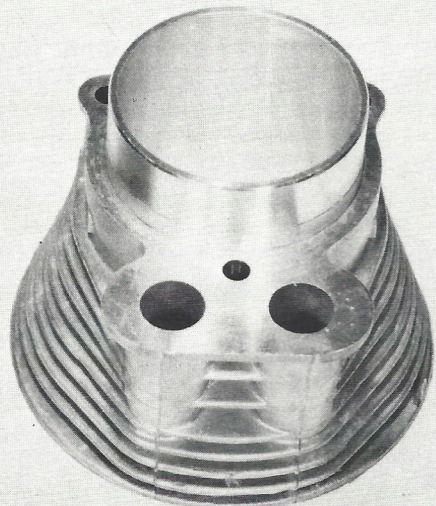
## TRIM

The LNA 652-cc only differs from the 1979 LN 602 in that it has:

- Rubber strips along front and rear bumpers.
- Stainless steel hub trims.
- Boot cover with "LNA" badge on band.
- Carpeted floor (saloon) or with non-slip plastic mat (utility).
- Floor of boot trimmed (saloon).
- Inside of rear door (flap) trimmed.

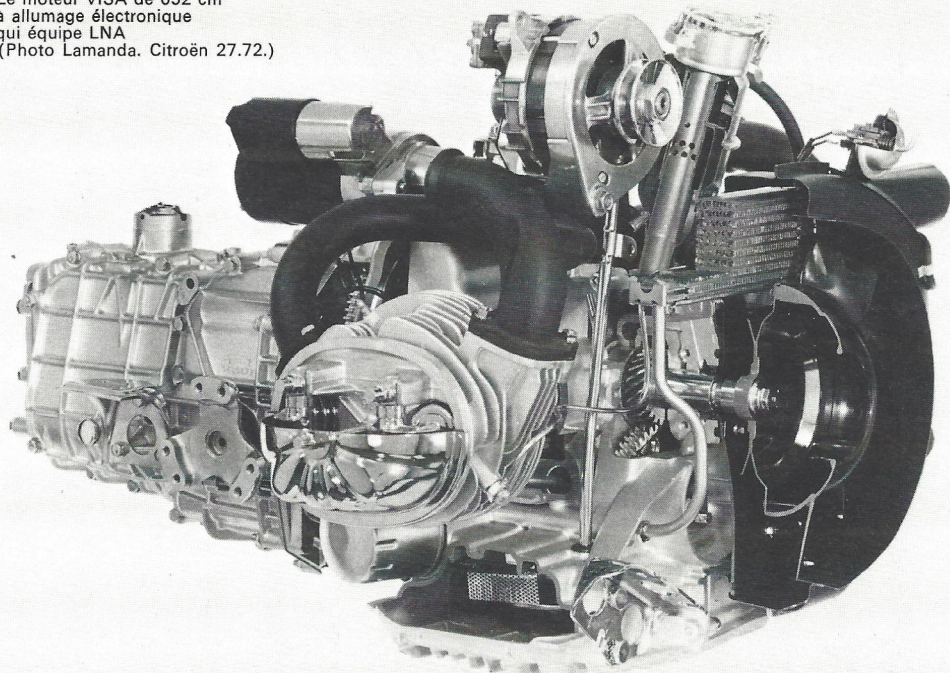
## OPTIONAL EXTRAS

Metallized paint.  
Heated rear window.  
Radio antenna.  
Rear window washer/wiper.  
Folding near-side forward seat (utility).  
Mixed fabric/art leather upholstery with reclining frontseat backs (saloon).



A gauche : cylindre en fonte de LN.  
A droite : cylindre en alliage léger de LNA.  
(Photo Legros. Citroën 32.68).

Le moteur VISA de 652 cm<sup>3</sup>  
à allumage électronique  
qui équipe LNA  
(Photo Lamanda. Citroën 27.72.)



## PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES CITROËN LNA ET LN

Sur le plan technique, la LNA diffère essentiellement de la LN  
par l'ensemble moteur-boîte de vitesses.

	LNA	LN
<b>MOTEUR</b>		
Type	V 06/630	R 06/627
Nombre de cylindres	2 à plat	2 à plat
Puissance fiscale française en CV	4	3
Alésage - Course en mm	77-70	74-70
Cylindrée en cm <sup>3</sup>	652	602
Rapport volumétrique	9/1	9/1
Puissance maxi ISO kW-tr/mn	26-5500	23-5750
Puissance maxi DIN ch/tr/mn	36-5500	32-5750
Couple maxi ISO m.daN-tr/mn	5,1-3500	4,0-3500
Couple maxi DIN m.kg-tr/mn	5,3-3500	4,2-3500
<b>TRANSMISSION</b>		
Boîte de vitesses	Type GS	Type GS
Nombre de rapports	4 AV + MAR	4 AV + MAR
Couple conique	8/33	8/35
Vitesse en km/h aux 1000 tr/mn moteur :		
1 <sup>re</sup>	5,34	5,03
2 <sup>e</sup>	9,72	9,16
3 <sup>e</sup>	14,79	13,94
4 <sup>e</sup>	21,18	19,97
M. AR	5,81	5,48
<b>PERFORMANCES (en secondes)</b>		
400 m départ arrêté	21''5	23''2
1.000 m départ-arrêté	41''1	43''7
0-100 km/h départ-arrêté	23''8	29''3
Vitesse maxi en km/h	125	120
<b>CONSOMMATIONS (litres aux 100 km)</b>		
A 90 km/h (vitesse stabilisée)	5,2	5,9
En parcours urbain	7,2	7,2

# PHOTOTHÉQUE VISA



Photo Mounicq

(Citroën 32.23)



Photo Mounicq (Citroën 32.62)



Photo Mounicq (Citroën 32.60)

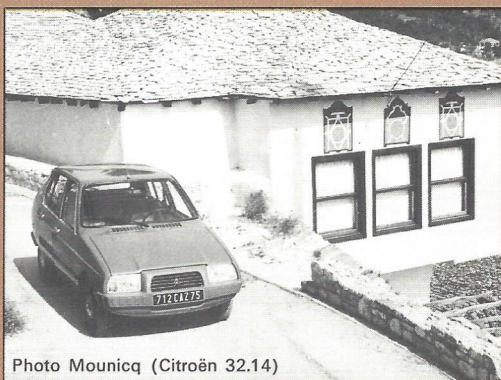


Photo Mounicq (Citroën 32.14)

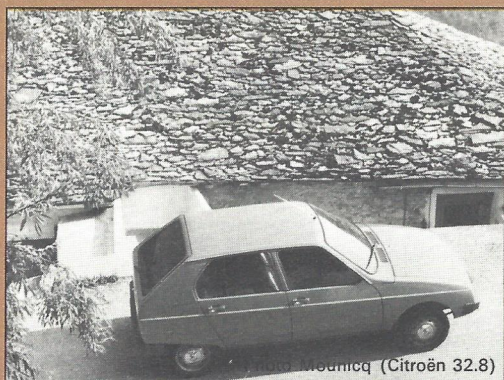


Photo Mounicq (Citroën 32.8)



Photo Mounicq (Citroën 32.10)



Photo Mounicq (Citroën 32.61)

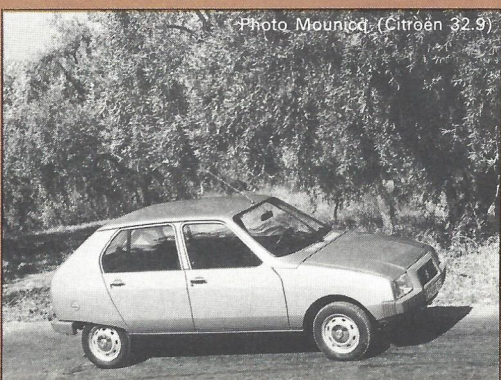


Photo Mounicq (Citroën 32.9)



Ces photographies sont à la libre disposition des journalistes. Il suffit d'écrire au Service de Presse Citroën en indiquant le n° de référence pour recevoir le nombre d'épreuves 21 × 29,7 demandé.

*These photographs are at the disposal of the journalists. All you have to do is write to the Citroën Press Service quoting the reference number and you will receive the quantity of 21 × 29,7 cm requested.*



Photo Wolgen (Citroën 32.63)



Photo Wolgen (Citroën 32.66)



Photo Mounicq (Citroën 32.17)

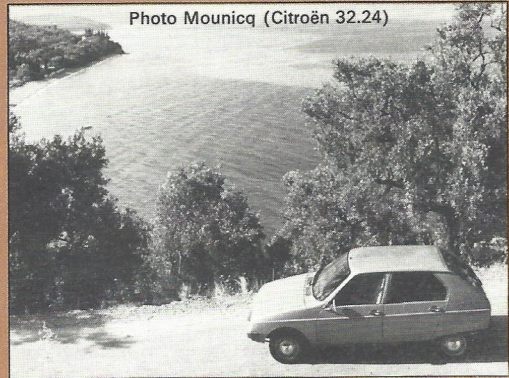


Photo Mounicq (Citroën 32.24)



Photo Mounicq (Citroën 32.65)

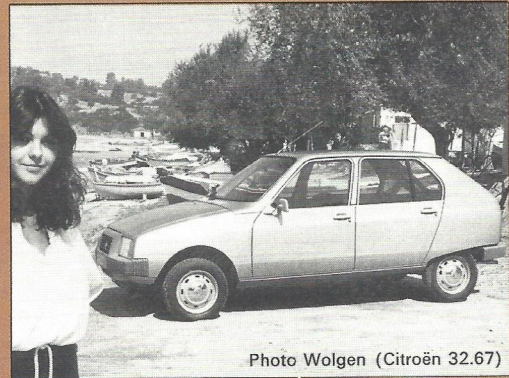


Photo Wolgen (Citroën 32.67)

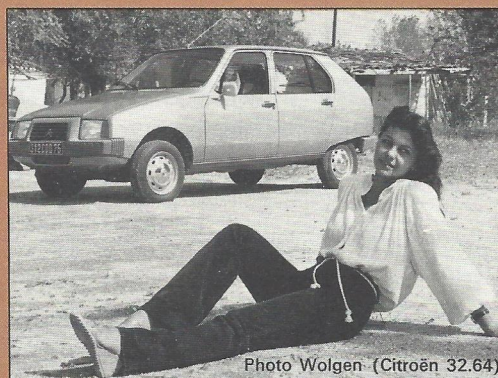


Photo Wolgen (Citroën 32.64)



Photo Mounicq (Citroën 32.19)

# caractéristiques techniques berlines citroën 1979.

	2 CV Spécial	2 CV 6	MEHARI	DYANE 6	LN	LNA	VISA Spécial - Club	VISA Super
<b>MOTEUR</b>								
Type	A 79/1	A 06/635	A 06/635	AM 2	R 06/627	V 06/630	V 06/630	109/5
Nombre de cylindres	2 à plat	2 à plat	2 à plat	2 à plat	2 à plat	2 à plat	2 à plat	4 en ligne
Puissance fiscale (CV)	2	3	3	3	3	4	4	5
Alésage - Course (mm)	68,5 - 59	74 - 70	74 - 70	74 - 70	74 - 70	77 - 70	77 - 70	72 - 69
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	435	602	602	602	602	652	652	1124
Rapport volumétrique	8,5	8,5	8,5	9	9	9	9	9,2
Puissance DIN (ch - tr/mn)	24 - 7000	29 - 5750	29 - 5750	32 - 5750	32 - 5750	36 - 5500	36 - 5500	57 - 6250
Couple DIN (m kg - tr/mn)	2,9 - 3750	4 - 3500	4 - 3500	4,2 - 4000	4,2 - 3500	5,3 - 3500	5,3 - 3500	8,2 - 3000
Vilebrequin Nbre de paliers	2	2	2	2	2	3	3	5
Ordre d'allumage et d'injection								1 - 3 - 4 - 2
Bougies	Marchal	35	35	35	34 S	34 S	SCGT 34 - 5H	SCGT 34 - 5H
AC	42 F	42 F	42 F	42 F	42 F	42 F	42 LTS	42 LTS
Eyquem	755	755	755	755	755	755	755	755
Bosch	W 225 T1	W 225 T1	W 225 T1	W 225 T1	W 225 T1	W 225 T1	W 225 T1	W 225 T1
Champion	L 85	L 85	L 85	L 82	L 82	L 82	BN 6 Y	BN 6 Y
Carburateur	Solex	34 PICS	26/35 CSIC	26/35 CSIC	26/35 CSIC	26/35 CSIC	26/35 CSIC	32 PBI SA - 7
Weber								
<b>TRANSMISSION</b>								
1ère	6,9614	5,2027	6,0600	5,7486	4,5454	4,5454	4,5454	3,8819
2ème	3,5539	2,6561	3,1250	2,9348	2,5000	2,5000	2,5000	2,2967
3ème	2,1333	1,7857	1,9231	1,9231	1,6428	1,6428	1,6428	1,5000
4ème	1,4737	1,3158	1,4210	1,3500	1,1467	1,1467	1,1467	1,0422
5ème								
M. AR	6,9614	5,2027	6,0600	5,7486	4,1841	4,1841	4,1841	3,5688
Couple réducteur	8/33	8/33	8/31	8/31	8/35	8/33	8/33	Renvoi 16/57
1ère	3,75	5,17	4,78	4,83	5,03	5,34	5,34	7,46
2ème	7,35	10,12	9,37	9,49	9,16	9,72	9,72	12,62
3ème	12,26	15,06	15,05	14,48	13,94	14,79	14,79	19,29
4ème	17,75	20,44	20,37	20,63	19,97	21,18	21,18	27,80
5ème								
M. AR	3,75	5,17	4,78	4,83	5,48	5,81	5,81	8,12
<b>ROUES (pouces)</b>								
	4 J - 15	4 J - 15	4 J - 15	4 J - 15	4 00 B 13	4 00 B 13	4 00 B 13	4 1/2 B 13
<b>PNEUMATIQUES</b>								
AV	125 - 15 X	125 - 15 X	135 - 15 X	125 - 15 X	135 SR 13 XZX	135 SR 13 XZX	135 SR 13 XZX	45 SR 13 XZX
AR	125 - 15 X	125 - 15 X	135 - 15 X	125 - 15 X	135 SR 13 XZX	135 SR 13 XZX	135 SR 13 XZX	45 SR 13 XZX
Pression (bars) AV - AR	1,4 - 1,8	1,4 - 1,8	1,4 - 1,8	1,4 - 1,8	1,6 - 1,9	1,6 - 1,9	1,7 - 2,0	1,7 - 1,9
<b>DIRECTION</b>								
Rapport de Démultiplication	1/17	1/17	1/17	1/17	1/18,4	1/18,4	1/19,3	1/18,4
Tours volant de butée à butée	3,25	3,25	3,25	3,25	3,33	3,33	3,33	3,33
Diamètre du volant (mm)	390	390	390	390	380	380	380	380
φ braquage : trottoirs - murs (m)	10,80 - 11,20	10,80 - 11,20	10,60 - 11,00	10,60 - 11,10	8,90 - 9,40	8,90 - 9,40	9,30 - 9,85	9,45 - 9,90
Angle de braquage roue intérieure	34° à 35°	34° à 35°	34° à 35°	34° à 35°	44°	44°	44°	42°
<b>FREINAGE</b>								
Disque (D) Tambour (T) AV - AR	T - T	T - T	D - T	D - T	D - T	D - T	D - T	D - T
Diamètre (mm) AV - AR	200 - 180	200 - 180	244 - 180	244 - 180	241 - 180	241 - 180	241 - 180	241 - 180
Surface des garnitures (cm <sup>2</sup> ) AV - AR	196 - 224	196 - 224	84 - 224	84 - 224	144 - 158	144 - 158	154 - 158	154 - 158
<b>ELECTRICITE</b>								
Batterie (Volt - Ampère/heure)	12-125/25	12-125/25	12-125/25	12-125/25	12-140/28	12-180/36	12-175/35	12-175/35
Alternateur (Watt)	390	390	390	390	420	460	460	460
<b>DIMENSIONS (mètres)</b>								
Longueur - Largeur	3,83 - 1,48	3,83 - 1,48	3,52 - 1,53	3,87 - 1,50	3,38 - 1,52	3,38 - 1,52	3,69 - 1,51	3,69 - 1,534
Hauteur - Empattement	1,60 - 2,40	1,60 - 2,40	1,637 - 2,37	1,54 - 2,40	1,37 - 2,23	1,37 - 2,23	1,408 - 2,43	1,415 - 2,42
Voie : AV - AR	1,26 - 1,26	1,26 - 1,26	1,26 - 1,26	1,26 - 1,26	1,29 - 1,24	1,29 - 1,24	1,292 - 1,241	1,292 - 1,241
Largeur aux épaules : AV - AR	1,06 - 1,07	1,06 - 1,07	1,31 - 1,40	1,07 - 1,08	1,27 - 1,17	1,27 - 1,17	1,21 - 1,26	1,21 - 1,26
Surface vitrée (dm <sup>2</sup> )	146	146	155	152	201	201	226	226
Volume du coffre (dm <sup>3</sup> ) (Valises)	159	159	212	212	118	118	190	190
<b>POIDS (kg)</b>								
Ordre de marche - Total en charge	560 - 895	560 - 895	555 - 935	600 - 930	706 - 1035	710 - 1035	735 - 1065	800 - 1210
Répartition: AV - AR	328 - 232	328 - 232	350 - 205	365 - 235	427 - 279	426 - 284	435 - 300	485 - 315
Remorquable : sans frein - Avec frein	270 - 400	270 - 400	270 - 400	270 - 400	350 - 500	350 - 500	370 - 500	400 - 750
Maxi : sur flèche - sur galerie	35 - 30	35 - 30	35	35 - 30	40 - 50	40 - 50	40 - 45	45 - 60
<b>CAPACITES (litres)</b>								
Réservoir d'essence	20	20	25	25	40	40	40	40
Huile moteur	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	3,0	4,5
Huile boîte de vitesses - pont	0,9	0,9	0,9	0,9	1,4	1,4	1,4	
Huile système hydraulique	0,5	0,5	0,5	0,5	0,36	0,36	0,22	0,29
Refroidissement moteur	air	air	air	air	air	air	air	7,5
<b>PERFORMANCES (km/h)</b>								
<b>CONSOUMATIONS (litres)</b>								
Conducteur seul	0 - 400 m	24"3	22"7	23"6	22"	23"2	21"5	19"9
	0 - 1000 m	47"5	44"5	46"4	42"7	43"7	41"1	37"6
	0 - 100 km/h					29"3	23"8	16"6
Mi-Charge	Vitesse maximum	102	110	100	120	120	124	144
	Consommation à 90 km/h	5,8	6,0	7,5	5,7	5,9	5,2	6,2
	Consommation à 120 km/h							8,4
Consommation urbaine	6,3	6,9	6,9	7,2	7,2	7,2	7,6	8,4

① Sur GSX, le P.O.D.M. est augmenté de 10 kg, soit 5 kg sur l'avant et 5 kg sur l'arrière

② L'équipement super entraîne une augmentation du P.O.D.M. de 15 kg, soit 8 kg sur l'avant et 7 kg sur l'arrière

③ La finition Pallas augmente le P.O.D.M. de 15 kg, soit 5 kg sur l'avant et 10 kg sur l'arrière

# caractéristiques techniques berlines citroën 1979.

G Spécial		GS X	GS Club-GS Pallas		GS X3	CX 2500 Diesel Confort - Super Pallas		CX 2000 Confort - Super Pallas		CX 2400 Super - Pallas		CX 2400 GTI   Pallas C matic		CX Prestige	
G 11/631		G 12		G 13/625		M 25/629		M 20/616		M 23/623		M 23/622		M 23/622	
4 à plat		4 à plat		4 à plat		4 en ligne		4 en ligne		4 en ligne		4 en ligne		4 en ligne	
6		7		7		10		11		13		13		13	
74 - 65,6		77 - 65,6		79,4 - 65,6		93 - 92		86 - 85,5		93,5 - 85,5		93,5 - 85,5		93,5 - 85,5	
1129		1222		1299		2500		1985		2347		2347		2347	
9		8,2		8,7		22,25		9		8,75		8,75		8,75	
56 - 5750		59 - 5750		65 - 5500		75 - 4250		102 - 5500		115 - 5500		128 - 4800		128 - 4800	
8,1 - 3500		8,9 - 3250		10 - 3500		15,3 - 2000		15,5 - 3000		18,3 - 2750		20,1 - 3600		20,1 - 3600	
3		3		3		5		5		5		5		5	
1 - 4 - 3 - 2		1 - 4 - 3 - 2		1 - 4 - 3 - 2		1 - 3 - 4 - 2		1 - 3 - 4 - 2		1 - 3 - 4 - 2		1 - 3 - 4 - 2		1 - 3 - 4 - 2	
GT 34 - 2 H		GT 34 - 2 H		34 - HS		Injecteurs :		35/1 B		35/36		35/1 B		35/1 B	
40,8 XLS		41 XLS		40,8 XLS		Roto-Diesel		42 FS		43 FS		42 FS		42 FS	
800 LS		755 LS		800 LS				705 S		705 S		705 S		705 S	
W 200 T 30		W 200 T 30		W 200 T 30				W 225 T 35		W 175 T 35		W 225 T 35		W 225 T 35	
28 CIC		28 CIC		28 CIC		Pompe :				34 CICF		Injection électron		Injection électron	
30 DGS 14/250		30 DGS 11/250		30 DGS 13/250		Roto-Diesel		34 DMTR 25/250		34 DMTR 35/250		L Jetronic		L Jetronic	
		<b>Méca. C matic</b>				<b>Méca. 4 Méca. 5</b>				<b>Méca. 4 Méca. 5 C matic</b>		<b>Méca. 5 C matic</b>		<b>Méca. 5 C matic</b>	
3,8182		3,8182 2,7857		3,8182		3,166 3,166		3,166		3,166 3,166 1,944		3,166 2,176		3,166 2,176	
2,2941		2,2941 1,7000		2,2941		1,833 1,833		1,833		1,833 1,833 1,133		1,833 1,133		1,833 1,133	
1,5000		1,5000 1,1200		1,5000		1,133 1,250		1,133		1,133 1,250 0,800		1,250 0,750		1,250 0,750	
1,0312		1,0967		1,0967		0,800 0,939		0,800		0,800 0,939		0,939		0,939	
						0,733				0,733				0,733	
4,1818		4,1818 2,5000		4,1818		3,153 3,153		3,153		3,153 3,153 2,389		3,153 2,389		3,153 2,389	
8/33		8/33 8/33		8/33		13/59 13/59		13/62		13/62 14/61 13/62		13/62 13/62		14/61 13/62	
7,12		6,71 7,12 9,76		7,12		8,22 8,22		7,8		7,8 8,5 12,7		7,8 11,4		8,5 11,4	
11,84		11,17 11,84 16,00		11,84		14,20 14,20		13,5		13,5 14,8 21,9		13,5 21,8		14,8 21,8	
18,13		17,08 18,13 24,28		18,13		22,98 20,83		21,9		21,9 21,7 31,0		19,8 33,0		21,7 33,0	
26,37		24,86 24,80		24,80		32,55 27,72		31,0		31,0 28,9		26,4		28,9	
						35,51				37,0		33,8		37,0	
6,47		6,10 6,47 10,88		6,47		8,25 8,25		7,9		7,9 8,6 10,4		7,8 10,4		8,6 10,4	
4 1/2 J - 15		4 1/2 J - 15		4 1/2 J - 15		5 1/2 J - 14		5 1/2 J - 14		5 1/2 J - 14		6 J - 14 5 1/2 J - 14		5 1/2 J - 14	
145 SR - 15 XZX		145 SR - 15 XZX		145 SR - 15 XZX		185 SR - 14 XZX		185 SR - 14 XZX		185 HR - 14 XVS		185 HR - 14 XVS		185 HR - 14 XVS	
145 SR - 15 XZX		145 SR - 15 XZX		145 SR - 15 XZX		175 SR - 14 XZX		175 SR - 14 XZX		175 HR - 14 XVS		185 HR - 14 XVS		185 HR - 14 XVS	
1,8 - 1,9		1,8 - 1,9		1,8 - 1,9		2,1 - 2,1		2,1 - 2,1		1,9 - 2,1		2,1 - 2,2		2,2 - 2,2	
<b>Mécanique ou assistée à rappel asservi</b>															
1/19		1/19		1/19		1/24,5		1/13,5		1/13,5		1/13,5		1/13,5	
3,80		3,80		3,80		4,5		2,5		2,5		2,5		2,5	
380		380		380		410		380		380		380		380	
9,66 - 10,40		9,66 - 10,40		9,66 - 10,40		10,90 - 11,80		10,90 - 11,80		10,90 - 11,80		10,90 - 11,80		11,80 - 12,70	
40° à 45° 30		40° à 45° 30		40° à 45° 30		43° 30' ± 0		43° 30' ± 0		43° 30' ± 0		43° 30' ± 0		43° 30' ± 0	
D - D		D - D		D - D		D - D		D - D		D - D		D - D		D - D	
270 - 178		270 - 178		270 - 178		260 - 224		260 - 224		260 - 224		260 - 224		260 - 224	
146 - 72		146 - 72		146 - 72		220 - 74		220 - 74		220 - 74		220 - 74		220 - 74	
12-200/40		12-200/40		12-225/45		12-440/88		12-225/45		12-275/55		12-300/60		12-350/70	
GSX - 12-225/45		GSX - 12-225/45		GSX - 12-225/45		GSX - 12-225/45		GSX - 12-225/45		GSX - 12-275/55		GSX - 12-300/60		GSX - 12-350/70	
490		490		490		1008		1008		1008		1120		1120	
4,12 - 1,608		4,12 - 1,608		4,12 - 1,608		4,66 - 1,73		4,66 - 1,73		4,66 - 1,73		4,66 - 1,73		4,92 - 1,73	
1,35 - 2,55		1,35 - 2,55		1,35 - 2,55		1,36 - 2,845		1,36 - 2,845		1,36 - 2,845		1,36 - 2,845		1,375 - 3,095	
1,378 - 1,328		1,378 - 1,328		1,378 - 1,328		1,474 - 1,360		1,474 - 1,360		1,474 - 1,360		1,474 - 1,36		1,474 - 1,36	
1,28 - 1,24		1,28 - 1,24		1,28 - 1,24		1,36 - 1,37		1,36 - 1,37		1,36 - 1,37		1,36 - 1,37		1,36 - 1,35	
279		279		279		293		293		293		293		308	
329		329		329		328		328		328		328		328	
①		③④				②③		②③		③④				④	
925 - 1335		930 - 1345		940 - 1340		1330 - 1800		1265 - 1760		1300 - 1790		1375 - 1850		1475 - 1925	
585 - 340		590 - 340		595 - 345		910 - 420		845 - 420		870 - 430		935 - 440		995 - 480	
460 - 800		465 - 800		470 - 800		665 - 1300 ⑤		630 - 1300 ⑤		650 - 1300 ⑤		685 - 1300 ⑤		735 - 1300 ⑤	
50 - 60		50 - 60		50 - 60		100 - 80		100 - 80		100 - 80		100 - 80		100 - 80	
43		43		43		68		68		68		68		68	
4		4		4		4,6		4,6		4,6		4,6		4,6	
1,4		1,4 4		1,4		1,60 1,75		1,6		1,60 1,75 4,50		1,75 4,50		1,75 4,50	
4,2		4,2		4,2		4,25		4,25		4,25		4,25		4,25	
air		air		air		12,3		10,6		10,6		12,3		12,3	
		<b>Méca. C matic</b>								<b>Méca. 4 Méca. 5 C matic</b>		<b>Méca. 5 C matic</b>		<b>Méca. 5 C matic</b>	
20"7		20"3 19"7 20"9		19"1		20"7 20"4		18"3		17"5 17"9 19"0		17"1 18"6		17"6 19"1	
38"5		38" 36"8 38"6		35"7		38"5 37"7		34"4		32"7 32"9 34"7		31"9 34"0		32"7 34"9	
17"5		17" 16"1 18"1		14"4		17"8 17"1		12"8		11"0 11"5 13"4		10"5 12"5		11"1 13"5	
149		149 151 148		158		147 156		174		181 180 177		189 180		190 180	
6,4		6,5 6,8 7,4		6,8		6,5 6,1		8,2		8,3 7,1 9,1		8,1 9,0		7,6 9,0	
8,4		8,7 9,6 10,3		9,7		8,7 8,1		10,2		10,5 9,4 11,5		10,1 11,7		9,7 11,7	
8,7		8,5 11,2 10,5		9,6		8,9		14,2		14,5 15,2 14,9		15,2 14,0		14,6 14,0	

- ④ Le convertisseur (C matic) entraîne une augmentation du P.O.D.M. sur l'avant de 12 kg.  
 ⑤ Ou 1500 kg dans la limite du poids total roulant (P.T.R.)  
 ⑥ Pneumatique HR 14 XVS avec Diravi (direction assistée à rappel asservi), moins 0,1 bar à l'avant.

# échos

## BORGE-VIASNOF RÉCIDIVENT...

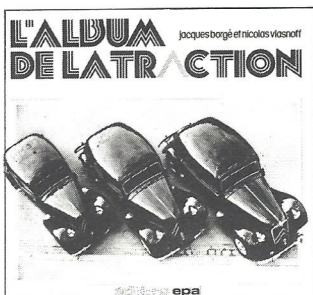


Photo Citroën 30.190.

PARIS (France). Jacques Borgé et Nicolas Viasnof n'ont pas résisté au plaisir de brosser un nouvel éloge de leur voiture préférée : ils nous présentent cette fois un « Album de la Traction » (Éditions EPA 83 rue de Rennes 75006 Paris) qui contient quelque 288 documents photographiques. Peu de texte, suffisamment cependant pour rectifier, page 11, les assertions contradictoires de J.-A. Grégoire quant à la genèse de ce modèle créé en 18 mois seulement par cet extraordinaire ingénieur que fut André Lefebvre (1894 - 1963), du bureau d'études de Citroën. Naissance de la Traction, des essais au montage; mille cabriolets, dont les très rares 15 CV; les tractions de la guerre; celles du sport, avec bien sûr le raid de François Lecot; celles de la politique, notamment la IV<sup>e</sup> république dont la Traction fut la voiture officielle; enfin les événements quotidiens jusqu'à la sortie de la dernière de la lignée, en juillet 1957... promenade en images à travers 34 ans d'histoire de l'automobile. En annexes, une précieuse chronologie technique et une bibliographie complète.

## BORGE - VIASNOF DO IT AGAIN...

PARIS (France). Jacques Borgé and Nicolas Viasnof could not resist compiling a new tribute to their favourite car: they have now gratified us with an "Album de la Traction" ("Front-Wheel Drive Album", published by EPA, 83, rue de Rennes, F 75006

Paris) containing some 288 photographic documents. Little copy, though enough to correct the controversial statements of J.A. Grégoire regarding the genesis of this model, created in only 18 months by that remarkable design engineer André Lefebvre (1894-1963), of the Citroën Design Department. Birth of the "Traction", assembly trials; a thousand cabriolets, and among them the very rare 15 CVs; wartime "tractions"; sporting "tractions", including that of François Lecot's memorable long-distance run; those of politics, and of the IVth Republic's in particular, whose official car it was; finally, day-to-day events until the last of the line came, last off the line, in July 1957... a photographic ramble through 34 years of motor-car history. Appended are a valuable technical time chart and a complete list of bibliographic references.

## ...PIERRE DUMONT AUSSI

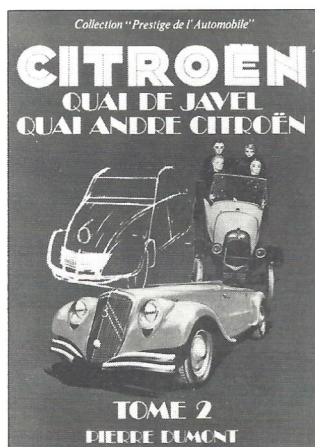


Photo Citroën 30.143.

PARIS (France). On se souvient du remarquable livre de Pierre Dumont « Quai de Javel, quai André Citroën » dans lequel l'auteur mettait ses connaissances peu communes et ses archives fort complètes au service de sa passion pour l'histoire de Citroën. Ce livre a désormais une suite, un tome 2 (Éditions EPA, 83 rue de Rennes 75006 Paris), qui livre, en ordre un peu dispersé sur 490 pages, de nouveaux documents et révèle de nouveaux aspects de la vie d'une société qui a si profondément marqué l'évolution de l'automobile.

## ... AND DITO PIERRE DUMONT

PARIS (France). Everyone remembers Pierre Dumont's remarkable book, "Quai de Javel, quai André Citroën", in which the author placed his unusual store of knowledge and his very complete files at the service of his passionate interest in the Citroën story. This book now has a successor, a "Vol. 2" (EPA, Publishers, 83, rue de Rennes, F 75006 Paris), which, in somewhat dispersed order among its 490 pages, brings new documents and reveals fresh aspects of the life of a company which has placed its indelible imprint on the evolution of the motor car.

## BELLU INNOVE

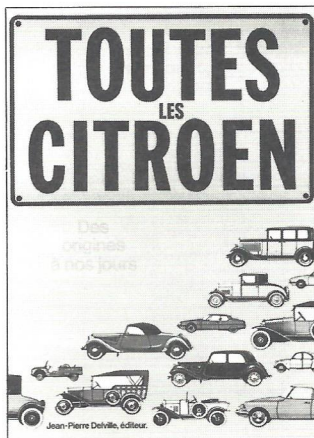


Photo Citroën 30.160

PARIS (France). Un autre passionné de l'histoire de Citroën, le dessinateur René Bellu, vient de concrétiser son rêve : présenter de façon exhaustive la totalité des modèles Citroën depuis la Type A de 1919 à la VISA 1978. Somme historique, monument technique, en tout cas travail très impressionnant : « tous les modèles Citroën » (c'est le titre du livre) année par année, pas moins de 1.290 dessins en couleurs! Sans compter quelque 250 photographies et, pour finir, la reproduction de 110 publicités (affiches ou annonces) de la marque. Une compétence et un talent appuyés sur des archives considérables, mais aussi un véritable amour de l'automobile. 320 pages grand format. Delville éditeur, 17, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris.

## BELLU'S INNOVATION

PARIS (France). Another fanatic of Citroën history, artist René Bellu has just made his dream come true: an exhaustive presentation of every single Citroën model from the Type A of 1919 to the 1978 VISA. Historical conspectus or technical monument, it is in any case an impressive achievement, for "Tous les modèles Citroën" (such is the book's title) comprises, year by year, no fewer than 1290 colour drawings—not to mention some 250 photographs and, as a final touch, reproductions of 110 pieces of advertising for the marque! Competence and talent, supported by extensive files but also by a true love of motor cars. This book contains 320 pages, large format. Published by Delville, 17, rue des Grands-Augustins, F 75006 Paris.

## R. RAVENEL ET LA S.I.A.



Photo Guyot (Citroën 6 A 90).

PARIS (France). M. Raymond Ravenel, membre du directoire des Automobiles Citroën, a été élu le 19 décembre 1978 président de la Société française des Ingénieurs de l'Automobile (SIA). Il souhaite y favoriser une interpénétration accrue de l'industrie et des activités de la SIA; approfondir l'information technique des ingénieurs de la SIA; développer les échanges internationaux.

## R. RAVENEL AND THE S.I.A.

PARIS (France). On 19 December 1978, Mr Raymond Ravenel, a member of

the Directorate of Automobiles Citroën, was elected President of the SIA (Société des Ingénieurs de l'Automobile = French Society of Automobile Engineers). He wishes to promote greater interpenetration between the Industry and SIA activities, to develop technical information for members of the SIA.

## LE PLEIN LE PLUS LONG



Photo Procontact (Citroën 30.164).

PARIS (France). Le 17 septembre 1978, une Citroën GSspecial conduite par un entrepreneur, M. Marcel Martin, a couvert 572 km entre Paris et Rennes à la moyenne de 77,10 km/heure, ce qui représente, avec 4 personnes à bord, une consommation de 5,69 litres aux 100 km et 35,50 % de mieux que le parcours-test préalable couvert par un conducteur « normal » sur 389,9 km à 84 km/heure soit 7,71 litres aux 100 km. C'est de loin la meilleure performance des 5 voitures qui participaient à ce concours de consommation organisé par l'Agence pour les économies d'énergie et Europe n° 1.

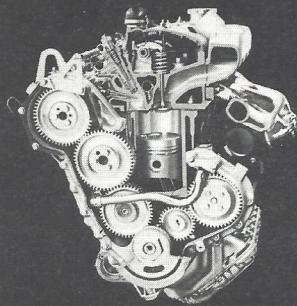
## THE LONGEST FILL

PARIS (France). On 17 September 1978, a Citroën GSspecial driven by a building contractor, Mr Marcel Martin, covered the 355.5 miles between Paris and Rennes (Brittany) at an average speed of 47.92 mph, with four people on board; the consumption figure was 49.64 mpg, 35.5 % better than the test run previously done by a "normal" driver over a 242.3-mile course, at 52.2 mph, for a consumption of 36.64 mpg. This was by far the best performance attained by any of the five cars taking part in the consumption contest organized by

the French Government Agency for Energy Economy and Radio Europe No. 1 broadcasting station.

## TOUT SUR LES CX DIESEL

CITROËN CX DIESEL  
DESCRIPTION TECHNIQUE  
TECHNICAL DESCRIPTION



RELATIONS PUBLIQUES CITROËN

Photo Citroën 30.151

PARIS (France). Le département Technique des Relations Publiques Citroën vient de publier une nouvelle brochure descriptive, consacrée au principe du moteur Diesel et à son application à la CX.

## ALL ABOUT CX DIESELS

PARIS (France). The Technical Department of Citroën Public Relations has just published a new descriptive brochure dealing with the principle of the Diesel engine and its application to the CX.

## LES PONEYS PEU SAUVAGES



Photo Travade (Citroën 30.156).

THESSALONIKI (Grèce). Les frères Contogouris, importateurs Citroën en Grèce du Nord, montent là-bas une version mini-jeep de la méhari. Carrosserie en tôle,

longueur hors-tout 3,640 m, largeur 1,460 m. Elle est bien sûr équipée du moteur bicylindre 602 cm<sup>3</sup> bien connu. Son nom : Pony. Plus de 6.000 exemplaires vendus depuis le début de la production, en 1975.

## TAME PONIES

**THESSALONIKI (Greece).** *The Contogouris brothers, Citroën importers for northern Greece, are there assembling a mini-jeep version of the Mehari. Some technical characteristics: it has a sheet-metal body, an overall length of 11' 11 1/4" and a width of 4' 9 1/2". It is of course fitted with the famous 602-cc two-cylinders engine, and goes by the name of Pony. Over 6,000 vehicles have been sold since production started in 1975.*

## « ASSISTANCE »

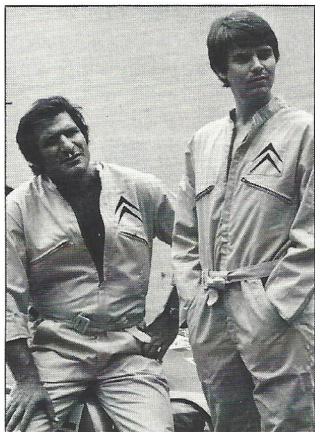


Photo Guyot (Citroën 30.148).

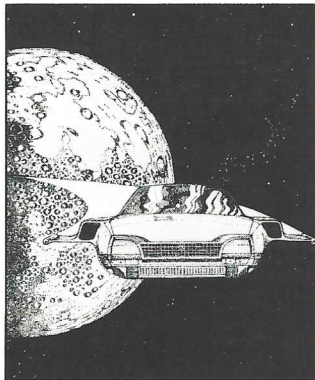
**PARIS (France).** Les comédiens Henri Czarniak (à gauche) et Régis Porte (à droite) sont les vedettes d'un film en couleurs de 12 minutes, « Assistance ». Réalisé par Claude Caillet pour les Relations Publiques Citroën (où il est disponible), ce film montre le travail et la vie d'une équipe de mécaniciens de compétitions pendant un rallye.

## « ASSISTANCE »

**PARIS (France).** *The two French cinemactors Henri Czarniak (left) and Régis Porte (right) star in a 12-minute colour film, "Assistance". Directed by Claude Caillet on behalf of Citroën Public Relations (from whom*

*it is available on loan), this film shows the work and life of a team of racing mechanics during a rally.*

## RENCONTRE DU TROISIÈME TYPE



Dessin Zenou (Citroën 12.178).

**BAHIA BLANCA (Argentine).** Ovní soit qui mal y pense : deux pilotes chiliens engagés, en septembre, dans le tour automobile d'Amérique latine (28.592 km) affirment que leur Citroën GS a été attaquée, près de Videma, à 1.000 km au sud de Buenos Aires, par un objet volant non identifié qui l'a soulevée et a pompé presque toute l'essence de son réservoir, le tout évidemment dans une lumière intense. Après quoi l'objet a délicatement reposé la GS au sol. Les difficultés ne manquaient pas dans ce long rallye, si en plus les petits hommes verts s'en mêlent!

## ENCOUNTER OF THE THIRD KIND

**BAHIA BLANCA (Argentina).** *Don't forget it: two Argentine drivers, entered in September for the Motor Tour of Latin America (17,776 miles) claim that their Citroën GS was attacked near Videma, 600 miles South of Buenos Aires, by an unidentified flying object which lifted the car up and pumped nearly all the petrol out of its tank, the entire operation taking place in blinding light. The UFO then delicately set the GS back on the ground. Heaven knows this was no easy run, but if the little green men come a-tampering, what next?...*

## RENCONTRE DU QUATRIÈME TYPE



Photo Vivier-Legros (Citroën 30.145).

**CHARTRES (France).** Des Citroën de tous types et de tous âges ont afflué vers Chartres pour la quatrième rencontre internationale des Clubs Citroën organisée par le Club de la Traction Universelle, les 16 et 17 septembre. Plus de cent clubs européens y ont participé.

## ENCOUNTER OF THE FOURTH KIND

**CHARTRES (France).** *Citroën vehicles of every type and age foregathered at Chartres for the Fourth International Meeting of Citroën Clubs, organized by the "Club de la Traction Universelle" on 16 and 17 September. More than 100 european clubs took part in meeting.*

## VISA EMBAUCHE

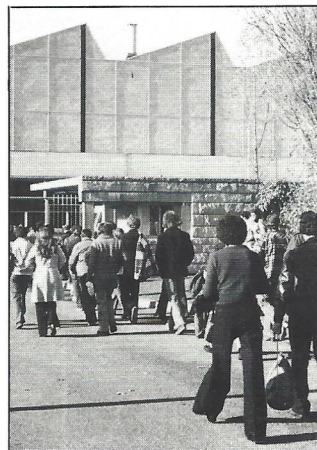


Photo Rio (Citroën 30.149).

**RENNES (France).** Répercussion de la sortie des modèles VISA sur l'embauche dans les deux usines Citroën de Rennes (La Janais et La Barre-Thomas) : plus de 3.000 emplois en plus, 1.200 personnes en 1977, 1.800 en

1978. L'effectif global des deux unités de production est passé de 10.920 à 14.000. Les cadences de production ont été portées de 1.255 à 1.400 voitures par jour.

## VISA BRINGS NEW JOBS

RENNES (France). *One repercussion of the production of the two VISA models on engaging workers in the two Citroën factories at Rennes (La Janais and La Barre Thomas) is the creation of over 3,000 more jobs—1,200 in 1977, 1,800 in 1978. The joint strength of the two production units has risen from 10,920 to 14,000. The production rate has risen from 1,255 to 1,400 vehicles a day.*

## MONTRE-MOI TA CALANDRE...



Photo Vivier-Legros (Citroën 30.147).

CHARTRES (France). Les amateurs de 2 CV en ont vu de toutes les couleurs et de toutes les formes, à la rencontre internationale des Clubs Citroën à Chartres.

## SHOW ME YOUR GRILL...

CHARTRES (France). *2 CV fans saw them in all shapes and colours at the International Meeting of Citroën Clubs at Chartres, last summer.*

## ... JE TE DIRAI QUI TU N'ES PAS



Photo Vivier-Legros (Citroën 30.146)

CHARTRES (France). Cette 2 CV a passionné la foule (le

lecteur aura sûrement remarqué que ses roues ne sont pas de série).

## ... I'LL TELL YOU WAHT YOU ARE NOT

CHARTRES (France). *This out of the ordinary 2 CV was the cynosure of all eyes. (The astute reader that you are will doubtless have noticed that its wheels are not standard).*

## 2 CV- CASQUETTE



Photo Lacoste (Citroën 30.129)

COPENHAGUE (Danemark). C'est une casquette qui vient du Nord. Les Scandinaves ont eu l'idée d'exécuter à la main des casquettes semblables à l'occasion de la première rencontre des amis de la 2 CV et des différents clubs Citroën en Finlande en 1975. Depuis, elle est très populaire en Scandinavie. Ce sont nos amis Ulla et Claus Seger Jakobsen qui ont eu la gentillesse de nous l'envoyer.

## 2 CV CAP

COPENHAGEN (Denmark) *Here is a cap from the North. The Scandinavians came up with the idea of hand-making such caps for the first meeting of the numerous friends of the 2 CV and the various Citroën clubs in Finland in 1975. Since that time, this 2 CV cap has been most popular in Scandinavia. Our friends Ulla and Claus Seger Jakobsen were kind enough to send it to us. Thank you both!*

## L'ACADYANE "PAGURE"



Photo Laverda (Citroën 30.153).

TRENTE (Italie). « Pagure » c'est le bernard-l'ermite, qui choisit des coquilles à sa taille au fur et à mesure qu'il grandit. C'est aussi le nom choisi par Laverda, spécialiste italien des camping-cars, pour la cellule qu'il a conçue sur la base de la Citroën Acadyane. De faible encombrement, maniable, de prix abordable, économique, ce mini-camping-car pour 3 personnes est bourré d'astuces. Son équipement est complet : coque isolante en polyuréthane injecté entre alu et contre-plaqué, plancher en contre-plaqué marin, baies ouvrantes, bloc cuisine amovible avec plan de cuisson à deux feux, réservoir d'eau 38 l, évier à revêtement insonorisé, table-dînette, armoire-penderie, grand lit 190 × 150, lit 2,21 × 0,75 m et W.C. Tout cela dans 5,64 de longueur, 1,55 de largeur, 2,40 de hauteur.

## THE ACADYANE "PAGURIAN"

TRENTO (Italy). *The Pagurian is the Hermit Crab, which adopts shells of increasing size to fit it as it grows. It is also the name adopted by Laverda, an Italian camping-car specialist, for the system he has developed based on the Citroën Acadyane. Compact, manoeuvrable, inexpensive to buy and cheap to run, this mini-camping car sleeping three is chock-a-block with ingenious notions. It is comprehensively fitted out : insulating polyurethane injected between aluminium sheet and plywood for the body, marine plywood for the floor, opening windows, removable 2-ring galley hob, 8 1/2 gallon water tank, sound-proofed sink, dining table, hanging cupboard, one double bed (190 × 150 cm = 6' 2 3/4" × 4' 11"), one single bed (221 × 75 cm = 7' 3" × 2' 5 1/2"), and a chemical*

closet, the whole affair fitting into 5.64 m length, 1.55 m width and 2.40 m height.

## AUTO-PORTRAIT

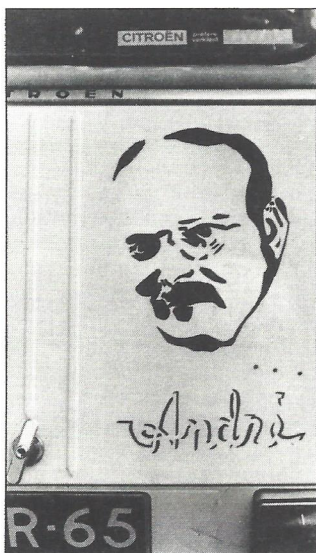


Photo Koivunen (Citroën 30.144).

**SEINAJOKI** (Finlande). M. Jussi Koivunen a bien du talent, comme en témoigne ce portrait d'André Citroën qu'il a peint lui-même sur sa 2 CV 4 toute blanche, en hommage au fondateur de la marque.

## CITROEN ON CITROEN

**SEINAJOKI** (Finland). Mr Jussi Koivunen is more than talented, as this portrait on André Citroën, painted on the artist's white 2 CV as a homage founder, proves.

## ELLE FAIT TOUT ...SAUF ROULER

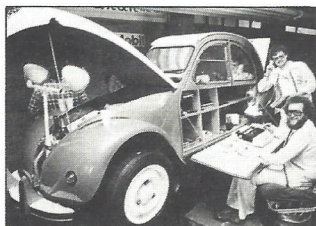


Photo Keystone (Citroën 30.179).

**HANOVRE** (Allemagne Fédérale). Cette 2 CV est unique au monde : ses phares clignotent quand le téléphone sonne, sa malle est une bibliothèque, ses portes se rabattent en table de travail, son capot abrite un réfrigérateur et un bar alimenté par un réservoir à whisky.

Les roues avant coulissent sur leur essieu et servent de tabourets de bar, l'habitacle est une mini-salle de projection pour films ou diapositives sur l'écran du pare-brise dépoli! C'est l'œuvre de deux étudiants en architecture et décoration Josef Proppe et Roland Endler, pour un concours d'école sur le thème « Changement de fonction d'un objet usuel ». Avant de l'aménager, ils l'ont coupée en deux puis ressoudée pour en réduire la largeur. Les examinateurs leur ont donné la mention « bien ». Ils méritent aussi le premier prix de l'originalité.

## WILL DO ANYTHING... BUT RUN!

**HANOVER** (Western Germany). This 2 CV is quite unique: the headlamps flicker when the telephone rings, the boot is a bookshelf, the doors fold down to become work surfaces, the bonnet houses a refrigerator—and a bar fed by a whisky tank! The front wheels slide out along their axle to form bar stools, the passenger compartment is a mini-projection room for films or slides, projected on the ground-glass windscreen! It is the work of two art students in architecture and decoration, Josef Proppe and Roland Endler, for an art-school competition on the theme "change of function of an everyday object". Before fitting it out, they cut the 2 CV in half, then welded it together again to reduce its width. The examiners pronounced it "good". It also deserves a first prize for originality.

## AÉROGLISSEUR AMI 8

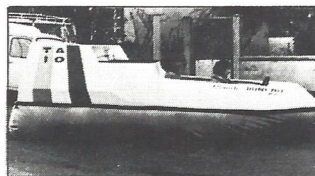


Photo Duneau (Citroën 30.130)

**BLOIS** (France). Ce mystérieux engin nommé T.A.P. peut indifféremment évoluer sur terre, neige, glace, eau, marées. Même les courants d'eau très violents ne l'im-

pressionnent pas. Cet ingénieux appareil, à fond plat, propulsé par une hélice aérienne, est équipé d'un moteur Citroën Ami 8. Exposé au dernier Salon nautique, il est réalisé par Claude Duneau « Coussair System » 75, rue de Cabochon 41000 Blois; téléphone : 78-23-58.

## AMI 8 HOVERGLIDER

**BLOIS** (France). This mysterious machine dubbed T.A.P. can at will move over land, snow, ice, water or marsh. Even the strongest tidal currents make no impression on it. This ingenious flat-bottomed device is propelled by an airscrew driven by a Citroën Ami 8 engine. Exhibited at the latest "Salon Nautique" (French Boat Show), it is built by Claude Duneau, "Coussair System", 75 rue Cabochon, 41000 Blois.

## UN PETIT MONSTRE



Photo J. Weise (Citroën 30.181).

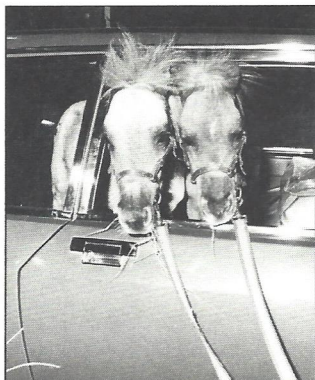
**NANCY** (France). Claude Gauthier a participé le 8 octobre dernier à l'Auto Cross de Steinbourg avec une bien curieuse 2 CV : moteur de GS placé au centre, actionnant les roues arrière motrices. Ce petit monstre a facilement triomphé en Tourisme de 1.000 cm<sup>3</sup>.

## LITTLE MONSTER

**NANCY** (France). On 8 October last, Claude Gauthier an inventive competitor, took part in the Steinbourg Car Cross-Country Race in a most peculiar 2 CV: its GS engine was centrally situated to power a rear-wheel drive. This little monster had no difficulty in winning hands down in the 1000-cc category.



## 2 CHEVAUX DANS UNE GS



Fox Photo (Citroën 30.118)

LONDRES (Grande-Bretagne). Deux chevaux — miniatures il est vrai — sont à l'aise dans un break GS. Ce sont Chico et Argentina, de la race naine Falabella. Ils vivent habituellement dans le parc de Kilvestone près de Thetford dans le Norfolk. Venus à Londres pour affaires, ils avaient choisi pour leur voyage le confort Citroën.

## TWO GEES IN A GS

LONDON (England). Two horses—mini-horses, it must be admitted—have space to spare in a GS Estate. They are Chico and Argentina, of the dwarf Falabella strain. Their usual home is Kilvestone Park, near Thetford (Norfolk). Having a business appointment in town, they chose Citroën comfort for their trip.

## VISA OPEN



Photo Bloch (Citroën 30.152).

PARIS (France). Entrée officielle des VISA dans le monde du sport : la Fédération Française de Tennis les avait choisies pour transporter les joueurs du tournoi

Open Crocodile qui s'est disputé au Stade Pierre-de-Coubertin du 30 octobre au 5 novembre 1978.

## "OPEN" VISA

PARIS (France). The VISAs made their official entry into the world of sport: the French Tennis Federation had chosen them to transport the players taking part in the "Crocodile" Open Championship, played at the Paris Pierre de Coubertin Stadium between 30 October and 5 November 1978.

## BONJOUR, MONSIEUR LE MAIRE



Photo Malard (Citroën 30.141).

PARIS (France). Invité par la municipalité de Paris aux fêtes commémorant la libération de la capitale, M. Promislov, maire de Moscou, a exprimé trois souhaits, tous exaucés : visiter le métro-express régional, le Musée Georges Pompidou et l'usine Citroën. d'Aulnay-sous-Bois. Il fut accueilli dans cette unité de production le 25 août, par M. Falconnet, directeur de Citroën International, et M. Genovèse, directeur de l'usine (ci-dessus, à gauche. A droite : M. Promislov, maire de Moscou. Au centre : M. Zapolsky, Citroën-International).

## HOW DO YOU DO, Mr MAYOR

PARIS (France). Invited by the Paris City Council the mayor of Moscow, Mr Promislov, expressed three wishes, all of which were fulfilled: visits to the high-speed regional underground railways, to the Centre

Georges Pompidou, and to the Citroën factory at Aulnay-sous-Bois. He was greeted at this production unit, on 25 August, by Mr Falconnet, Head of Citroën International, and Mr Génovèse, Works Manager.

## PHILATÉLIE



Photo Citroën 30.170.

BAMAKO (Mali). Suite de la page 11 : ce timbre-poste (— scriptum) qui fait partie de la série éditée par le Mali pour le centenaire de la naissance d'André Citroën. Il rappelle non un modèle de série mais les célèbres autochenilles B2 de la Croisière Noire (de Colomb-Béchar à Tananarive, première traversée de l'Afrique en automobile, en 1924).

## PHILATELY

BAMAKO (Mali). Sequel to page 11: this post (-scriptum) age stamp, which belongs to the series published by Mali for the centenary of André Citroën's birth. It does not commemorate a particular production model, but the famous "Croisière Noire" B 12 Half-tracks, responsible for the first motor crossing of Africa in 1924.

## 2 CV - HOME



Dessin Vetikko (Citroën 12.195)

# échos

# AU SENEGAL : CITROËN PREND LES MEMES ET RECOMMENCE...



Photo Peyrinet-Mallard. Citroën 7.499

Au Sénégal, Citroën touche le tiercé dans le désordre : n° 2 (Warmbold), n° 1 (Deschaseaux), n° 3 (Luc).

## Les CX gagnent le tiercé : Warmbold, Deschaseaux, Luc

Confirmant son éclatante victoire de l'année 1977, Citroën a de nouveau remporté le Tour automobile du Sénégal 1978. Sur les six voitures ayant pu franchir la ligne d'arrivée après 2.758 km d'épreuves extrêmes, quatre sont des CX 2400 GTI, dont trois sont en tête : Achim Warmbold-Philippe Alessandrini 1<sup>ers</sup>, Jean Deschaseaux-Jean Plassard 2<sup>es</sup>, Jean-Paul Luc-Tilber 3<sup>es</sup>, et, derrière la Peugeot 504 V6 d'Assef et la R16 TS de Furiensi, Jean Lablanche-Diabel N'Doye 6<sup>es</sup>. (Pour mémoire, classement du Tour du Sénégal 1977 : 1<sup>er</sup> Deschaseaux-Plassard, 2<sup>e</sup> Warmbold-Geisdorfer, 3<sup>e</sup> Luc-Alessandrini, 4<sup>e</sup> Lablanche-N'Doye, 5<sup>e</sup> Hartmann-Thomas, tous en CX 2400, sur 7 voitures à l'arrivée.)

Jean-Paul Luc est en outre vainqueur en Groupe 2 (Tourisme spécial) et Jean Lablanche en Groupe 1, sa CX étant la seule voiture strictement de série à terminer l'épreuve 1978.

« Épreuve » est bien le mot. Après le sommet de difficultés atteint par le Tour du Sénégal 1977, on pensait qu'il était impossible de faire mieux, ou plutôt pire. Les organisateurs du Tour 1978 y ont pourtant réussi : l'itinéraire découpé en trois longues étapes n'était qu'une série de trous et de bosses, traquenards sur pistes de terre ou de sable, où tous les pilotes (sauf Deschaseaux parti en tête et qui sut conserver sa place presque jusqu'à la fin) devaient foncer dans un mur de poussière s'ils voulaient doubler.

A Tambacounda, centre du Sénégal, et centre du rallye, ils arrivaient recrus de fatigue, prenaient quelques heures de repos et repartaient :

— 18 novembre : Dakar-Tambacounda puis la grande boucle du Nord-Est, par Ouro-Sogui, Bakel, l'un des secteurs les plus difficiles — et c'est peu dire — donc l'un des plus décisifs, sur la frontière de Mauritanie. Kidira, sur la frontière du Mali; Goudiri, Tambacounda. De 9 h à 21 h, dans la poussière et la rocaille de la piste défoncée, sous le soleil épuisant hommes et mécaniques, ce fut le jour le plus long. Après 1.127 km de combat, Deschaseaux et Warmbold en sortirent ex-aequo après avoir réalisé près de 100 km/h de moyenne sur un parcours démentiel. Derrière eux : Luc et Lablanche. Les CX étaient là!

— 19 novembre : Tambacounda-Tambacounda, boucle Sud, en Casamance. Velingara, Kolda, la piste en forêt, barrée de tranchées profondes,

*Confirming last year's brilliant victory, Citroën has again won the "Tour Automobile du Sénégal". Out of the six cars able to cross the finishing line after 1714 miles of gruelling effort, four were CX 2400 GTIs—three of them in the first three places: Achim Warmbold-Philippe Alessandrini 1st, Jean Deschaseaux-Jean Plassard 2nd, Jean-Paul Luc - Tilber 3rd, and, behind Assef's Peugeot 504 and Furiensi's R16 TS, Jean Lablanche-Diabel N'Doye 6th (1977 Tour du Sénégal classification: 1st Deschaseaux-Plassard, 2nd Warmbold-Geisdorfer, 3rd Luc-Alessandrini, 4th Lablanche-N'Doye, 5th Hartmann-Thomas, all in CX 2400s, out of 7 cars in at the finish).*

*1978: Jean-Paul Luc moreover won in Group 2 (Special tourists), and Jean Lablanche in Groupe 2, his CX being the only strictly standard production model to survive the ordeal.*

*"Ordeal" is the word for it. After the towering difficulties of the 1977 Tour du Sénégal, it might have been thought impossible to do better—or, rather, worse. And yet the 1978 Tour organizers managed it: the route, divided into three long stretches, was nothing but a succession of holes and bumps, traps on tracks of earth or sand, which all the drivers (except for Deschaseaux who managed to start in the lead, and to keep his place almost all the way) had to negotiate at full speed in a cloud of dust if they wanted to overtake.*

*At Tambacounda, the centre of Senegal and that of the Rally, where they arrived half dead with fatigue, they had a few hours rest and then were off again:*

*— 18 November: Dakar-Tambacounda, then the great North-West loop, via Ouro-Sogui, Bakel, one of the most difficult areas—to put it mildly—and hence one of the most decisive, along the Mauritanian border. Kidira, on the frontier of Mali; Goudiri, Tambacounda. From 9 a.m. to 9 p.m., in the dust and scree of the chaotic track, under sunshine exhausting to man and machine alike, this was the longest day. After a fight lasting 700 miles, Deschaseaux and Warmbold came in equal first after keeping up an average of about 60 mph on a route smacking of lunacy. Behind them came Luc and Lablanche: the CXs were all present!*

*— 19 November: Tambacounda-Tambacounda, Southern loop, in Casamance. Velingara, Kolda,*

coupée de dos d'âne ou creusée de longues saignées. Retour par la Gambie (les CX y passent le bac... avec mention très bien) et Koalack. 731 km. Onze heures de conduite. Pas de changement au classement des CX. Elles sont toujours là! — 20 novembre : Tambacounda-Dakar, 904 km, par Kaolack, Mékhé et le terrible tronçon de Louga-Dara, piège de 100 km de sable mou et profond. C'est là que Warmbold a doublé Deschaseaux et gagné le Tour Automobile du Sénégal 1978. Il a 51 minutes de retard sur l'heure idéale mais 35 minutes d'avance sur Deschaseaux, lui-même à 6 minutes devant Jean-Paul Luc.

A Dakar, sur six voitures, quatre étaient des Citroën CX. Pour la seconde fois consécutive, Citroën remporte la Coupe des Constructeurs.

*the forest track pitted with deep trenches, broken by hogsbacks or rutted over long distances. Back via Gambia (there the CXs ferried across) and Kaolack. 454 miles, eleven hours' driving. No change in the order of the CXs—still all present! — 20 November: Tambacounda-Dakar, 562 miles, via Kaolack, Mékhé and the appalling Louga-Dara stretch, a 60-mile-long snare of deep soft sand. It was here that Warmbold overtook Deschaseaux and won the 1978 Tour du Sénégal. He was 51 minutes behind the ideal time, but 35 minutes ahead of Deschaseaux, in his turn 6 minutes in front of Jean-Paul Luc.*

*Out of the 6 cars in at Dakar, 4 were Citroën CXs. For the second time running, Citroën won the Manufacturers' Cup.*

RALLYE

## TOUR DE FRANCE AUTO : TRIOMPHE DES CX 2500 EN CATEGORIE DIESEL

Épreuve exemplaire cette année, ont dit les commentateurs, parce que très bien équilibrée : 4.000 km, du 16 au 21 septembre, avec 48 épreuves contre la montre, les unes sur route ou circuit, les autres sur chemin et piste de terre, afin de mettre en évidence tout l'éventail des qualités très diverses requises d'une automobile. Dur et difficile, cela va sans dire. Comme l'usage s'en répand maintenant, les organisateurs avaient ouvert le départ aux voitures Diesel en prévoyant pour elles une catégorie spéciale.

Dès le départ, la CX 2500 Diesel à boîte 5 vitesses, de Tourisme de série, confiée par le team Aseptogyl à Marianne Hoepfner — Marie-Madeleine Fouquet, prit la tête avec autorité, suivi de près par la CX 2500 Diesel d'un autre équipage féminin de la même écurie ; Joëlle Chardin-A. Straumann.

De bout en bout, Marianne Hoepfner mena le bal en conservant sa place de leader des Diesel, devant Joëlle Chardin.

Mais ce qui mérite attention ce n'est pas tant cette première place en Diesel, ce sont les temps réalisés par les pilotes de CX Diesel, et que sur 74 concurrents au départ, Marianne Hoepfner termine 13<sup>e</sup> au classement général scratch, Joëlle Chardin 15<sup>e</sup> : des CX 2500 Diesel de série au milieu de « Grand Tourisme » et « Tourisme spéciales » à essence. Il fallait le faire. Elles (pilotes et voitures) l'ont fait. Bravo.

*An exemplary test this year, according to commentators, because balanced to a nicety: 2500 miles, between 16 and 21 September, with 48 timed stretches, some on roads or racing circuits, others on lanes and earth tracks, in order to show up the entire conspectus of the highly diversified qualities required of a motor car. Gruelling and difficult, needless to say.*

*As is now more and more becoming the custom, the organizers had admitted Diesel car entries, with a special category intended solely for them.*

*From the word go, the 5-speed-gearboxed CX 2500 Diesel entrusted by the Aseptogyl team to Marianne Hoepfner — Marie-Madeleine Fouquet took the lead without hesitation, while the CX 2500 Diesel of another feminine crew from the same stable: Joëlle Chardin-A. Straumann was hard on their heels.*

*From start to finish, Marianne Hoepfner led the Diesel field in front of Joëlle Chardin.*

*What really deserves attention is not this Diesel first place, but rather the times clocked by the CX Diesel drivers, and the fact that, out of 74 competitors at the start, Marianne Hoepfner finished 13th in the general scratch classification, and Joëlle Chardin 15th—two CX 2500 Diesels in the midst of petrol-powered „GTs“ and “Special Tourers”. Quite a performance. They—lady drivers and cars—made it. Jolly good show!*

Marianne Hoepfner-Marie-Madeleine Fouquet, leaders des Diesel avec leur CX 2500 de série, font jeu égal avec les voitures à moteur à essence.



Photo Y. Gallet.  
(Citroën 7.497.)



Antonio Franco (Photo Guyot-Lacoste. Citroën 19.552).

Des années d'adolescence  
au temps de la maturité.

## Le 2 CV Cross formule 1978 est mort... VIVE LE 2 CV CROSS ! (formule 1979)

La remise des prix de la saison 1978 des 2 CV Cross Citroën-Total, qui vit — à l'issue de 32 épreuves passionnantes — triompher Antonio Franco au classement du Trophée International, constituera sans doute un moment-clé dans l'histoire de cette formule du sport automobile, créée par Citroën en 1972, qui allait peu à peu s'affermir, se définir et se développer au cours de ses sept ans d'existence, soit 174 épreuves disputées dans 9 pays.

### LA MINUTE DE VÉRITÉ

Moment de vérité, aussi. Car à partir de cette soirée du 24 novembre 1978, le 2 CV Cross va devoir continuer sa route seul. Certes, Citroën, Total, la BNP continueront à s'y associer en participant au financement des épreuves. Mais l'organisation de celles-ci sera désormais prise en charge par les associations sportives automobiles locales ou nationales.

Ainsi va la vie : un être naît, grandit, se développe... Vient le jour où l'enfant doit quitter ses tuteurs pour vivre sa propre existence en s'appuyant sur ses forces propres : le temps de la maturité.

### 2.304 PARTICIPATIONS

Ses forces, le 2 CV Cross les puise non seulement dans la capacité des organisateurs qui depuis plusieurs saisons l'ont accompagné sur une route déjà longue, mais aussi dans le nombre et l'enthousiasme des pilotes qui s'adonnent aujourd'hui à ce sport nouveau (2.304 participations au total en 1978).

La finale internationale du Creusot, les 30 septembre et 1<sup>er</sup> octobre 1978, en fournit une éclatante démonstration, avec 205 pilotes au départ, dont 80 étrangers, soit neuf pays représentés.

### « FLASH BACK »

Il vaut sûrement la peine de revenir sur cette finale en forme d'apothéose, que

*Prize-giving for the 1978 Citroën-Total 2 CV Cross racing season which, after 32 breathtaking meetings, saw the victory of Antonio Franco in the International Trophy classification, will more than likely turn out to be a key moment in the history of this motor-sport's formula, created by Citroën in 1972, and which, in its seven years of existence, has gradually been acquiring substance, definition and development in the course of 174 races run in 9 countries.*

### THE MOMENT OF TRUTH

*A moment of truth also for, from the evening of 24 November 1978, 2 CV Cross racing will be pursuing its road on its own. Citroën, Total and the Banque Nationale de Paris will of course continue to help finance the races, but these will henceforward be taken over by local or national motoring sports associations.*

*Such is life: an entity is born, grows, develops... and one day the child has to leave its tutors to lead its own life, relying on its own strength: the time of maturity has come.*

### 2,304 CONTESTANTS

*2 CV Cross racing draws its strength not merely from the capacity of the organizers who have for several seasons accompanied it along its already long road, but also from the number and the keenness of the drivers currently indulging in this novel sport (2,304 entries all told in 1978).*

*The International Final, run at Le Creusot on 30 September and 1st October 1978, gave a brilliant demonstration of this enthusiasm, with 205 drivers on the starting line, 80 of them from abroad, nine different countries being represented.*

### FLASH-BACK

*This final of finals is beyond doubt worth recounting more completely, because for*

faute de place, nous n'avons pu, que mentionner dans le précédent numéro du « Double Chevron ».

Mais auparavant, il est sans doute utile (et agréable) de remonter un peu plus avant dans la succession des épreuves de 2 CV Cross 1978, jusque là même où nous avions suspendu nos comptes rendus, dans le « Double Chevron » n° 52 : après Boningen (Suisse), 15<sup>e</sup> épreuve de la saison.

### **LINZ (AUTRICHE) : CHRISTIAN KOMANIECKI**

Beau temps pour ce premier week-end de juillet en Autriche. Le Français Komaniecki, le Belge Richard Gengler, le Suisse Karl Pichler, l'Autrichien Walter Gluxmann (meilleur temps aux essais) mènent tour à tour leur série. Gengler, parti en tête en finale, dut laisser le commandement à Komaniecki et eut du mal à résister aux assauts de Pichler, 3<sup>e</sup> devant l'Autrichien Martin Thaller.

### **TUNBRIDGE WELLS (G.-B.) : TILLIETTE**

Rival direct de Komaniecki au classement du Trophée, le Français Gérard Tilliette avait, lui, choisi d'affronter ces mêmes jours le froid, la pluie et le vent britanniques, accompagné de 7 compatriotes (dont sa femme Béatrice qui réussit l'exploit de terminer 7<sup>e</sup> en finale).



Malgré les assauts des nationaux Jeff Wilson (2<sup>e</sup>), John Waghorn (3<sup>e</sup>), Royce Grey, Tilliette réussit à conserver la première place en finale.

### **ORNOVASSO (ITALIE) : PETER SPRUNGLI**

Festival helvète, toujours ce même week-end, en Italie. 44 Italiens et 10 Suisses en forme, dont 5 terminent en finale : Bourquin, Leisibach, Dula, Weber et Peter Sprüngli 1<sup>er</sup> devant les Italiens Marco Ferrario 2<sup>e</sup>, Natale Morano 3<sup>e</sup>, Gianpiero Tinarelli. Les champions Antonio Manzo

*reasons of space we were unable, in the previous issue of "Double Chevron", to give it more than a mention.*

*Before we revert to it, however, it will probably be useful (and pleasant), to go a little further back among the succession of 1978 2 CV Cross races—to the point at which we had interrupted our race reports, in „Double Chevron” No. 52, after Boningen (Switzerland), 15th race of the season.*

### **LINZ (AUSTRIA): CHRISTIAN KOMANIECKI**

*Fine weather in Austria during this first July week-end. French driver Komaniecki, Belgian Richard Gengler, Swiss Karl Pichler, Austrian Walter Gluxmann (best time during the trials), led their series one after the other. Gengler, who started in the lead in the final, had to relinquish it to Komaniecki, and also had much trouble in resisting the assaults of Pichler, who came 3rd in front of Austrian Martin Thaller.*

### **TUNBRIDGE WELLS (G.B.) : TILLIETTE**

*Komaniecki's direct rival in the Trophy Classification, Frenchman Gérard Tilliette, had for his part chosen to face, on these same days, the rain, wind and cold of Britain, accompanied by 7 of his compatriots (among them his wife Béatrice, who came in a more than creditable 7th in the final). Notwithstanding the efforts of Britishers Jeff Wilson (2nd), John Waghorn (3rd) and Royce Grey, Tilliette managed to retain the first place in the final.*

### **ORNOVASSO (ITALY): PETER SPRUNGLI**

*This self-same week-end, the Swiss had a ball in Italy. 44 Italians, and 10 Swiss in fine fettle, 5 of whom reached the final: Bourquin, Leisibach, Dula, Weber, and Peter Sprüngli—1st in front of Italians Marco Ferrario (2nd), Natale Morano (3rd) and Gianpiero Tinarelli. Champions Antonio Manzo and Bruno Romano were no better than 11th and 13th.*

### **PONT-DE-RUAN (FRANCE): MICHEL BLANC**

*130 competitors, 15,000 spectators and sunshine all rendez-vous'd at Pont-de-Ruan on 8 and 9 July. The racing was unrelenting (30 cars turned turtle in 2 days!). Bruno Franco, Rémy Cordebar, Gérard Tilliette, J.-B. Roger and a long unheard-of friend: Michel Blanc, all neck and neck. In the final, Blanc took the lead in the second lap, in front of Bruno Franco who had overtaken Tilliette during the 6th lap, before being handicapped by a puncture. 1st Blanc, 2nd Tilliette, 3rd Swiss driver Bourquin (who had started in the 11th position!) in front of Ballereau and Franco.*



et Bruno Romano ne peuvent faire mieux que 11<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup>.

### **PONT-DE-RUAN (FRANCE) : MICHEL BLANC**

130 pilotes, 15.000 spectateurs et le soleil, à Pont-de-Ruan, les 8 et 9 juillet. Courses passionnées (30 tonnes en deux jours!) Bruno Franco, Rémy Cordebar, Gérard Tilliette, J.B. Roger et un revenant : Michel Blanc, aux coudes à coudes. En finale, Blanc prend la tête au second tour, devant Bruno Franco qui double Tilliette au 6<sup>e</sup> tour, avant d'être handicapé par une crevaison. 1<sup>er</sup> Blanc, 2<sup>e</sup> Tilliette, 3<sup>e</sup> le Suisse Bourquin (parti en 11<sup>e</sup> position!) devant Ballereau et Franco.

### **PORTO (PORTUGAL) : CHRISTIAN KOMANIECKI**

Un Français ne regretta point de n'avoir pas été à Pont-de-Ruan : ce week-end là Christian Komaniecki avait fait le voyage jusqu'à Porto. Il s'en trouva bien en y arrachant sa 2<sup>e</sup> victoire, devant le Belge Gengler 2<sup>e</sup>, le Portugais José Silva Costa 3<sup>e</sup>, et 10.000 spectateurs.

### **VIGO (ESPAGNE) : ALVAREZ RUIZ**

Sur sa lancée, Komaniecki remonte par l'Espagne et dispute, huit jours plus tard, le 2 CV Cross de Vigo, en Galice. 50.000 spectateurs! Mais il trouva cette fois à qui parler : Manuel Romero Pinar (parti en tête en finale mais qui dut abandonner au 6<sup>e</sup> tour) et Alvarez Ruiz, 1<sup>er</sup>. « Koma » ne termine que second, devant le champion portugais Inverno Amaral 3<sup>e</sup> et l'Espagnol Ortega Monge.

### **CADWELL PARK (G.-B.) : GÉRARD TILLIETTE**

Ces mêmes 15 et 16 juillet, Tilliette, lui, avait à nouveau choisi l'Angleterre. A nouveau cela lui réussit. Sur la piste un

### **OPORTO (PORTUGAL): CHRISTIAN KOMANIECKI**

*One Frenchman at least was not sorry not to have been at Pont-de-Ruan: Christian Komaniecki who, that same week-end, had travelled all the way to Oporto. His initiative was rewarded by snatching his second victory in front of Belgian Gengler, 2nd, Portugese Jose Silva Costa 3rd—and a crowd of 10,000 spectators.*

### **VIGO (SPAIN): ALVAREZ RUIZ**

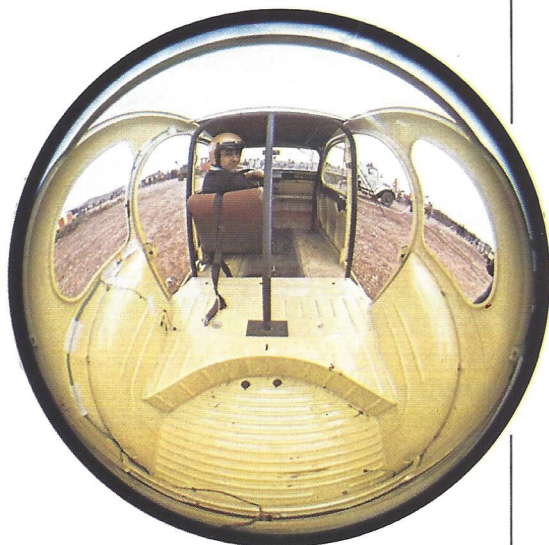
*On his way home, Komaniecki took in Spain, and entered for the Vigo (Galicia) 2 CV Cross a week later. 50,000 spectators! This time, however, he found tough competition: Manuel Romero Pinar (who started in the lead in the final, but had to give up in the 6th lap) and Alvarez Ruiz, 1st. "Koma" only came in 2nd, in front of Portugese Champion Inverno Amaral, 3rd, and Spaniard Ortega Monge.*

### **CADWELL PARK (G.B.): GÉRARD TILLIETTE**

*On this same 15-16 July week-end, Tilliette had again plumped for England—and successfully so once again. On the rather short Cadwell Park track he won a victory strongly disputed by Michael Creasey, unfortunately handicapped by a puncture in the 10th lap of the final. The struggle for second place was also hot, between Jeff Wilson, 2nd, and Royce Grey, who had to abandon in the last lap owing to mechanical trouble, giving an opening to a dazzling Béatrice Tilliette, 3rd.*

### **SENIGALLIA (ITALY): ANTONIO FRANCO**

*Where the brothers Franco were concerned, this week-end was devoted to a pilgrimage to the land of their forebears: they had chosen Italy. A tough race in the semi-final, with 3 of the favourites eliminated at one blow: Manzo, who was leading, slewed across round a bend, to be hit by Luppi,*



peu courte de Cadwell Park, il remporte une victoire que lui a disputé âprement Michael Creasey, malheureusement handicapé par une crevaison au 10<sup>e</sup> tour de la finale. Lutte serrée aussi pour la seconde place entre Jeff Wilson, 2<sup>e</sup>, et Royce Grey qui dut abandonner sur incident mécanique au dernier tour, au profit d'une éblouissante Béatrice Tilliette 3<sup>e</sup>.

### SENIGALLIA (ITALIE) : ANTONIO FRANCO

De son côté, pour ce même week-end, les Franco faisaient un pèlerinage aux sources familiales : ils avaient choisi l'Italie. Course mouvementée en 1/2 finale, trois favoris éliminés d'un coup : Manzo en tête se met en travers en virage, il est percuté par Luppi, Bruno Franco sort alors de la piste. Antonio n'eut plus qu'à mener la finale du début à la fin, devant Mirko Nardin, Lilio Carancini et le Suisse Sprüngli.

### HOLLENBURG (AUTRICHE) : CHRISTIAN KOMANIECKI

L'Autriche réussit à Komaniecki : après Linz, il s'attribue, les 22 et 23 juillet, une nouvelle victoire à Hollenburg, quelque peu menacé en finale par Peter Sprüngli, 2<sup>e</sup> devant trois autres Suisses : Karl Pichler, Kurt Würmli, Werner König. Premier Autrichien : Walter Egger, 6<sup>e</sup>. Komaniecki rejoint ainsi Manzo et les Franco en tête du Trophée.

### CHELMSFORD (G.-B.) : PETER DALGIN

5 et 6 août : l'Angleterre encore pour Tilliette. Mais cette fois Peter Dalkin, très à l'aise sous une pluie intermittente, ne s'en laissa pas compter. Gérard dut se contenter d'une seconde place, devant John Waghorn 3<sup>e</sup>, Jeff Wilson et Jean-Bernard Roger. Cinq Français en finale, dont Béatrice Tilliette décidément en forme (15<sup>e</sup> devant Frances Creasey 16<sup>e</sup>) et deux Hollandais : Jan van Gompel et Wim van Barneveld.

### CAMBERLEY (G.-B.) : GERARD TILLIETTE

L'Angleterre encore, les 26 et 27 août : Camberley. Et Tilliette. Il y obtint cette 3<sup>e</sup> victoire qu'il lui fallait pour rejoindre les ex-aequo en tête du Trophée. 2<sup>e</sup> Patrick Stephens, 3<sup>e</sup> le Belge Dirk Oosterlinck, devant J.D. Lee, John Waghorn et... Béatrice Tilliette 6<sup>e</sup> : une femme doit suivre son mari.

### CHELMSFORD (G.-B.) : JEFF WILSON

Très beau temps en Grande-Bretagne pour le premier week-end de septembre et une nouvelle confrontation des Tilliette et des Britanniques. Cette fois ce fut Jeff Wilson

while Bruno Franco left the track. It only remained for Antonio to lead in the final from start to finish, in front of Mirko Nardin, Lilio Carancini and Swiss Sprüngli.

### HOLLENBURG (AUSTRIA) : CHRISTIAN KOMANIECKI

Austria brings Komaniecki luck: after Linz, he again made first place at Hollenburg on 22 and 23 July, somewhat threatened by Peter Sprüngli, 2nd in front of three more Swiss drivers: Karl Pichler, Kurt Würmli, Werner König. First Austrian: Walter Egger, 6th. Komaniecki thus joined Manzo and the Francos at the top of the Trophy listing.

### CHELMSFORD (G.B.) : PETER DALGIN

On 5 and 6 August, England again for Tilliette. This time however Peter Dalkin, feeling quite at home in intermittent rain, was not to be gainsaid. Gérard had to be satisfied with a second place, in front of John Waghorn, 3rd, Jeff Wilson and Jean-Bernard Roger. Five French drivers in the final, and among them Béatrice Tilliette, whose form was again of the best (15th,



in front of Frances Creasey, 16th) and two Dutchmen: Jan van Gompel and Wim van Barneveld.

### CAMBERLEY (G.B.) : GÉRARD TILLIETTE

England again on 26 and 27 August, at Camberley, and again Tilliette. Here he secured the third victory he needed to join the equal Trophy leaders. 2nd Patrick Stephens, 3rd Belgian Dirk Oosterlinck, in front of J.D. Lee, John Waghorn and... Béatrice Tilliette, 6th: a woman should follow her husband!

### CHELMSFORD (G.B.) : JEFF WILSON

Glorious weather for the first week-end of September in England, and again a

qui prit le meilleur, devant Tilliette et Michael Creasey. P. Stephens 4<sup>e</sup>. Dalkin 5<sup>e</sup>. Le Suisse Bourquin 7<sup>e</sup>. Béatrice Tilliette 8<sup>e</sup>.

## MADRID (ESPAGNE) : JEAN-BERNARD ROGER

Les 9 et 10 septembre, c'est un Français qui devait s'arroger la victoire sous le pesant soleil madrilène : non, non, non, pas Komaniecki. Il dut s'incliner devant Jean-Bernard Roger. Un autre excellent Français termina 3<sup>e</sup> : Michel Blanc. 4<sup>e</sup> le premier Espagnol : José Aguado Romero, devant Alvarez Ruiz.

## CHARTRES (FRANCE) : ANTONIO FRANCO

Record d'affluence à Chartres, pour le week-end ensoleillé des 16 et 17 septembre : 144 pilotes, dont 22 étrangers, et 20.000 spectateurs. Beaucoup de bruit pendant et après les courses, certains pilotes ayant cru devoir manifester leur désapprobation devant la façon un peu trop virile à leurs yeux dont B. Franco avait doublé Ballereau, en tête dans les 3 premiers tours. Les officiels ne partagèrent pas cet avis et maintinrent les frères Franco aux places qu'ils avaient conquises : 1<sup>er</sup> Antonio, 2<sup>e</sup> Bruno, après avoir dominé toutes les courses pendant deux jours. 3<sup>e</sup> Michel Blanc, 4<sup>e</sup> un remarquable Waghorn, devant J.-B. Roger et J.-C. Mouret. Dommage pour Ballereau, remonté quand même à la 7<sup>e</sup> place après être sorti au cours de son accrochage avec B. Franco.

## LONATO (ITALIE) : ANTONIO MANZO

Au même moment, le soleil de Lonato voyait le triomphe du trio des campionissimi italiens : Manzo (4<sup>e</sup> victoire!), Caputo 2<sup>e</sup>, Bruno Romano 3<sup>e</sup>. A nouveau venu de la Suisse proche, à nouveau à l'honneur : Peter Sprüngli, 5<sup>e</sup>.

ferce encounter between the Tilliettes and the British. This time Jeff Wilson won the day, in front of Tilliette and Michael Creasey. P. Stephens 4th. Dalkin 5th. Swiss Bourquin 7th. Béatrice Tilliette 8th.

## MADRID (SPAIN) : JEAN-BERNARD ROGER

On 9 and 10 September, it was a Frenchman who drove to victory under the sweltering Madrid sun: no, oddly enough, not Komaniecki, who had to knuckle under to Jean-Bernard Roger. Another excellent



French driver finished 3rd: Michel Blanc. First Spaniard, 4th in: José Aguado Romero, in front of Alvarez Ruiz.

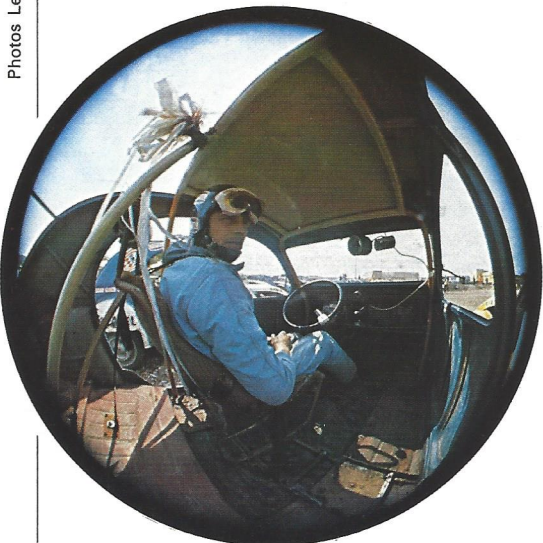
## CHARTRES (FRANCE) : ANTONIO FRANCO

Record crowds at Chartres during the sunny week-end of 16-17 September: 144 drivers, including 22 foreigners, and 20,000 spectators. A lot of noise during and after the races, certain drivers having deemed it appropriate to voice their disapproval at the rather too virile way, in their view, in which Bruno Franco had overtaken Ballereau, who had been in the lead during the first three laps. The race stewards, not sharing this view, maintained the Francos in the places they had conquered: 1st Antonio, 2nd Bruno, after they had dominated the entire meeting on both days. 3rd Michel Blanc, 4th Waghorn in great fettle, in front of J.-B. Roger and J.-C. Mouret. A pity for Ballereau, who had notwithstanding climbed back into 7th place after having left the track when he tangled with B. Franco.

## LONATO (ITALY) : ANTONIO MANZO

At the selfsame moment, the sun of Lonato shone down upon the triumph of the three Italian campionissimi: Manzo (4th victory!), Caputo 2nd, Bruno Romano 3rd. Again a success for a Swiss from over the border: Peter Sprüngli, 5th.

Photos Legros (Citroën 19.556 et 557).





## VISEU (PORTUGAL) : INVERNO AMARAL

Les mêmes jours, à l'autre bout de l'Europe : Viseu, on s'expliquait entre Portugais. Parmi les étrangers, l'Espagnol José Alvarès Ruiz 2<sup>e</sup> disputa longtemps le leadership au vainqueur José Inverno Amaral, qui à son tour accède avec cette 3<sup>e</sup> victoire aux premières places du trophée international. 3<sup>e</sup> Helder Abrantes. L'Anglais Peter Dalkin, venu seul, tire son épingle du jeu : 10<sup>e</sup> en finale.

## LE CREUSOT (FRANCE) : 205 PILOTES AU DÉPART

32<sup>e</sup> et dernière épreuve de la saison, la finale du Trophée International au Creusot, les 30 septembre et 1<sup>er</sup> octobre 1978, fut à la fois l'apothéose de sept ans de 2 CV Cross et la synthèse de toutes les courses 1978. 205 pilotes au départ, dont 80 étrangers. 9 pays représentés. Une organisation impeccable. Près de 15.000 spectateurs enthousiastes.

Dès les essais, les frères Franco affirment leur supériorité en signant chacun exactement le même temps, battant de 2 secondes le record du tour. Chacun dans un groupe, ils gagnent successivement leur manche de qualification, leur 1/4 de finale, leur 1/2 finale. Celles-ci éliminent divers prétendants : les Français Komaniecki, Rémy Cordebar; les Espagnols Alvarez Ruiz, Ortega Monge; le Suisse Peter Sprüngli; le Portugais Inverno Amaral. Restent en lice pour la finale, sur une grille de départ très européenne (12 Français, 4 Anglais, 4 Suisses, 2 Italiens, 1 Belge, 1 Autrichien) : les frères Franco, en tête, devant les Français Ballereau, Blanc, Tilliette, Butet, Blazsyk, Hanon; les Anglais Grey, Stephens, Waghorn; les Suisses Würmli, Weber, Bourquin; l'Italien Manzo...

## LES FRANCO INTOUCHABLES

Dès les premiers tours de la finale, les Franco se détachent et vont caracoler ensemble en tête avec panache. Michel Blanc terminera 3<sup>e</sup> devant l'excellent Royce Grey 4<sup>e</sup> qui sut gagner deux places, Jean Ballereau 5<sup>e</sup>; Patrick Butet, qui fit au Creusot sa meilleure course de la saison, 6<sup>e</sup>; Tilliette 7<sup>e</sup>, Blazsyk 8<sup>e</sup>, l'Anglais Stephens 9<sup>e</sup> et le Suisse Hubert Bourquin qui, parti 15<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> ligne sut se faufiler à la 10<sup>e</sup> place à l'arrivée. Le champion italien Manzo n'est que 12<sup>e</sup>. Que sur 24 partants on retrouve après 15 tours 24 voitures à l'arrivée traduit assez la qualité des participants à cette finale, qui vaut à Antonio Franco (6 victoires en 1978) de remporter pour la 2<sup>e</sup> fois le Trophée International des 2 CV Cross Citroën-Total (1975 : Bruno Franco, 1976 : Antonio Franco, 1977 : Patrick Lapie).

## VISEU (PORTUGAL): INVERNO AMARAL

*Those same days, at the other end of Europe, at Viseu, Portugese vied with Portugese. Among visitors from abroad, Spaniard José Alvarez Ruiz, 2nd, long jockeyed for first place with the winner, José Inverno Amaral, who thus in his turn reached the top-scoring group at the head of the International Trophy. 3rd Helder Abrantes, Britisher Peter Dalkin, who had come all by himself, didn't do too badly with 10th place in the final.*

## LE CREUSOT (FRANCE): 205 STARTERS

*32nd and last race of the season, the Final of the International Trophy at Le Creusot on 30 September and 1st October 1978 was both the grand finale of 7 years' 2 CV Cross racing and a compendium of all the racing in 1978. 205 drivers at the start, including 80 foreigners. 9 countries represented. Faultless organization. Nearly 15,000 enthusiastic spectators.*

*From the very first laps, the Francos forged ahead relentlessly, and were to canter side by side in the lead with brio. Michel Blanc finished 3rd in front of a brilliant Royce Grey who had managed to nibble two places, 4th, Jean Ballereau 5th: Patrick Butet, who ran his best race of the season, 6th; Tilliette 7th, Blazsyk 8th, Britisher Stephens 9th and Swiss Hubert Bourquin who, having started 15th in the 6th line, managed to wangle his way into 10th place at the finish; Italian champ Manzo was only 12th. That all of the 24 starters should have been in at the finish speaks for the high standard of the participants in this final, which allowed Antonio Franco (6 wins in 1978) his second victory in the Citroën-Total 2 CV Cross International Trophy (1975: Bruno Franco; 1976: Antonio Franco; 1977: Patrick Lapie).*

Tro-  
phée international  
1978 des 2 CV Cross Ci-  
troën-Total (217 pilotes clas-  
sés) : 1 Antonio Franco (F) 120  
points. 2° Bruno Franco (F) 116.  
3° Gérard Tilliette (F) 108. 4° Antonio  
Manzo (I) 103. 5° Michel Blanc (F) 99.  
6° Patrick Stephens (GB) 93. 7° Christian  
Komaniecki (F) 90. 8° José Inverno Amaral  
(P) 90. 9° Jean Ballereau (F) 89. 10° John  
Waghorn (GB) 82. 11° Peter Sprüngli (CH) 82.  
12° J. Alvarez Ruiz (E) 82. 13° J. Wilson (GB)  
82. 14° Royce Grey (GB) 79. 15° Patrick  
Butet (F) 79. 16° Hubert Bourquin (CH)  
79. 17° Jean Bernard Roger (F) 79.  
18° Gilles Blazsyk (F) 75. 19° Kurt  
Würmli (CH) 73. 20° Angel Ortega  
Monge (E) 72. 21° Richard  
Gengler (B) 68... 33° Béa-  
trice Tilliette (F)  
60.



# CHEZ L'ANTIQUAIRE

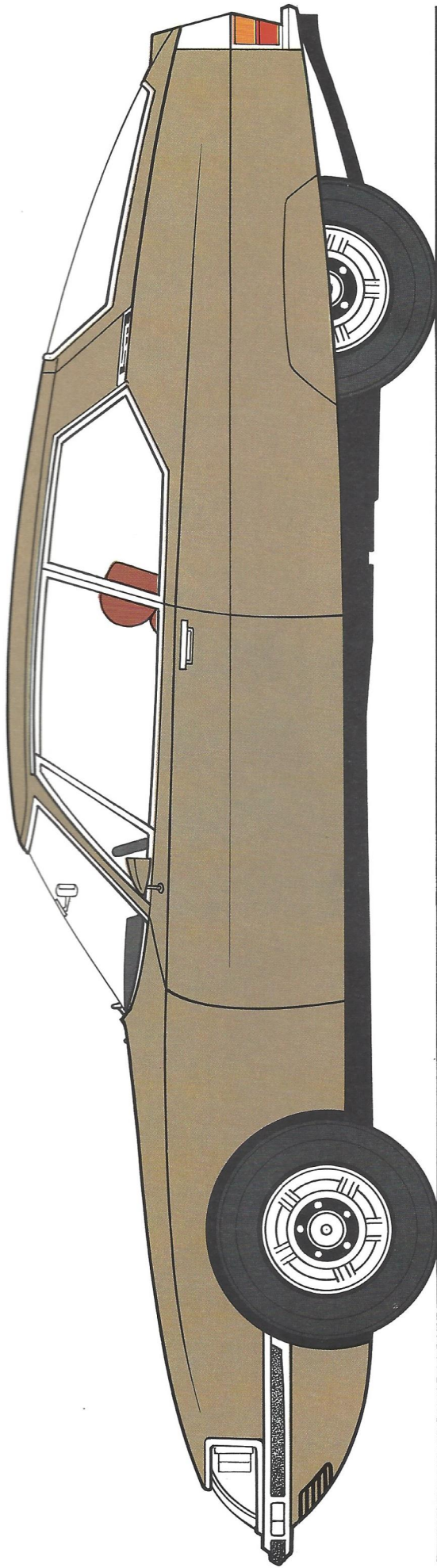
Citroën SM - 1970

Aérodynamique, rapide et nerveuse comme une voiture de sport mais aussi confortable, agréable à conduire, avec une tenue de route, une direction, une suspension et un freinage exceptionnels, la Citroën SM, présentée au Salon de Genève 1970, est un des modèles les plus prestigieux de l'histoire de l'automobile. Fruit de la collaboration de Citroën et de Maserati (pour le moteur), cette traction avant introduisit une nouvelle notion du « Grand tourisme » et mit la vitesse en sécurité à portée des utilisateurs de voitures de série. L'interdiction de la vitesse, au moment de la crise de l'énergie, causa sa disparition : 2.658 SM vendues en 1973, 352 en 1974.

**FICHE TECHNIQUE** : coupé 2 portes, 4 places. **MOTEUR** : Maserati 6 cylindres en V à 90°. Alésage 87 mm. Course 75 mm. Cylindrée 2.670 cm<sup>3</sup>. 15 CV fiscaux. Puissance réelle 170 ch DIN à 5.500 tr/mn. Vilebrequin à 4 paliers. 4 arbres à cames en tête entraînés par chaîne. Refroidissement par circulation d'eau. 2 ventilateurs à commande électrique. Allumeur à 2 rupteurs et 2 bobines. Alimentation par 3 carburateurs double corps Weber 42 DCNF 2, puis injection électronique à partir de 1972. Réservoir d'essence en matière plastique déformable (90 l). **TRANSMISSION** : embrayage monodisque à sec à commande hydraulique. Boîte de vitesses à 5 rapports et 1 marche arrière. Levier au plancher sur console centrale. Roues avant motrices. **DIRECTION** : assistée à rappel asservi, à effort variant en raison de la vitesse, avec rappel automatique des roues en ligne droite quand cesse l'action au volant. Phares pivotant en virage. **FREINS** : à 4 disques assistés commandés par pédalier du type DS. Circuits avant et arrière indépendants. **SUSPENSION** : hydropneumatique à hauteur constante. **CARROSSERIE** : autoporteuse en tôle d'acier sur plateforme rigide à longerons latéraux. **PNEUS** : Michelin 195/70 VR 15 sans chambre. **POIDS** : à vide 1.450 kg, maximum en charge 1.830 kg. **PERFORMANCES** : vitesses maximale 220 km/h. Consommation DIN 12,5 l aux 100 km.


*Streamlined, fast and lively as a sports car, but also comfortable and pleasant to drive, with exceptional road-holding, steering, suspension and braking capacities, the Citroën SM, introduced at the Geneva Motor Show of 1970, is one of the most glamorous models of motor-car history. Born of cooperation between Citroën and Maserati (the latter for the engine), this front-wheel drive car introduced a new notion of what "grand tourisme" can be, and brought speed with safety within the means of mass-produced car owners. The speed ban resulting from the energy crisis accounted for its disappearance: 2658 SMs sold in 1973, 352 in 1974.*

**SPECIFICATIONS**: 2-door, 4-seater coupé. **ENGINE**: V 6, 2 banks of cylinders at 90°. Bore 87 mm (3.425"), stroke 75 mm (2.953"). Swept volume 2,670 cc. French Treasury rating: 15 CV. Effective power: 170 HP DIN at 5,500 rpm. 4-bearing crankshaft. 4 chain-driven OH camshafts. Water-circulation cooling. 2 electrically controlled fans. Twin make-and-break, twin coil ignition. Fuel feed: 3 Weber 42 DCNF 2 twin-body carburettors: followed by electronic injection (from 1972). Petrol tank of non-rigid plastic (90 l = 20 imp. gallons approx.). **TRANSMISSION**: dry single-plate clutch, hydraulically operated. Gearbox: 5 forward speed + reverse. Gearlever on central floor-level bracket. Front wheel drive. **STEERING**: assisted, with servo-return, the effort required varying with vehicle speed, and automatic return of the driving wheels to "straight ahead" on releasing the steering wheel. Swivelling headlamps controlled by steering. **BRAKES**: 4 power-assisted disc brakes controlled by DS-type pedal. Independent front and rear circuits. **SUSPENSION**: constant-height hydro-pneumatic. **BODY**: integral all-steel welded body on rigid platform with side members. **TYRES**: Michelin 195/70 VR 15 tubeless. **WEIGHT**: empty 1,450 kg = 3,190 lbs, all-up weight 1,830 kg = 4,026 lbs. **PERFORMANCE FIGURES**: max speed 220 km/h = 136.7 mph, then 228 km/h = 141.7 mph. DIN consumption = 22.6 mpg.



DESSIN E.T.A.I.

*Citroën SM, 1970*



*January 1979: after its introduction in France, the VISA is off to win foreign markets. Pages 16 and 17: a few portraits of this new Citroën model, taken during its presentation in Northern Greece.*