



40

LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement. Les photos sont communiquées sur simple demande indiquant leur n° de référence. *Quarterly information bulletin published by the Citroën Public Relations Department. Texts and photographs are copyright free. Please mention exact reference of photos.*

sommaire :

	Page
Editorial	3
La gamme 1976	4
La SM	13
Échos	14
Chiffres de production	19
Trois mois de Formule Bleue	20
2 CV Cross : pleine saison	22
Rallye du Maroc 1975	28
Photothèque : la DS	30
Chez l'antiquaire : la DS	31

contents :

	Page
<i>Editorial</i>	3
<i>The 1976 range</i>	4
<i>The SM</i>	13
<i>Snippets</i>	14
<i>Production figures</i>	19
<i>Three months' Blue Formula</i>	20
<i>2 CV Cross-country racing</i>	22
<i>Morocco Rally 1975</i>	28
<i>Photo Library: the DS</i>	30
<i>Antiquarian's corner: the DS</i>	31

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

DIXIÈME ANNIVERSAIRE...

Il y a dix ans paraissait le premier numéro du « Double Chevron ». Depuis dix ans cette publication s'efforce, trimestre par trimestre, de rendre compte des activités de Citroën.

En dix ans Citroën a produit 5.976.067 véhicules, le « Double Chevron » 40 numéros, soit un gros volume de 1.632 pages, 1.632 points de repère pour la chronique d'une entreprise et l'histoire de l'automobile.

...HAPPY BIRTHDAY TO US



Dessin de couverture : Cette 2 CV qui frétille puis bondit de joie sous le pinceau de George Popovitch, s'exalte ainsi devant le succès du Trophée International des 2 CV Cross lancé en 1975 par Citroën et TOTAL. La 2 CV, qui a fait cent fois le Tour du monde, n'avait guère fait celui de circuits automobiles (sauf, il faut le dire, en Argentine et en Belgique); avec 16 épreuves européennes cette année, le 2 CV Cross lui ouvre la porte du vrai sport et celle de la compétition à part entière. Désormais elle fait rugir son moteur et vibrer les foules. D'abord hésitant, en 1973, après un coup d'essai en 1972 à Argenton-sur-Creuse, déjà plus assuré en 1974, le 2 CV Cross triomphe cette saison en France, en Espagne, au Portugal et même en Angleterre, en attendant la Suisse. Voiture géniale, perpétuellement jeune et toujours merveilleusement adaptée au bout de 27 ans, la 2 CV a inventé une nouvelle formule de sport automobile, spectaculaire, économique et sans danger, qu'elle est la seule à pouvoir pratiquer. Si vous êtes sceptique, constatez vous-même, page 22.

Cover drawing: This frisky CV, leaping to joyful life under the brush of George Popovitch, is so excited about the success of the 2 CV Cross-Country International Trophy started in 1975 by Citroën and TOTAL! The 2 CV, which has a hundred times circumnavigated the globe, had never before been on the racing circuits (except, it has to be admitted, in Argentina and Belgium); with 16 European events this year, the 2 CV Cross-Country Championship has flung wide open the door to real sport and one hundred per cent competition. From now on the 2 CV will set engines throbbing and crowds roaring. After a rather hesitant start in 1973, preceded by a trial run at Argenton-sur-Creuse in 1972, the thing took on more substantial body in 1974; this season will be triumphant in France, Spain, Portugal and even England, before starting up in Switzerland. A car of genius, as young and well-adapted as ever after 27 years, the 2 CV has invented a new formula for motoring sport which is at once spectacular, inexpensive and without danger — and one in which it is the only qualified practitioner! If you ha' your trad, turn to page 22 and be converted.

Dessin : George Popovitch (Citroën 12.184).

éditorial

La démarche d'un constructeur d'automobiles, quant aux variations de composition de ses gammes de modèles, peut souvent paraître d'apparence contradictoire : un pas en avant, un pas en arrière. Une année on étoffe et on diversifie en multipliant les possibilités de choix offertes au client; une année on regroupe et on simplifie. En fait, cette conduite s'inspire d'un dynamisme dialectique qui est le courant même de la vie : la thèse appelle l'antithèse, et l'ensemble sert à construire la synthèse, donc à établir une position d'équilibre, l'harmonieux compromis qui est la clé de tout état biologique perdurable. Cette double démarche, ouvrir les choix, rationaliser la gamme, un constructeur doit d'ailleurs le plus souvent la poursuivre non successivement mais simultanément, car elle correspond au développement normal et à l'enrichissement des possibles d'un modèle donné, en même temps qu'à une préoccupation méthodologique, technologique et économique de normalisation des fabrications. Ces deux tendances sont évidemment nourries et inspirées par les progrès des études et des recherches automobiles, comme par les données conjoncturelles et les informations marketing qui convergent en permanence vers les centres de composition des gammes et de définition des modèles. Les véhicules Citroën 1976, tels qu'ils se trouvent décrits de la page 4 à la page 12, en fournissent un bon exemple.

The way a motor-car manufacturer changes the composition of his model ranges may often superficially seem contradictory: one step forward, one step back. One year, the range is strengthened and diversified by multiplying the customers' possibilities of choice. The next, the range is cut down and simplified. In point of fact, this behaviour is inspired by a dialectic trend which is the very stuff of life: thesis calls for antithesis, and from them springs the synthesis necessary for equilibrium — that harmonious compromise which is the key to any long-lasting biological state — to be attained. This dual approach, widening the choice while making the range rational, is one which manufacturers must in most cases adopt not successively but simultaneously, for it corresponds to the normal development and to the enrichment potential of any given model and also to methodological, technological and economic preoccupations in the standardization of production. These two trends obviously are nourished and inspired by advances in motor-car study and research, as they are by current economic and marketing data converging towards the centres where the ranges are planned and the models defined. The vehicles of the 1976 Citroën range, as described on page 4, provide a good example.

GAMME 1976

La composition de la gamme Citroën 1976 résulte d'une double démarche : 1) enrichissement de l'éventail des choix proposés à la clientèle par la création de nouveaux modèles (2 CV Spécial, CX Pallas, CX Prestige, CX Diesel, CX breaks) et de nouveaux et importants équipements (sur CX : direction à rappel asservi, convertisseur de couple, climatiseur); 2) rationalisation, épuration des gammes existantes par suppression de certaines options et incorporation à la série, ou regroupement en un type nouveau.

Sur tous les modèles : ceintures de sécurité à brins centraux semi-rigides.

Sur tous les modèles : normes antipollution 1976 (nouveau réglage sur les véhicules de bas de gamme, nouveau carburateur sur les GS).

Sur tous les modèles : l'option auto-radio est remplacée par une option antenne et haut-parleur, pour montage par le réseau du poste au choix du client.

Les petites cylindrées

① **Création d'une 2 CV Spécial** (commercialisée en France, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Allemagne) qui constitue un retour à la 2 CV « classique » : projecteurs ronds et capote sans cadre d'ouverture (modèle 1974). Suppression des glaces de custodes (2 glaces latérales au lieu de 3). Suppression des joncs alu sur portières avant et arrière, des baguettes enjoliveuses en bas de caisse, etc. Sièges ancien modèle mais sur glissières. Environnement interne plus rustique (suppression du cendrier, du cache-charnières de portes, du bandeau des portes avant, etc.). Tableau de bord simplifié. Pas d'option. Une seule couleur, éclatante : jaune cédrat.

② Suppression de la Dyane 4.

The way the 1976 Citroën range has been thought out is the outcome of a dual appraisal : 1 - a widening of the variety of choice offered to customers, by creating new models (2 CV Special, CX Pallas, CX Prestige, CX Diesel and CX Estates) together with the availability of new, important fittings (on CXs: servo-return steering, torque converter, air conditioning); 2 - rationalization and "weeding out" of extant ranges by doing away with certain optional extras, which become standard, or by regrouping within a new type.

On all models—safety belts with semirigid central strand.

In all models also: 1976 antipollution standards (new adjustments on the lower-range vehicles, new carburettor on the GSs).

Again on all models: optional car radio replaced by optional aerial/loud-speaker equipment, so that the local agent can install the set chosen by the customer.

The small-engined cars

① Introduction of a 2 CV Spécial

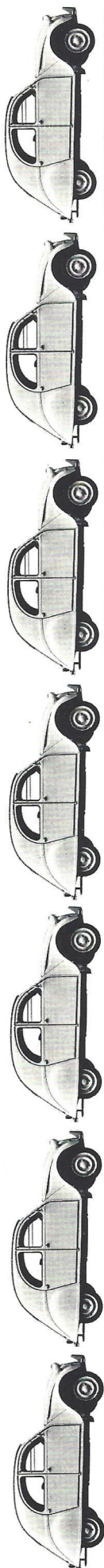
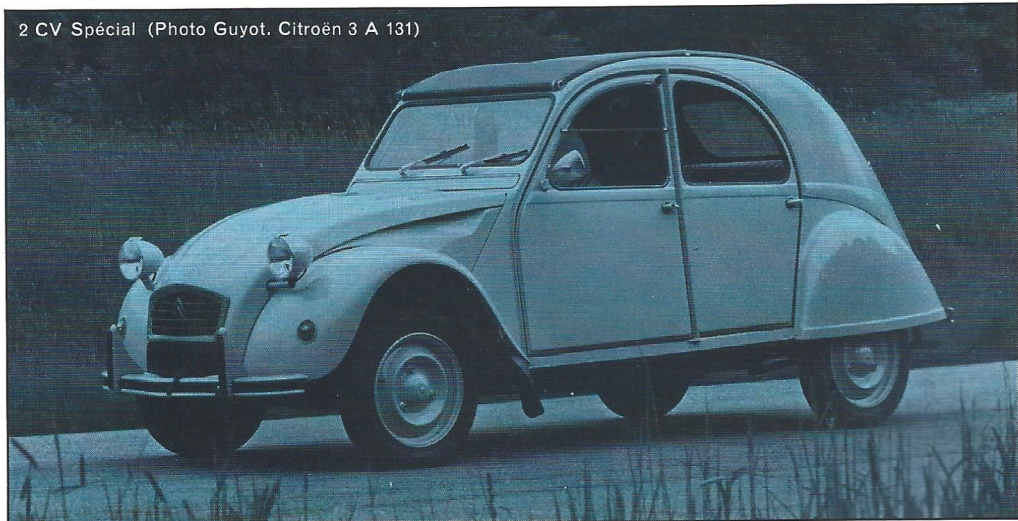
(to be marketed in France, Belgium, Luxemburg, the Netherlands and Germany)—in fact a return to the "classic" 2 CV: round headlights and roof hood without an opening frame (1974 model). Rear side windows done away with (2 windows per side instead of 3). Removal of aluminium strips on front and rear doors, round the bottom of the body, etc... Old model seats, but mounted on slides. Inside decoration rather less elaborate (no ashtray, no door-hinge concealment, no front-door strip). Simplified instrument panel. No optional extras. And only one colour, but a bright one: Citron yellow.

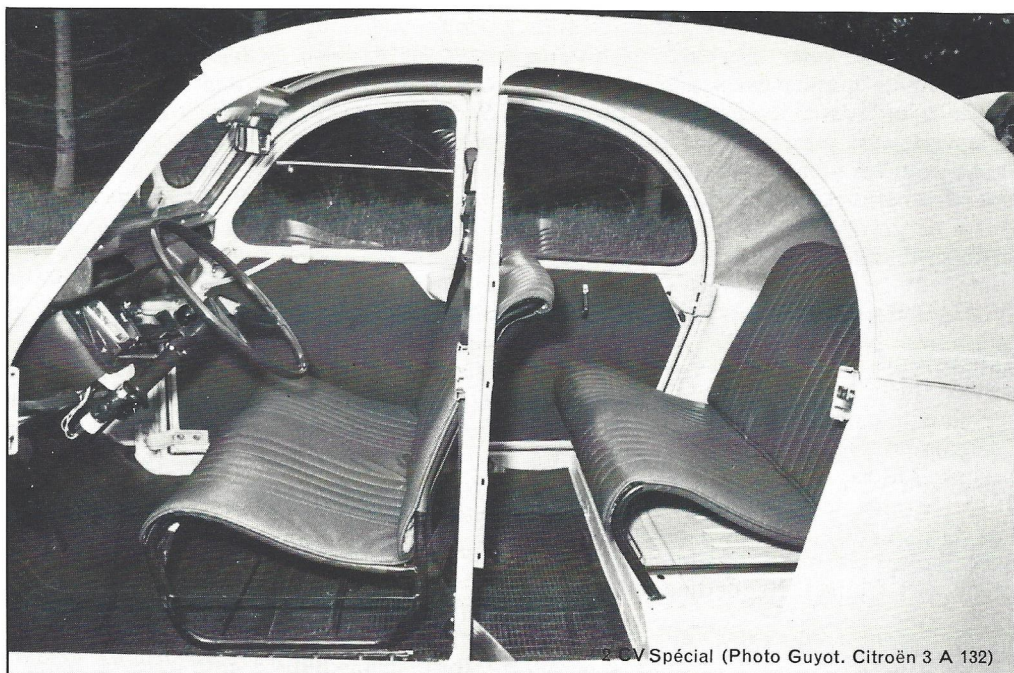
② Disappearance of the Dyane 4

③ Modifications to 2 CV 6 and Dyane

Smoother steering by changing the gear

2 CV Spécial (Photo Guyot. Citroën 3 A 131)





2 CV Spécial (Photo Guyot. Citroën 3 A 132)

3 Modifications sur 2 CV 6 et Dyane :

Direction adoucie par modification de la démultiplication (1/17 au lieu de 1/14), diminution du diamètre du volant mousse : 390 mm au lieu de 425 mm.

Options nouvelles : groupement des options sièges avant séparés et garnissage tissu. (Deux solutions : soit, en série, banquette avant et Targa ou, en option, sièges séparés et tissu).

4 Méhari :

Montage en série de l'antivol. Volant polypropylène de 425 mm de diamètre. Suppression de l'option capot pick-up.

5 AZU-AK :

Mêmes modifications de la direction et du volant que sur les berlines. Montage en série de l'antivol.

Suppression de la version camionnette vitrée pour la France, le ministère des Finances faisant des deux glaces latérales un critère qui transforme pour l'administration la camionnette en voiture particulière à TVA de 33 % non récupérable.

6 AMI 8, AMI Super :

Normalisation, par suppression des Ami 8 Service vitrée, des Ami-Super Berline Club ainsi que des Ami-Super Service, tôlée et vitrée.

La gamme AMI 1976 se compose donc de 5 modèles : Berline et Break AMI 8 (moteur 2 cylindres 602 cm³ à refroidissement à air) Confort et Service tôlée, berline et break AMI Super confort (moteur 4 cylindres, 1 015 cm³ à refroidissement à air).

Lunette arrière chauffante en série sur toutes les Ami Super.

Grille de calandre Ami Super adoptée sur tous les modèles.

Options : les combinaisons de sièges sont simplifiées, tous les modèles sont livrés

ratio to 1/17 instead of 1/14, and a decrease in the diameter of the foam steering-wheel: 15.35 ins instead of 16.75 ins.

New optional extras: separate front-seat and fabric-covering options grouped. (Two solutions: either, as standard, 2-person front seats and Targa upholstery or, as an optional extra, separate seats and fabric).

Colours for 2 CV and Dyane: Citron yellow (new) with Anthracite hood (new) and brown Targa trimmings, or hazel-coloured jersey as optional extra (all 2 CV Specials will only be supplied in this colour scheme, but it is also available for 2 CV 6s and Dyanes), Ténére orange, Petrel blue, Bamboo green (new), and Lapwing beige. Rio red and Tuileries green no longer available.

4 Mehari:

Steering/ignition lock now standard. 16.75 in. diameter polypropylene steering wheel. Optional "pick-up" bonnet no longer available. New colour: Tibesti green. Colours still available: Kalahari beige, Kirghize orange, Montana green. Hopi red discontinued.

5 AZU - AK:

Same modifications to steering and wheel as for the saloons. Steering/ignition lock standard.

For France, the glazed light-van version is discontinued, the French Treasury making the two side windows into a factor that turns the utility van, for tax purposes, into a private car submitted to 33 % VAT for which the purchasers cannot get allowance. The visibility, and hence the safety, offered by these two side windows were not taken into account by the new sponsors of this "ancient(?) lights" tax.

New colour: Citron yellow. Colours still available: Petrel blue, Lapwing beige, Ténére orange. Discontinued: Rio red.

6 AMI 8, AMI Super :



avec sièges avant séparés inclinables (à dossiers fixes pour Service) garnis de jersey mixte simili (garnissage de l'Ami Super Club) dans les coloris : caramel, bleu vert, vert jura, rouge. Option Targa tabac pour les breaks seulement, ainsi que pour les berlines destinées à certains pays dits « de grande exportation ». Banquette arrière rabattable en série sur les breaks.

Milieu de gamme : les GS

Suppression des GSpécial 1220 break et service tôlée, ainsi que des GS Club 1220 service vitrée et break à convertisseur.

La gamme GS se compose donc de : berline GSpécial 1015, break GSpécial 1015, Service GSpécial tôlée 1015, berline GS. X 1015, berline GS Club 1220, avec boîte classique, ou convertisseur, break GS Club 1220, berline GS Pallas 1220 avec boîte classique ou convertisseur, berline GS X2 1220.

Les modèles à convertisseur portent désormais le sigle « GSmatic ».

Sur tous les modèles GS : remplacement des trompes électromagnétiques par un avertisseur haute fréquence.

Sur GS Club et GS Pallas, suppression du rhéostat d'éclairage du tableau de bord.

Couleurs : jaune Cédrot (nouveau), beige vanneau, bleu Petrel, blanc Meije, orange Ténére, vert Nopal métallisé, bleu delta, brun des Andes métallisé (nouveau). Gris nacré pour Pallas seulement. Suppression : brun de santal.

Pour les GS X et X2 seulement : le jaune Hélianthe est remplacé par le bleu Hunaudières.

Sur la GSpécial, les sièges Targa tabac sont remplacés par des sièges Targa anthracite.

En haut de gamme : les CX

La gamme CX 1976 se compose de : CX 2000, CX 2000 Super, CX 2000 Administration, CX 2000 Administration type Super, CX 2200 (obligatoirement de type Super), CX 2200 Administration (obligatoirement de type Super). Ainsi que des modèles nouveaux : la CX 2000 et 2200 Pallas, un modèle spécial (allongé) : la CX Prestige, auxquels viendront s'ajouter bientôt la CX Diésel et les breaks CX qui seront présentés dans le prochain numéro du Double Chevron.

Sur tous les modèles : les trompes électromagnétiques sont remplacées par un avertisseur H.F., la grille de haut-parleur de la console est remplacée par deux aérateurs, l'équipement en option « attelage de remorque » sera distribué par le service Pièces de rechange.

Couleurs : beige vanneau (sauf Pallas), blanc Meije, bleu delta métallisé, rouge soleil (sauf Pallas), gris Largentière métallisé, noir, bleu lagune, ainsi que les nou-

Standardization, achieved by doing away with glazed Ami 8 Service models, Ami-Super Club saloons, and also Ami-Super Service models, both with steel bodies and glazed windows.

The AMI range for 1976 is thus made up of 5 models: AMI 8 Saloon and Estate (2-cylinder 602-cc air-cooled engine), Super-comfort AMI Saloon and Estate (4-cylinder air-cooled 1015 cc engine).

Heat de-misting rear-view window standard on all Ami Super models.

Ami Super forward grille fitted to all models.

Optional extras: seat combinations have been simplified, all models being supplied with separate reclining-back front seats (fixed for the Service version) covered in mixed-yarn jersey fabric (as was the Ami Super Club), in the following shades: caramel, blue-green, Jura green, and red. Optional on estates only: tobacco-coloured Targa; this is also true for saloons intended for certain countries classified as "major export markets". The rear seat folds down as a standard feature on the Estates.

Colour range: Citron yellow (new), Meije white, Petrel blue, Lapwing beige, Ténére orange, Nopal metallized green (not in Service version). No longer available: Delta blue and Sandalwood brown.

Middle of the range : the GSs

No longer available: unglazed GSpecial estate and utility, as are GS Club 1220s, glazed and estate versions with converter.

Thus the GS range now consists of: GSpecial 1015 Saloon, GSpecial 1015 Estate, Service GSpecial 1015 (unglazed), GS.X 1015 Saloon, GS Club 1220 Saloon, with classic gearbox or torque converter, GS Club 1220 Estate, GS Pallas 1220 Saloon, with classic gearbox or converter, and GS.X2 1220 Saloon.

Torque-converter models now carry the "GSmatic" sign.

On all GS models: electromagnetic horn replaced by a high-frequency horn.

On the GS Club and GS Pallas, the instrument-panel lighting rheostat has been discontinued.

Colours: Citron yellow (new), Lapwing beige, Petrel blue, Meiji white, Ténére orange, Nopal metallic green, Delta blue, and Andean metallized brown (new). Mother-of-pearl grey for the Pallas only. Discontinued: Sandalwood brown.

For the GS.X and GS.X2 only: Helianthemum yellow replaced by Huneaudières blue.

On the GSpecial, the tobacco-coloured Targa seats have been replaced with anthracite grey Targa seats.

At the top of the range : the CXs

The 1976 CX range consists of: CX 2000, CX 2000 Super, CX 2000 Administrative, CX 2000 Super-type Administrative, CX

velles couleurs : brun Roquebrune métallisé, vert Iroise (Pallas seulement), gris Vulcain (Pallas seulement). Supprimées : vert Guérande et sable cendré.

Pavillon intérieur : le lin flammé bleu clair et beige rosé est remplacé par un pavillon lin flammé gris à pare-soleil assorti.

Nouveaux modèles

① CX Super (2000 et 2200)

C'est un nouveau type de CX créé par regroupement d'équipements et d'accessoires autrefois en option. Ce type, disponible en CX 2000 ou en CX 2200 (obligatoirement), ajoute à l'équipement de base de la CX 2000 : compte-tours et voyant stop, voyant de frein à main, réglage en hauteur du siège conducteur, avertisseur à compresseur, ceintures de sécurité avant à enrouleur, lève-glaces électriques sur portes avant, plafonnier type SM, jauge d'huile pneumatique, équipement radio (antenne + deux haut-parleurs), bande de caoutchouc sur lame de pare-chocs arrière.

② CX Pallas (2000 et 2200) :

La CX Pallas est par rapport à la CX ce que la DS Pallas était à la DS : finition luxueuse, aménagements soignés dans le moindre détail, ambiance de parfait confort.

Caractéristiques mécaniques identiques aux berlines 2000 et 2200 Super.

Couleurs, équipement et finition de type Super avec les aménagements spécifiques suivants :

A l'extérieur : les 4 crosses des pare-chocs et la partie centrale avant sont habillées de caoutchouc. Enjoliveurs de roues spécifiques à la Pallas couvrant toute la jante. Baguettes latérales de protection de carrosserie et joncs chromés sur le haut des portes. Baguettes chromées et habillage sur les longerons et les entrées de portes. Encadrements de glaces chromés avec bordure noire comme sur les modèles 1975. Rétroviseur extérieur et embout d'échappement chromés. Sigle « Pallas » sur les panneaux de custode, la porte de malle et le volant. Tôle d'habillage sous le pare-chocs arrière.

A l'intérieur : planchers et console revêtus d'une moquette à poils longs, moquette velourée sur la plage arrière. Cendriers en « alu » brossé; une baguette décore la planche de bord. L'ouverture des quatre portes commande l'éclairage intérieur; plafonniers arrière et lecteur de cartes, soufflets vide-poches sur les dossiers des sièges avant. Panneaux de portes, planche de bord, volant et console à nouveau revêtement d'aspect grain cuir. Pavillon et pare-soleil habillés de « tarragone » velours couleur chanvre.

2200 (Super-type only), CX 2200 Administrative (Super-type only); and also new models: the CX 2000 and CX 2200 Pallas; a special (lengthened) model: the CX Prestige; and to these will soon be added the CX Diesel and the CX Estates, which will be presented in the next issue of Double Chevron.

On all models, electromagnetic horns will be replaced with H.F. horns, the loud-speaker grille on the central bracket will be replaced with two ventilators, while the "trailer towbar" optional fittings will be distributed by the Spares Department.

Colours: Lapwing beige (except for Pallas), Meije white, Delta metallized blue, Sun red (except for Pallas), Largentière metallized grey, Black, Lagoon blue, as well as the new colours: Roquebrune metallized brown, Iroise green (Pallas only), Vulcan grey (Pallas only). Discontinued: Guérande green and Silver Sand.

Inside roof: the pale blue and rosy-beige linen fabric has been replaced with a grey linen roof with matching sun-shades.

New models

① CX Super (2000 and 2200).

This is a new type of CX created by standardizing fittings and accessories earlier available on option only. This type, available in the CX 2000 and 2200 versions (standard in the latter), has, over and above the basic equipment of the CX 2000: rev-counter and "stop" pilot light, hand-brake pilot light, height-adjustable driver's seat, compressor-driven horn, retracting front-seat belts, electric front-window-raising controls, SM-type roof light, pneumatic oil gauge, radio equipment (aerial + 2 loud-speakers), rubber strip on rear buffer.

② CX Pallas (2000 and 2200).

The CX Pallas is to the CX what the DS Pallas was to the DS: de luxe finish, all fittings perfected down to the last detail, and an atmosphere of blissful comfort.

Mechanical characteristics identical to those of the 2000 and 2200 Super saloons. "Super"-type colours, equipment and finish, with the following specific fittings:

Outside: 4 bumper cross-pieces and centre front part rubber-covered. Specific Pallas wheel trimmers covering the entire rim. Bodywork-protecting strips and chromium-plated door-top protectors. Chromium-plated strips and revetment on side members and door-frames. Chromium-plated external rear-view mirror and exhaust-pipe tip. "Pallas" sign on rear side panels, boot door and steering wheel. Sheet-steel fairing beneath rear bumper.

Inside: floors and centre bracket covered with deep pile carpeting, velvet pile on rear shelf. Brush-finish light-alloy ashtrays; fascia with metal strip decoration. Ceiling lights controlled by all four doors; rear ceiling light and map-reading light, fabric pockets in the backs of the front seats. Door

Couleurs : toutes celles des autres CX, sauf beige vanneau et rouge soleil, remplacées par deux couleurs métallisées réservées aux Pallas : vert Iroise et gris Vulcain. Garnissage de série en jersey uni velours bleu-vert ou caramel. Option garnissage cuir caramel.
Livraison prévue : octobre 1975.

③ CX Prestige

Pour remplacer la DS 23 dans les cortèges officiels et comme voiture des personnalités de l'Administration et des responsables des grandes entreprises, Citroën a présenté le 2 juillet une nouvelle CX : le modèle « Prestige », qui occupera le haut de la gamme des voitures de la marque.

Cette limousine d'une extrême élégance est un type spécial de CX, allongée de 27 cm par rapport à la CX de série normale. Sa finition, le confort et l'habitabilité exceptionnels qu'elle offre aux passagers arrière sont encore supérieurs à ce qu'étaient ceux de la DS 23.

L'habitabilité arrière ménage une large place aux jambes des passagers : la distance entre le dossier du siège avant et le siège arrière est de 670 mm, contre 420 mm sur la DS (distance maximum). Largeur à hauteur des épaules pour les passagers arrière : 1.350 mm, contre 1.290 mm sur la DS. Hauteur du « point H » (articulation de la hanche des passagers) au pavillon : 845 mm contre 800 mm sur la DS. L'accès au compartiment arrière est extrêmement aisé. L'entrée de porte arrière est de : 890 mm en hauteur contre 820 mm pour la DS; et de 900 mm en largeur contre 810 pour la DS. L'angle d'ouverture des portes arrière est de 65 degrés (identique à la DS). Distance du pied milieu à l'angle du siège : 430 mm, contre 300 mm sur la DS. Les sièges, particulièrement confortables, ont une assise plus haute que sur la CX de série et cependant la garde au toit est plus importante.

La ligne effilée, basse, aérodynamique de la CX Prestige en fait une voiture résolu-

panels, instrument board, steering wheel and bracket upholstered in a new leather-like material. Roof and sunshields covered in hemp-coloured "Tarragona".

Colours: all those of the other CXs, with the exception of Lapwing beige and Sun red, replaced by two metallized colours reserved for the Pallas series: Iroise green and Vulcan grey. Seat covers of standard plain blue-green or caramel velvet jersey.

Deliveries scheduled to start in October 1975.

③ CX Prestige.

As a replacement for the DS 23 in official motorcades and as a vehicle for senior Civil Servants and top management of large business firms, Citroën presented, on 2nd July, another new CX: the "Prestige" model, which will head the top of the marque's range of cars.

This highly elegant limousine is a special type of CX, lengthened by 10.6 ins by comparison with the standard CX. Its finish, together with the exceptional comfort and space it offers rear-seat passengers, are even better than those of the DS 23.

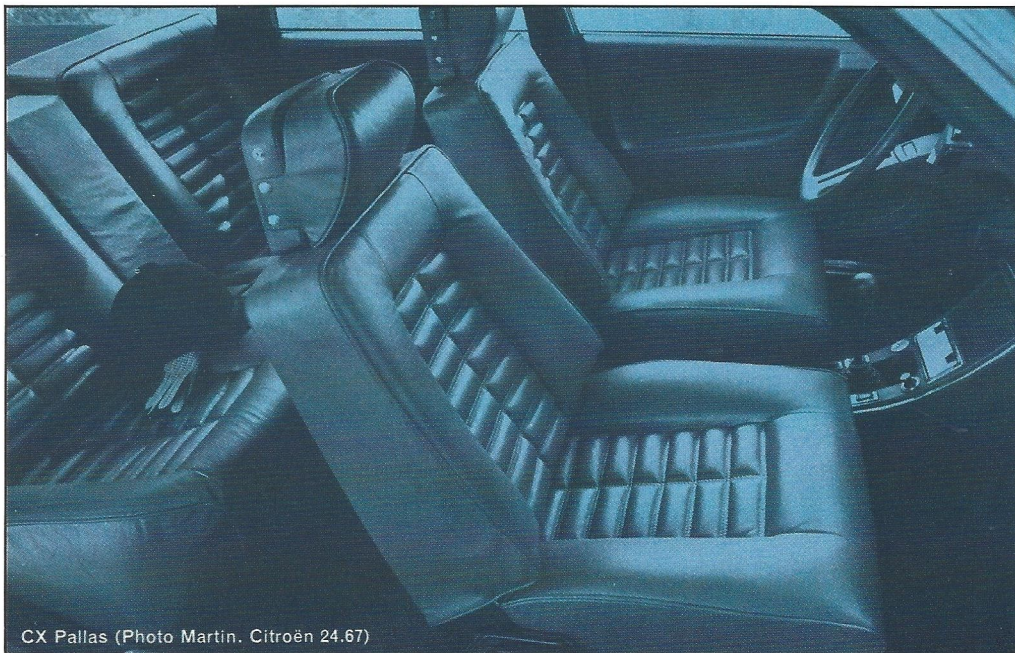
Rear spaciousness allows the passengers great leg-room: the distance between rear of front seat and rear seat is 26.4 ins, as against 16.5 ins in the DS (maximum distance); breadth a shoulder height for the rear passengers: over 4ft 5 ins, instead of 4ft 2 3/4 ins for the DS.

Height from "point H" (passengers' hip joint) to roof: 2ft 9 1/4 ins as against 2ft 7 1/2 ins for the DS. The opening angle of the rear doors is 65° (identical to the DS). Distance from centre pillar to seat angle: nearly 1ft 5 ins instead of a bare 1 ft on the DS. The seats are particularly comfortable and slightly higher than in the standard CX, yet roof clearance is increased.

The sleeking, low, streamlined shape of the CX Prestige make it a resolutely up-to-date contemporary car, reinforcing its distinction and its incontrovertible class. This "long line" is emphasized by outside protective strips (chromium-plate and rubber) along the sides. The wheel trimming discs were



CX Pallas (Photo A. Martin. Citroën 24.69)



CX Pallas (Photo Martin. Citroën 24.67)

ment moderne et contemporaine et renforce sa distinction et sa classe affirmée. Cette « ligne longue » est soulignée par des baguettes extérieures (chrome et caoutchouc) sur les flancs. Enjoliveurs de roues étudiés spécialement pour le modèle. Toit en vinyl noir. Garnitures inox des longerons, etc.

L'isolation phonique et thermique de l'habitacle a été encore améliorée par rapport à la CX normale.

L'équipement de série est extrêmement complet. En outre la CX Prestige pourra être équipée sur demande d'une glace mobile de séparation avant et arrière, avec interphone, téléphone, télévision, glaces teintées avec pare-brise teinté dégradé, etc.

Principales caractéristiques

Limousine CX, allongée de 25 cm en empattement par rapport à la CX de série normale (empattement Prestige : 3,095 m au lieu de 2,845 m pour la CX de série). Longueur hors tout : 4,91 m, soit 27 cm de plus que la CX de série, 4 cm de plus que la DS. Longueur du

specialy designed for the model. Roof of black vinyl material. Stainless steel trimmings for the side members, etc...

Soundproofing and heat insulation have been improved even by comparison with the normal CX.

Standard equipment is extremely complete. Moreover the CX Prestige can, on request, be supplied with a removable glass partition, with intercom, telephone, television, tinted glass windows and graduated-tint windscreen, etc...

Chief specifications:

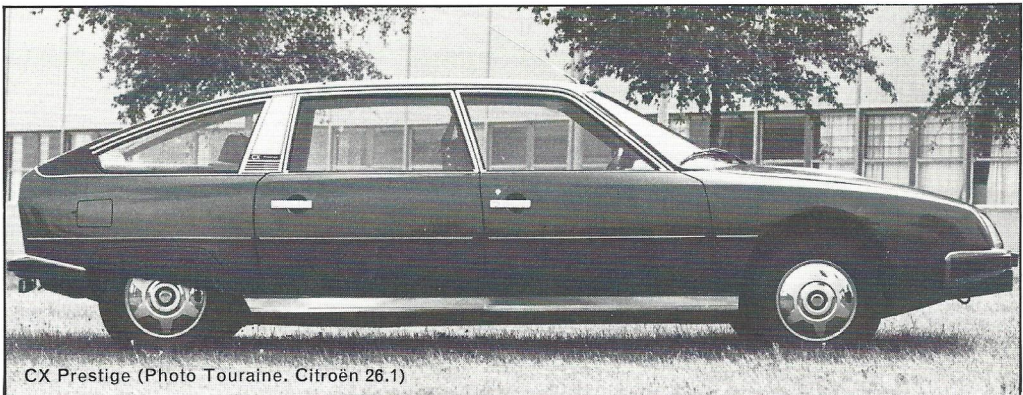
CX Limousine, 25 cm (10 ins) longer wheelbase than normal standard CX (Prestige wheelbase: 10 ft 1 3/4 ins, instead of 9 ft 4 ins for standard CX). Overall length: 13 ft 5 ins, i.e. 10 3/4 ins longer than the standard CX, 1 3/4 ins than the DS. Rear compartment 9 ins longer than the standard CX. Rear doors widened by 6 3/4 ins.

2.35 litre engine developing 115 HP DIN at 5750 rpm, torque 135.2 lb.ft at 3500 rpm. DIN weight: 1390 kg = 3064 lbs.

Performance and consumption figures: equivalent to those of the CX 2200.



CX Pallas (Photo A. Martin. Citroën 24.68)



CX Prestige (Photo Touraine. Citroën 26.1)

compartiment arrière augmentée de 230 mm par rapport à la CX de série. Entrée des portes arrière agrandie de 170 mm.

Moteur 4 cylindres de 2,35 L développant 115 ch DIN à 5 750 tr/mn, couple 18,7 m/kg à 3 500 tr/mn.

Poids DIN 1 390 kg.

Performances et consommations : équivalentes à celles de la CX 2200.

Équipement de série : direction à assistance variant en fonction de la vitesse et à rappel asservi, climatiseur, chauffage « grand froid » (— 20 degrés), lève-glaces électriques sur les quatre portes, antenne radio et quatre haut-parleurs stéréophoniques, sièges à garnissage de tissu spécial rhovinyl (ou cuir) à pavés et boutons, panneaux de portes à garniture assortie aux sièges, moquette au sol, repose-pieds pour passagers arrière, accoudoir central arrière avec cendrier incorporé, trois allume-cigares (deux aux places arrière, sur portières), trois plafonniers (deux aux places arrière); dragonnes sur pied milieu, rideaux pare-soleil perforés, à enrouleur, sur lunette arrière (permettant la vision de l'intérieur vers l'extérieur de la voiture), appui-tête aux places avant et arrière, deux aérateurs supplémentaires à l'avant, ceintures de sécurité à enrouleur, rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur, lecteur de carte pour passager avant, toit en vinyl façon cuir noir, deux feux de brouillard à l'arrière.

Nouvelles options

① **Direction assistée à rappel asservi**
C'est une direction assistée dérivée de

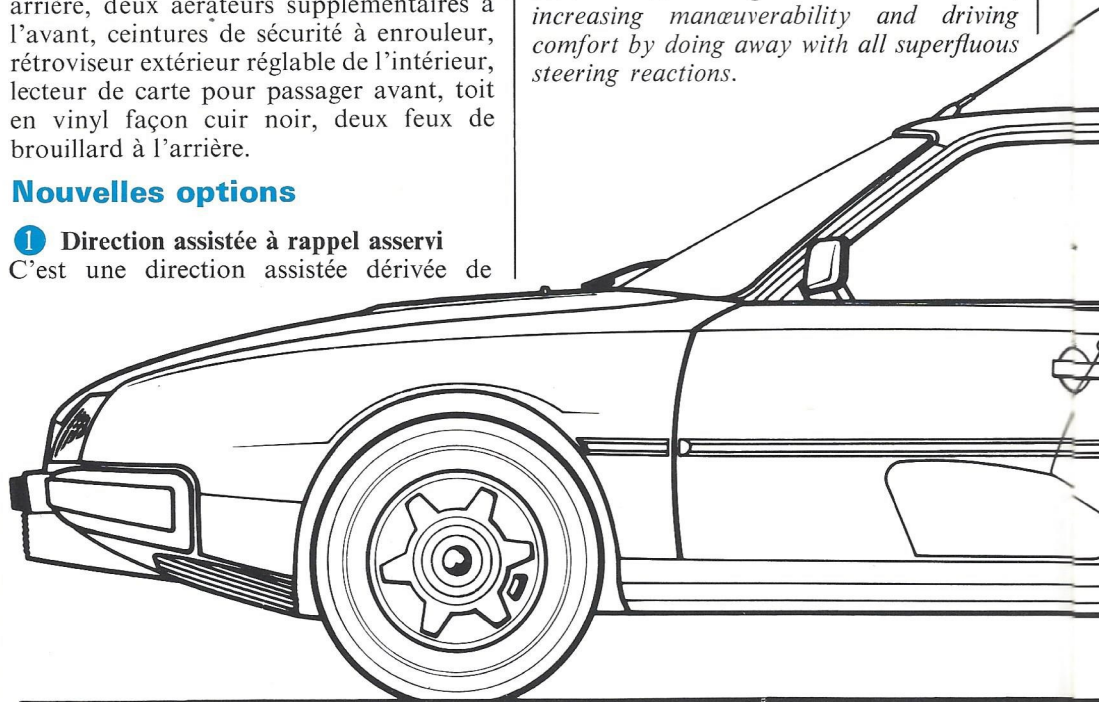
Standard equipment: steering with power assistance varying with speed and servo return to centre, air-conditioner, "sub-zero" (below—20°C) heating, electric window controls on all four doors, radio aerial and four stereophonic loud-speakers, special rhovinyl fabric (or leather) seat covers with button upholstery, door panels upholstered to match seats, floor carpeting, foot-rests for rear passengers, central arm-rest at rear with built-in ashtray, three cigarette lighters (two at rear on doors), three roof lights, holding-straps on centre pillar, perforated retracting sun-blinds on rear-view window (allowing visibility from inside car to outside), head rests at front and rear seats, two extra ventilators at front, outside rear-view mirror adjustable from inside, map-reading light for front passenger, black art-leather vinyl roof, two fog lights at rear.

New optional extras

① **Power assisted steering with servo return.**

This assisted steering is derived from that of the SM: the power of assistance varies according to speed, and return to "straight-line" position is servo controlled.

This system improves safety at all speeds, both on the straight and round bends, increasing maneuverability and driving comfort by doing away with all superfluous steering reactions.

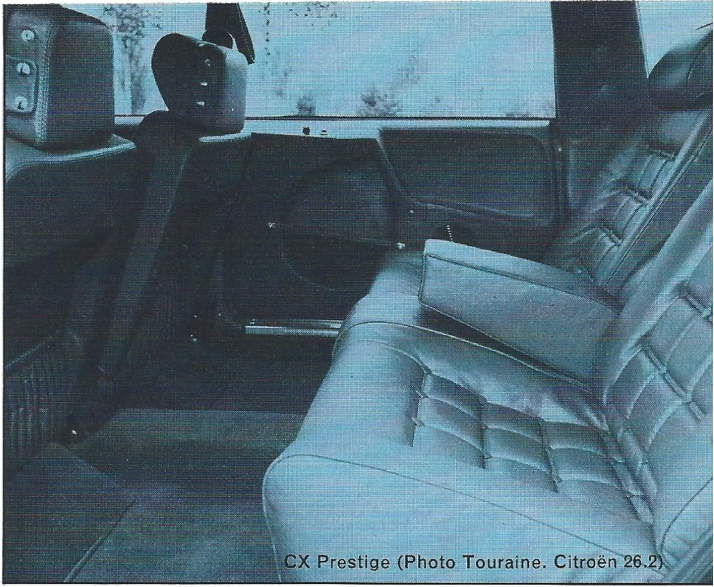


celle de la SM : l'assistance varie en fonction de la vitesse et le rappel est assuré en ligne droite.

Elle améliore la sécurité à toutes les allures, en ligne droite et en virage, accroît la maniabilité et augmente le confort de conduite en supprimant toutes réactions superflues dans la direction. Le diamètre du volant de direction est plus petit, la démultiplication est de 1/13,5 au lieu de 1/24,5.

Un régulateur centrifuge est accouplé en bout de boîte de vitesse (sa vitesse de rotation est fonction de la vitesse de la voiture). Ce dispositif centrifuge (masselotes) agit par un bras de levier sur un tiroir hydraulique qui règle la pression dans le circuit de servo-direction de telle sorte que l'effort à exercer sur le volant varie en raison de la vitesse : l'effort nécessaire, très faible à vitesse nulle, croît à mesure que la vitesse du véhicule augmente.

La direction à rappel asservi de la CX permet d'obtenir à la fois : une très efficace assistance de la direction qui évite tout effort en manœuvre de parking; un rappel en ligne droite constant et effectif (y compris à l'arrêt) ce qui confère à la voiture une remarquable « tenue de cap », même en devers, par vent latéral, sur chaussée mouillée, neige ou verglas; une progressivité dans l'effort nécessaire au braquage, en harmonie parfaite avec la vitesse du véhicule; une stabilité extrême à toutes les allures : en ligne droite, le centrage énergique donne l'impression que la voiture est guidée par des rails et cela d'autant plus qu'elle roule plus vite; une constante garantie de sécurité en virage : pour chaque position du volant, le braquage ne peut être influencé ni par une différence de freinage entre les roues, ni par un accident de pneumatique, ni par la rencontre d'une roue avec un obstacle relativement important, ni par le passage d'une roue sur terrain meuble, portion

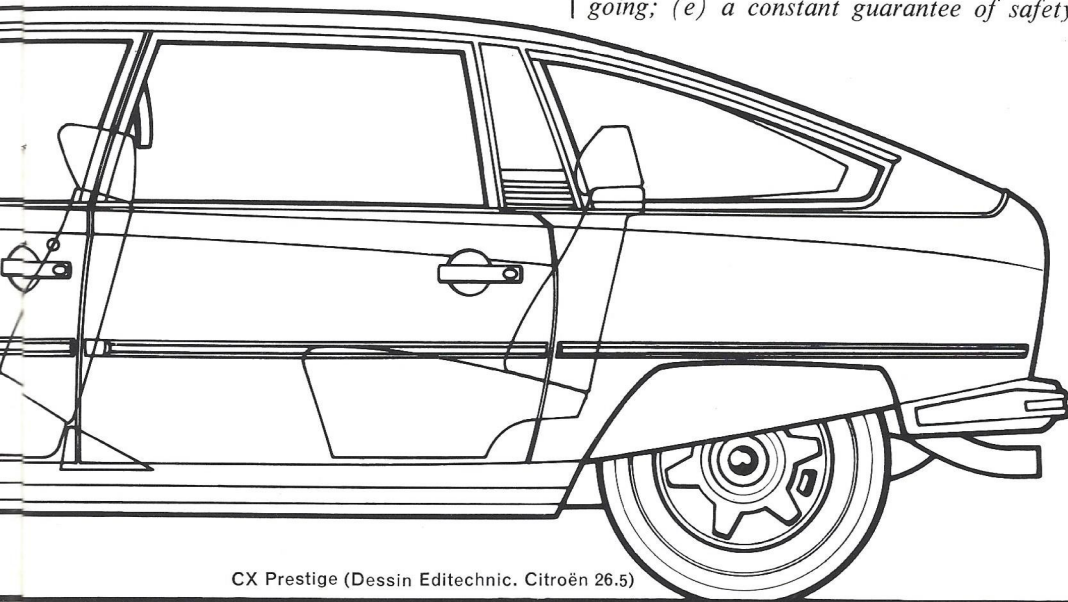


CX Prestige (Photo Touraine. Citroën 26.2)

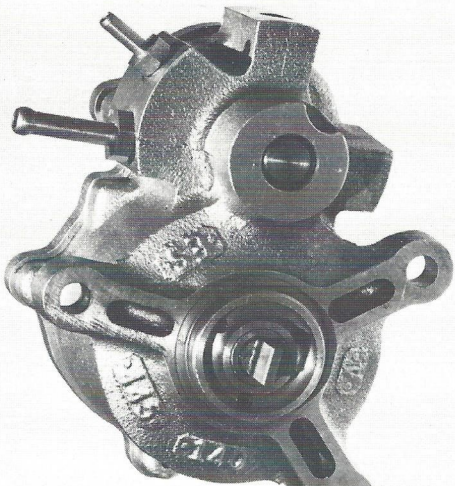
Steering wheel diameter is smaller, and reduction-gear ratio is 1/13.5 instead of 1/24.5.

A centrifugal governor is coupled to the output end of the gearbox, whose angular velocity is proportional to the car's speed. This centrifugal device (rotating weights) acts, through a lever, on a hydraulic slide valve which regulates the pressure in the servo-steering circuit in such a way that the force to be exerted on the wheel varies with speed: the required force, which is very low at rest, increases with vehicle speed.

The servo-return steering of the CX makes it possible simultaneously to achieve (a) very effective steering assistance, which avoids any effort when maneuvering for parking; (b) a constant and effective return to the straight (even at rest); this gives the car remarkable directional stability, even on a counter-banked curve, in a cross wind, on wet roads, on snow or on ice; (c) progressive steering effort increasing so as to be in perfect harmony with the vehicle's speed; (d) extreme stability at all speeds: on the straight, the powerful centering force gives the impression that the car is running on rails, and the more so the faster it is going; (e) a constant guarantee of safety



CX Prestige (Dessin Editechnic. Citroën 26.5)



Le détail qui change tout : régulateur commandant la direction à rappel asservi (Photo Guyot. Citroën 17.32 T)

glissante de la chaussée ou flaque d'eau profonde; la possibilité pour le conducteur de réagir plus rapidement et plus efficacement en cas d'incident imprévu du trafic.

2 **C^{matic}** Convertisseur de couple

Il s'agit d'une transmission semi-automatique composée d'une boîte de vitesses à commande manuelle sur 3 rapports synchronisés et d'un convertisseur de couple hydraulique débrayable CHD Verto. La pédale d'embrayage est donc supprimée. La mise en route n'est possible que si le levier est au point mort.

Utilisation : en ville : levier en 2^e (position ville-montagne), il suffit de freiner pour s'arrêter, d'accélérer pour repartir; sur route : levier en 3^e (position route), il faut passer la 2^e pour les fortes côtes seulement. Mais l'utilisateur peut aussi conduire de manière traditionnelle, dans ce cas il n'aura, en passant ses vitesses, qu'à relâcher à peine sa pression sur l'accélérateur.

Ce dispositif, livrable en option sur la CX 2200 constitue un considérable facteur d'agrément de conduite dans des rues et sur des routes de plus en plus encombrées. Toutes les CX 2200 équipées de cette transmission semi-automatique portent le signe « C matic ».

3 Climatiseur (air conditionné)

Cette option, disponible sur toutes les CX, accroît encore le confort de ces modèles et rend l'ambiance de leur habitacle totalement indépendante du climat où elles circulent.

Le climatiseur (dont on peut assimiler le fonctionnement à celui d'un réfrigérateur : compresseur, condenseur, bouteille contenant du dichlorodifluorométhane réfrigérant liquide, détendeur, évaporateur, thermostat) refroidit l'air de l'habitacle en lui retirant son humidité, ce qui exclut tout risque d'embuage.

**Suite au prochain numéro :
la CX Diesel et les breaks CX.**

round bends: for each steering wheel position, the lock cannot be influenced either by a braking difference between the wheels, or by an accident to a tyre, or by the road wheels meeting a relatively large obstacle, or by the passage of a wheel over soft ground, a slippery stretch of road or a deep puddle of water; and (f) the possibility for the driver to react more swiftly and more efficiently in case of an unforeseen traffic incident.

2 **C^{matic}** Torque converter.

This is a semi-automatic transmission with a 3-speed manually controlled synchromesh gear-box and a CHD Verto automatically declutching hydraulic torque converter. The clutch pedal is thus done away with. It is only possible to start the engine with the lever in neutral.

Use: in town: with the lever in 2nd (mountain/town position), it is only necessary to brake in order to stop, and to accelerate to start off again; on the road: lever in 3rd (road position), it only becomes necessary to change down to 2nd for steep hills. But the user remains free to drive in the traditional manner, in which case, in order to change gear, he only need barely raise his accelerator foot.

This device, available as an optional extra on the CX 2200, is a considerable factor of driving comfort on roads and streets which daily grow more crowded.

All CX 2200s fitted with this semi-automatic transmission bear a "C matic" shield.

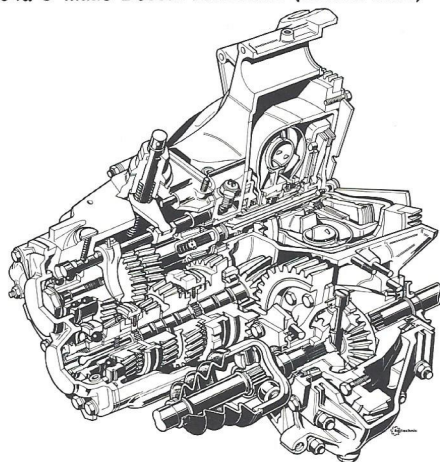
3 Air conditioning.

This optional item, available on all CX models, improves their comfort and makes the cabin atmosphere completely independent of the weather outside.

The air conditioner (whose operation can be compared to that of a refrigerator: compressor, condenser, cylinder containing dichlorodifluoromethane refrigerant, expansion chamber, evaporator, thermostat) cools the cabin air while removing its humidity, thus avoiding any risk of misting up.

To be continued in our next issue: The CX Diesel and the CX Estate cars.

Ensemble boîte de vitesses - convertisseur de la C matic Dessin Editechnic (Citroën 24.77)





Etudes pour rouler à 220 km/h...
(Photo André Martin. Citroën 17.67)

tuée par la limitation...

Née de la vitesse et des problèmes passionnants qu'elle posait aux ingénieurs, la SM est morte avec la vitesse. Conçue pour mettre, dans le confort et la sécurité, la vitesse à la portée d'une nouvelle tranche d'utilisateurs, elle perdit sa raison d'être quand la vitesse fut interdite à tous par décision officielle.

Présentée au Salon de Genève 1970 et commercialisée en août, la SM résultait de la collaboration Citroën-Maserati : traction avant à suspension hydropneumatique, moteur Maserati 6 cylindres, 2 670 cm³, 170 ch DIN à 5 500 tours, freins à disques assistés avec répartiteur en fonction de la charge. Direction d'un type tout à fait nouveau (dont le principe sera repris ensuite sur la CX 1976) : à assistance hydraulique variable en fonction de la vitesse et rappel asservi en ligne droite. Elle atteignait 220 km/heure et parcourait le kilomètre départ arrêté en moins de 30 secondes.

En 1971, pour sa première sortie en compétition, la SM, conduite par Jean Deschazeaux, triomphe au Rallye du Maroc.

En juillet 1972, elle reçoit l'injection électronique, développe 178 ch DIN et atteint 228 km/heure. En juillet 1973 : version à boîte automatique (2 965 cm³, 180 ch).

En 1971, plus de 5 000 SM avaient été vendues dans l'année. En 1973 les ventes annuelles tombent à 2 619, puis à 294 en 1974, non pas tant du fait de la crise que parce que l'obligation de lenteur pour les automobiles a pris force de loi dans la plupart des pays d'Europe (le 1^{er} juillet 1973 sur les routes françaises, le 3 décembre sur les autoroutes). Le 22 mai 1975, le conseil d'administration de Maserati doit décider la mise en liquidation de la société.

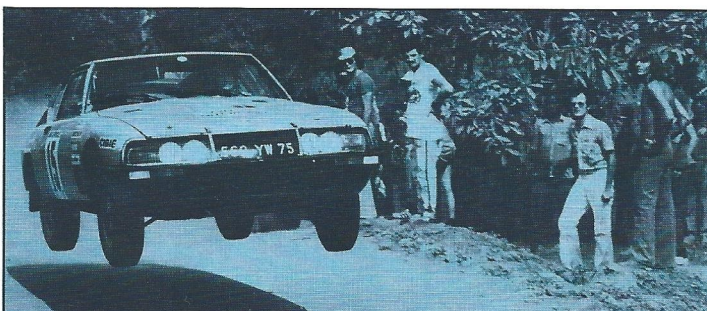
Born of speed and of the fascinating problems it sets engineers, the SM died when speed died. Designed to place speed, together with comfort and safety, within the reach of a new category of users, it lost its reason for existence when official decisions forbade speed to all users.

Presented at the 1970 Geneva Motor Show, and put on the market in August, the SM sprang from cooperation between Citroën and Maserati: a front-wheel drive car with hydropneumatic suspension, a 6-cylinder, 2670 cc Maserati engine developing 170 HP DIN at 5500 rpm, and assisted disc-brakes governed by a distributor geared to load. And a brand-new type of steering (whose basic principle has been taken up again in the 1976 CX): hydraulic assistance varying with speed, and servo-return to the "straight-line" position. Its top speed was 220 km/h (137 mph) and it covered 1000 m (1100 yds) from a standing start in under 30 seconds.

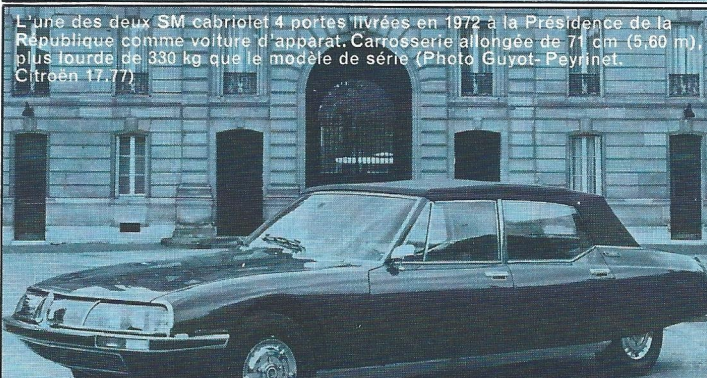
In 1971, for its first outing in the field of competition, the SM driven by Jean Deschazeaux was triumphant in the Morocco Rally.

In 1971, SM sales topped the 5000 mark for the year. In 1973, yearly sales fell to 2619, then to 294 in 1974, not so much on account of the crisis as because compulsory slow motoring in most European countries came to be enforced by law (on 1st July 1973 on normal French roads, and on 3rd December on the motorways). On 22 May 1975, the Board of Governors of Maserati had to decide that the company should go into receivership.

LES EDITIONS SPECIALES SM



SM prototype Rallye, 2 990 cm³, 250 Ch, carrosserie alu et plastique raccourcie de 30 cm, allégée de 150 kg, 3^e au Rallye TAP 1972 avec Waldegaard, 5^e (Neyret) et 6^e (Verrier, ci-dessus) au Bandama 1973. (Photo Photivoire. Citroën 17.374)



L'une des deux SM cabriolet 4 portes livrées en 1972 à la Présidence de la République comme voiture d'apparat. Carrosserie allongée de 71 cm (5,60 m) plus lourde de 330 kg que le modèle de série (Photo Guyot-Payjinet. Citroën 17.17)

échos

COUCOU, LA VOILA !

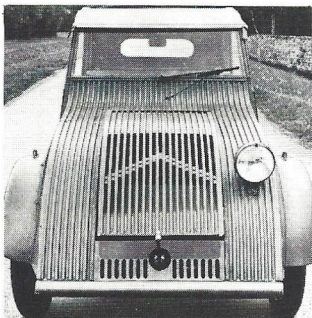


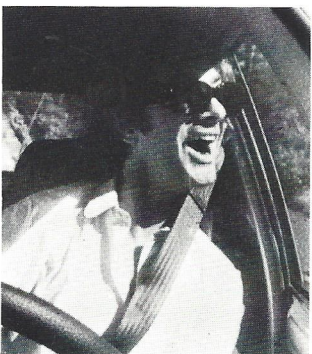
Photo Guyot (Citroën 6 B 29)

PARIS (France). La grand-mère de toutes les 2 CV produites jusqu'ici, le prototype mono-phare de 1938 a les honneurs du « Livre des records » (Denoël Éditeur) où elle apparaît aux yeux émerveillés du lecteur en (pleine) page 158.

LOOK, THERE SHE IS!

PARIS (France). The grandmother of all 2CVs produced up to now, the 1938 single-headlamp prototype, has the honours of the "book of records" (published by Denoël) in which, on page 158, the reader's eye will be charmed by its full-page picture.

LA MEILLEURE PUB



Document Delpire (Citroën 10.864)

PARIS (France). Depuis 16 ans, les élèves de l'École Supérieure de Commerce

de Paris interrogent chaque année un échantillonnage de 1.777 personnes dans la région parisienne sur la publicité qu'elles ont le plus appréciée, pour les biens de consommation et pour les biens d'équipement. Cette fois-ci les consommateurs ont désigné Citroën, non seulement pour sa campagne GS.X2 à la télévision et au cinéma (photo ci-dessus) mais aussi pour l'ensemble de son action publicitaire dans l'année. L'agence Delpire et Citroën reçoivent donc le Grand Prix de la Publicité 1975, catégorie « biens d'équipement ».

BEST ADVERTS

PARIS (France). For the past 16 years, students at the École Supérieure de Commerce de Paris (Paris Senior Commercial School) every year make a survey of a sample of 1777 persons in the Paris region, to discover what advertising they most appreciated as regards consumer goods and long-term purchases. This time Citroën was chosen, not merely for its GSx television and cinema campaign (photo above), but also for its advertising action throughout the year. Delpire, the advertising agency, and Citroën were therefore awarded the "Grand Prix de la Publicité" for 1975, in the long-term purchases category.

4^e EN ANDALOUSIE



Photo Citroën 7.395

SEVILLE (Espagne). Remarquable prestation d'une GS groupe 2 espagnole pour sa première sortie, au 11^e rallye « Torre del Oro », sur les sinueuses routes d'Andalousie. Non seulement son équipage,

Ricardo Muñoz et Juan Petisco, l'a menée, malgré plusieurs ennuis de pneumatiques, à la quatrième place du classement général, derrière deux Seat 1850 spéciales et une Alpine 1600, mais encore elle triompha irrésistiblement au scratch dans la dernière (El Castillo) des huit épreuves spéciales.

4th IN ANDALUSIA

SEVILLE (Spain). A remarkable performance was put up by a group-2 Spanish GS for its first outing, at the 11th "Torre del Oro" rally over winding Andalusian roads. Not merely did its crew, Ricardo Muñoz and Juan Perisco, lead it to a 4th place in the general classification, behind 2 Seat 1850 Specials and an Alpine 1600, despite repeated tyre trouble, but it moreover was scratch winner of the last (El Castillo) of the eight special tests.

LE ROMAN DES 2 PATTES

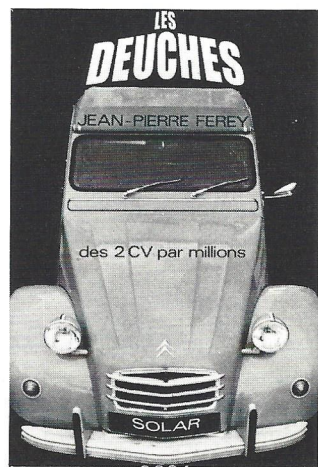


Photo Malard (Citroën 10.860)

PARIS (France). Les Éditions Solar publient un petit livre de Jean-Pierre Ferey, « Les deuches »; toute la vie de la 2 CV, sa genèse, sa longue carrière et quelques-uns de ses hauts faits, ses tours du monde avec Cornet ou Séguéla, ses raids (Kaboul, Persepolis, l'Afrique), ses records, les 2 CV Cross, et

beaucoup d'anecdotes aux quatre coins du monde autour d'une voiture qui roule depuis plus d'un quart de siècle.

THE ROMANCE OF THE 2 CV

PARIS (France). The publishing firm of Solar has just brought out a small volume by Jean-Pierre Ferey, "Les Deuches" (pet name of the "deux-chevaux"); it covers the entire life of the 2 CV up to now: its genesis, its long career, and a few of its greatest feats; its trips round the world with Cornet or Séguéla, its long-distance runs (Kabul, Persepolis, Africa), the records it has set and broken, 2-CV cross-country racing, and many an anecdote from the four corners of the earth, centering on a car which has been on the road for over a quarter of a century.

AVEC RALLONGE



Photo Citroën 10.857

ZOUG (Suisse). Plus de 200 voitures (dont une soixantaine d'Allemagne et une douzaine d'Autriche) avaient fait le voyage jusqu'au petit village de Baar, près de Zurich, pour la rencontre annuelle des clubs de 2 CV, qui fut une parfaite réussite et où l'on vit des versions peu banales de la « Döschwo » (ci-dessus, un modèle de 2 CV « familiale »).

S-T-R-E-T-C-H

ZUG (Switzerland). Over 200 cars (about 60 from Germany and a dozen from Austria) had done the trip to the small village of Baar,

near Zurich, for the yearly get-together of the 2-CV Clubs — a very successful event where were to be seen some rather startling versions of the "Döschwo" (above, a "family" 2 CV model).

HOTESSE D'ACCUEIL

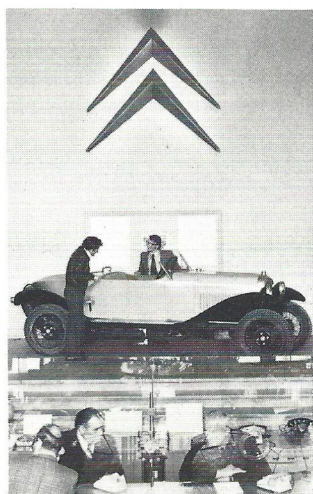


Photo Guyot (Citroën 10.863)

PARIS (France). Depuis le mois d'avril, la récente CX, trop connue depuis qu'elle court les rues et les routes à des milliers d'exemplaires (plus de 70.000 modèles vendus), a fait place dans le hall du siège de la société Citroën, quai André-Citroën, à une pièce de collection qui ne fut construite qu'à 300 exemplaires au cours de l'année 1923. Juchée au-dessus des appareteurs, cette élégante torpédo est pour les visiteurs une sémi-lante hôtesse d'accueil.

4 - WHEELED RECEPTIONIST

PARIS (France). Since April, the new CX, too well known since it is now to be seen on the streets and the roads in its thousands (over 7000 sold), has handed over its place, in the entrance hall of the headquarters of the Citroën company, quai André Citroën, to a museum piece of which only 300 were built — in the year 1923! Perched above the ushers, this handsome

open tourer greets visitors as smilingly as the prettiest of hostesses.

BRICOLEURS SUR 2 CV

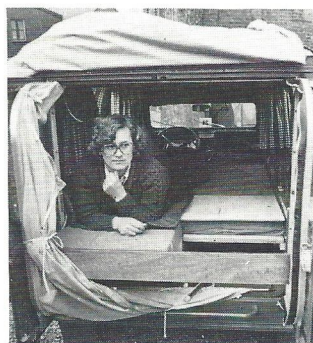


Photo Sabel et Daniels (Citroën 10.856)

BEUSICHEM (Hollande). Le 10 mai, la désormais traditionnelle « foire aux astuces », organisée chaque année par le 2 CV Club Nederland, s'est déroulée sur la place du marché aux (deux?) chevaux de Bleusichem. 32 participants y exposèrent leurs réalisations qui allaient de la stéréo à la cuisine intégrée, de la fourgonnette salle de bains à la 2 CV chambre à coucher (ci-dessus). Des milliers de personnes s'étaient déplacées pour les voir. Mille Citroën embouteillaient les rues de la petite ville historique.

DIY ON 2 CVs

BEUSICHEM (Netherlands). On 10 May, the now traditional "tricks of the trade" fair organized yearly by the 2 CV Club Nederland took place on the (two?) horse market ground of Beusichem. 32 exhibitors showed their achievements, which ranged from stereo to a built-in kitchen, from the bathroom/light van to the bedroom/2 CV (above). Thousands of people came to see the exhibits. And a thousand Citroëns jammed all the streets of the small historical city.

RENCONTRE AU JUTLAND



Photo Birger Borgwardt
(Citroën 10.868)

COPENHAGUE (Danemark). 138 personnes et soixante 2 CV ont répondu, du 17 au 19 mai, aux clubs Citroën scandinaves qui avaient décidé de se retrouver entre amis sur la plage de Tornby. Jeux et concours donnèrent lieu à l'attribution de nombreux prix.

JUTLAND ENCOUNTER

COPENHAGEN (Danemark). 138 persons and sixty 2 CVs, between 17 and 19 May, answered the call of the Scandinavian Citroën clubs, which had decided on a friendly get-together on Tornby beach. Many happy prize-winners were rewarded after the games and contests.

UN STUDIO MOBILE



Photo Guyot (Citroën 10.873)

PARIS (France). La CX de RTL qu'utilise Michel Drucker pour son émission quotidienne « RTL c'est vous » est sans doute la voiture-studio la plus perfectionnée qui existe actuellement. Elle est équipée d'émetteurs-récepteurs VHS permettant d'acheminer la modulation de l'émission

jusqu'aux studios parisiens de RTL et de recevoir les ordres de ces studios. Elle comporte aussi une liaison permanente avec un émetteur-récepteur portatif pouvant être utilisé hors du véhicule par Michel Drucker. Un pupitre de mélange et un magnétophone complètent l'ensemble, permettant le cas échéant l'enregistrement d'émissions en différé.

A STUDIO ON WHEELS

PARIS (France). The CX used by Michel Drucker for his daily broadcast "RTL c'est vous" (You are RTL) is probably the most complete and versatile studio-car extant. It is fitted with VHS (? VHF) transmitter-receivers making it possible to send the broadcast's modulation to RTL's Paris studios, and to receive instructions from them. It is also fitted with a permanent link system to a portable transmitter-receiver Michel Drucker can operate outside the vehicle. A mixing bench and a tape recorder complete the equipment, allowing a broadcast to be taped for later play-back, when this may prove necessary.

YOUGO-GS



Document Delpire (Citroën 10.864)

NOVA GORICA (Yougoslavie). La société franco-yougoslave Cimos a mis en route courant octobre 1974 le montage des GS. La production, qui devait atteindre 15 voitures par jour au début de 1975, est réalisée dans des locaux provisoires jusqu'à l'achèvement des installations de la nouvelle usine Cimos

située près de Nova Gorica.

JUGO GS

NOVA GORICA (Jugoslavie). The Franco-Yugoslav company Cimos started the assembly of GSs during the month of October 1974. Production, planned to reach 15 cars a day in early 1975, is carried out in provisional premises pending the completion of the new Cimos works at Nova Gorica.

2 MILLIONS DANS LE TRAIN

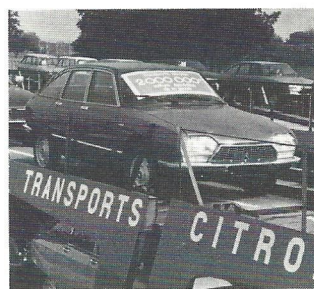


Photo Rio (Citroën 10.872)

RENNES (France). Le meilleur usage que l'on puisse faire du train n'est-il pas de lui confier le transport des voitures? Le 12 juin 1975 la S.N.C.F. et Citroën ont fêté la sortie de la deux millionième Citroën produite à Rennes la Janais et expédiée par chemin de fer (sur 2.392.816 voitures construites à cette date), à raison de cinq trains et cent wagons quotidiens (production : 1.006 véhicules par jour).

2 MILLION ON THE TRAIN

RENNES (France). Isn't one of the train's best uses that of transporting cars? On 12 June 1975, French Railways and Citroën celebrated the event of the two-millionth Citroën produced at Rennes La Janais and "shipped" by rail (out of a total of 2,392,816 cars produced to that date);

daily shipments: five train-loads, or one hundred railway trucks (daily production: 1006 vehicles).

AMBULANCES POUR L'ARMÉE



Photo Citroën 10.857

AMSTERDAM (Hollande). Après de minutieuses études et de nombreux tests comparatifs, les services médicaux de l'armée hollandaise ont choisi Citroën: ils ont commandé 21 ambulances H 1600 à suspension arrière hydropneumatique. Ce sont les vastes dimensions intérieures et les avantages de la suspension qui ont emporté le marché. L'hydropneumatique permet notamment d'utiliser un brancard simple, sans aucun supports spéciaux ni de suspension.

AMBULANCES FOR THE ARMY

AMSTERDAM (Netherlands). After very close study and exhaustive comparative tests, the Medical Corps of the Dutch Army has selected Citroën: an order has just been placed for twenty-one H 1600 ambulances with hydropneumatic rear suspension. It was the spacious interior dimensions and the advantages of the form of suspension that won the day. The hydropneumatic suspension among other things allows the use of simple stretchers without special suspension brackets.

COEUR DE PIERRE



Photo Citroën 10.871

ROME (Italie). La grâce féline de la CX et de sa présentatrice a laissé de pierre ce monsieur tout gris qui les contemple d'un œil froid. C'était un concours d'élégance automobile dans les jardins du Pincio, le 4 mai dernier.

HEART OF STONE

ROME (Italy). The feline grace of both the CX and its luscious demonstrator left the gray gentleman, contemplating them with a stony gaze, as cold as marble. This was at a motor-car elegance contest held on 4 May last in the Pincio gardens.

AU SALON DES MACHINES



Photo Guerce (Citroën 10.876)

PARIS (France). Une machine à coudre des faisceaux électriques, des broches perceuses-taraudeuses montées sur une machine standard de 14 tonnes, une machine à roder monobroche, un banc d'essai informatisé de moteur pas à pas... Tous ces meubles de style « Citroën 1975 » ornaient le stand Citroën-Constructions Mécaniques au Salon de la Machine-Outils (17 au 26 juin).

Diversification : parce que la construction de voitures de pointe nécessite une technologie ultra-moderne et un matériel de haute précision, les unités d'outillage du groupe Citroën peuvent mettre leur expérience au service d'autres fabricants dans des secteurs très divers.

AT THE MACHINE TOOLS EXHIBITION

PARIS (France). A "sewing machine" for electric-lead sheaves, drill-tapping spindles fitted on a 14-ton standard machine, a single-spindle grinding-in machine, a step-by-step data-fed engine test bench... all these pieces of "1975 Citroën" style furnishings stood on the Citroën Mechanical Construction stand at the Machine-Tools Exhibition (17 to 26 June). Diversification: since the manufacture of advanced-design cars calls for ultra-modern technology and high-precision equipment, the tooling units of the Citroën group can now put their experience at the disposal of other manufacturers, in a wide-spread range of branches.

UNE DES PREMIÈRES...



Photo Guerce (Citroën 10.869)

ANNEMASSE (France). M. Louis Gavard, qui fête cette année ses cinquante ans d'agent Citroën à Vuizen-Sallaz, continue à rouler dans une des toutes premières tractions (la 7 CV n° de châssis 97 sortie en mai 1934) qu'il maintient dans un parfait état de marche.

ONE OF THE VERY FIRST...

ANNEMASSE (France). Mr Louis Gavard, celebrating his half-centenary as Citroën Agent at Vuiz-en-Sallaz, is still driving one of the very first "traction avant" (front-wheel drive Citroëns) — a 7 CV, bearing chassis n° 97 and dating from May 1934 — which he maintains in perfect working order.

H A AULNAY



Photo Guyot (Citroën 10 802).

PARIS (France). Transfert achevé : la fabrication du véhicule H, de l'usine de Javel (ci-dessus) à celle d'Aulnay, dans un bâtiment de 26.500 m² (hall de stockage des pièces, ferrage, électrophorèse-peinture, montage avec convoyeur tri-rail et balancelles « crabes »). D'autre part, le transfert des fabrications de l'usine Saint-Charles à Metz est également terminé : Metz assure désormais la totalité des fabrications des boîtes de vitesses Citroën.

THE H AT AULNAY

PARIS (France). Transfer completed: production of the H vehicles, hitherto carried out at the Javel works (above) now takes place at Aulnay, in a building covering 286,000 sq ft (parts store, fitting, electrophoresis and painting, assembly with three-rail conveyors

and "crab-type" slung nacelles). The transfer of production to the Saint-Charles works at Metz has also been completed: Metz is now producing the entire gear-box requirements of the whole Citroën complex.

CX + 1500 KG



Photo Jacques Robert (Citroën 10 843).

PARIS (France). Toutes les CX 2000 et 2200 construites à ce jour, peuvent tracter une caravane de 1.500 kg dans la limite du poids total roulant. Les clients qui n'auraient pas prévu l'option « équipement remorque » dans leur commande, ou les acheteurs de CX d'occasion, peuvent faire monter l'équipement dans le réseau Citroën (attelage pour tracter moins de 900 kg, et pour plus de 900 kg : soit montage d'une buse sur le radiateur et pose de l'ensemble attelage, pour les véhicules sortis d'usine avant le 25 janvier 1975; soit montage d'un second moto-ventilateur et pose de l'ensemble attelage pour les véhicules postérieurs au 25 janvier 1975).

CX + 1500 KG

PARIS (France). All CX 2000s and 2200s built to date can tow a 1500-kg (3300-lb) caravan within the limit of the total weight admissible on the road. Customers who had not specified optional towing equipment in their order, and purchasers of second-hand CXs, can have the equipment fitted by agents of the Citroën network (tow-bar for towing less than 900 kg = 1980 lbs and, for heavier towed weights: either a

nozzle fitted to the radiator + tow-bar system, for vehicles having left the works before 25 January 1975; or, for later models, addition of a second motor fan + tow-bar system).

CITROEN AU CLUB MÉDITERRANÉE

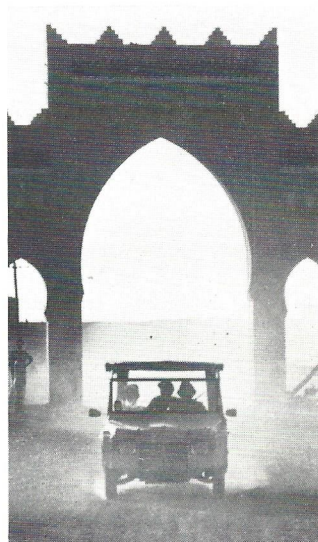


Photo Club Méditerranée (Citroën 10 787)

PARIS (France). Parmi les nombreuses activités que le Club Méditerranée propose à ses adhérents figure cette année un programme passionnant et original : le circuit de l'extrême Sud-Marocain en Citroën Méhari. 1 600 kilomètres en 9 jours, de Marrakech à Marrakech par les pistes de Beni-Mellal, el Ksiba, le haut plateau des nomades berbères d'Imilchil, les gorges du Todra, Tinerhir, Erflond, Rissani, Zagora (étapes du célèbre Rallye du Maroc), Ouarzazate et le col du Tizi-N'Tichka (2260 m), en convoi de 6 à 7 méhara, avec l'assistance d'un mécanicien Citroën. Des vacances sportives et aventureuses au volant des increvables méhara sur les pistes de sable et de roc du Grand Sud.

CITROEN AT THE "CLUB MÉDITERRANÉE"

PARIS (France). Among

the numerous activities which the "Club Méditerranée" is offering its members, there is an exciting and original programme this year: a Far South Moroccan tour in a Citroën cross-country truck. 1600 kilometers in 9 days, from Marrakesh to Marrakesh along the tracks of Beni-Mellal, el Ksiba, the high plateau of the Imilchil nomadic Berbers, the Todra gorges, Tinerhir, Erfbond, Rissani, Zagora (stages in the famous Morocco rally), Ouarzazate and the Tizi-N'Tichka pass (2260 metres), in a convoy of 6 or 7 trucks, with the help of a Citroën mechanic. An adventurous sports holiday at the wheel of the puncture-proof trucks on the sand and rock tracks of the Great South.

DYANE DES FORÊTS



Photo Bruneau (Citroën 10 877).

PARIS (France). Version spéciale destinée notamment à l'Office National des Forêts, de couleur verte, comme il se doit, voici la Dyane 6 Break, à banquette arrière repliable et plancher spécial, toit rigide en plastique blanc, équivalent "P.O." (carénage de protection sous moteur, filtre spécial, etc.).

THE FOREST DYANE

PARIS (France). A special version, particularly intended for the French National Forestry Commission, this is the Dyane 6 Break, coloured green (which is only right), with a foldable back seat and special floor, white plastic rigid roof, and the equivalent of anti-dust under fittings (protection fairing the motor, special filter, etc.).

2CV DANS LA COURSE



Photo J.J. Renaux (Citroën 10.820)

NIVELLES (Belgique). Du soleil, des milliers de spectateurs enthousiastes, plus de cent concurrents qui ne l'étaient pas moins, le dimanche 26 janvier, sur le circuit brabançon de Nivelles pour la Coupe 2 CV - Dyane d'endurance, organisée par le magazine « Retro » qui l'avait présentée comme « la 1^{re} épreuve sportive de la saison belge ». Sportive, elle le fut : départ style le Mans d'autrefois, s'il vous plaît, pour deux manches de 1 h 45 avec relais des pilotes toutes les 1/2 heures. « A côté de cela, le championnat de Belgique c'est de la plaisanterie titre (sérieusement) le quotidien « Les Sports » qui, dans une autre édition parle d'une « leçon de sport automobile ». Peu de bruit, mais quel spectacle : 4 voitures abordant de front, sans ralentir, une

épingle et en ressortant dans la même position, appuyées ailes à ailes! Vainqueur au classement scratch : Jean-Jacques Feider et Jean-Paul Rieu qui conduisirent pied au plancher du début à la fin. Pas de ravitaillement, ce n'était pas nécessaire, 2 CV oblige!

THE 2CV IN THE RACE

NIVELLES (Belgium). Sun, thousands of enthusiastic spectators, over a hundred competitors no less so, were at the Belgian Nivelles circuit for the 2 CV-Dyane endurance trophy, organized by the "Retro" magazine which had presented it as "the leading sports contest in the Belgian season". It certainly was a sports contest: an old-style Le Mans start, nothing less, for two stages of 1 hour and 45 minutes each, with driver relays every half-hour. "Compared with that, the championship of Belgium is a joyride", according to a (serious) headline from the "Les Sports" daily, which spoke, in another edition, of a "lesson in motor-car sport". Not much noise, but what a sight: 4 cars approaching a hairpin bend head-on, and coming out of it in the same position, leaning wing to wing! The victor in the scratch classification : Jean-Jacques Feider and Jean-Paul Rieu who drove flat out all the way. No refueling was necessary, with a 2 CV (of course !).

échos

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN

6 mois	1975	1974	Variation 75/74	1973
Voitures particulières	326.286	334.482	— 2,45 %	353.800
Véhicules utilitaires	37.089	50.673	— 26,80 %	51.320
TOTAL	363.375	385.155	— 5,65 %	405.120

BRELAN D'AS

Des trois courses des 25 mai, 1^{er} juin et 5 juillet, la dernière, disputée sur le circuit Paul Ricard au Castellet, dans le cadre du Grand Prix de France où Marlène Cotton avait réussi à faire inclure la Formule Bleue, fut sûrement la plus palpitante.

Ces trois épreuves ont confirmé la place de Jaffrennou, provisoirement intouchable en tête du Challenge Citroën, mais aussi elles ont bouleversé le classement derrière lui, Léon-Dufour et Fradet parvenant dans les premiers rangs, aux côtés d'un Lamoureux, régulier mais peut-être trop prudent, et d'un Zehler malchanceux.

**Montlhéry (25 mai) :
Léon-Dufour intouchable**

43 concurrents et la piste mouillée par la pluie. Sur ce terrain difficile, et bien que constamment menacé par Philippe Jaffrennou et Jean Fradet, Guy Léon-Dufour domina largement la finale et ne céda que par intermittence à ses deux rivaux, ainsi qu'à Jean-Marc Tranchant, qui profita un instant de la bataille des leaders, avant qu'un tête-à-queue le contraigne à abandonner la première place à Fradet. Léon-Dufour l'emporte enfin en 28'32''8 devant Jaffrennou 2^e et Fradet 3^e.

**La Châtre (1^{er} juin) :
Fradet se déchaine**

Temps splendide, public nombreux, pilotes en forme, organisation impeccable, sur le petit circuit (1,26 km) de l'Indre et sa redoutable épingle en devers. Jaffrennou y fit une belle course, laissant s'empoigner

Of the three races run on 25 May, 1st June and 5th July, the last, run on the Paul Ricard circuit at le Castellet, counting for the Grand Prix de France (in which Marlène Cotton had managed to get the Blue Formula included), was undoubtedly the most thrilling.

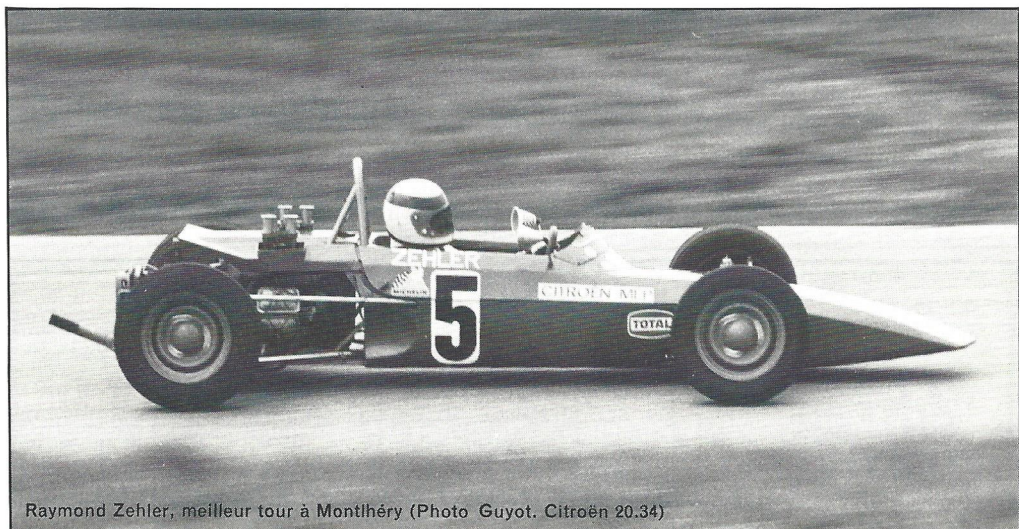
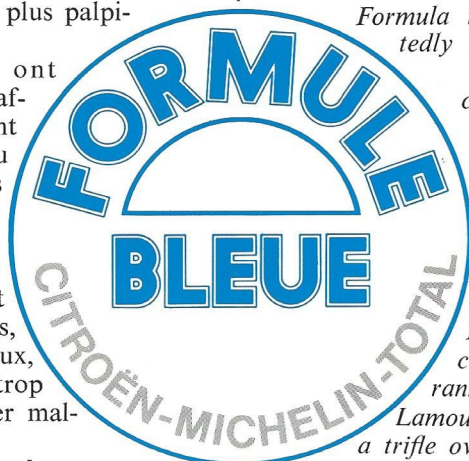
These three races have confirmed the place held by Jaffrennou, for the time being 'way out of reach at the head of the Citroën Challenge cup, but they have completely upset the classification behind him, Léon-Dufour and Fradet climbing into the first ranks, side by side with Lamoureux, reliable but perhaps a trifle over-cautious, and Zehler, whose lucky star seems on the wane.

**Montlhéry (25 May) :
No one can touch Léon-Dufour**

43 competitors on a rain-sodden track. Over this difficult surface, and although constantly threatened by Philippe Jaffrennou and Jean Fradet, Guy Léon-Dufour strongly dominated in the final, and only intermittently gave way to his two rivals, and also to Jean-Marc Tranchant, who for a moment took advantage of the leaders' battle, until a slew-round skid forced him to leave first place to Fradet. Léon-Dufour finally came in first in 28'32.8" (66.752 mph), in front of Jaffrennou and Fradet

**La Châtre (1st June) :
Fradet goes beserk**

Glorious weather, crowds of people, drivers in full fettle, unimpeachable organization, on a small circuit (1.26 km = 1378 yds)



Raymond Zehler, meilleur tour à Montlhéry (Photo Guyot. Citroën 20.34)



Guy Léon-Dufour, comme chez lui sur piste mouillée (Photo Guyot. Citroën 20.33)

Léon-Dufour et Zehler avant de reprendre le commandement à mi-course.

Finale en 30 tours, dix pilotes sur la grille. Accrochage au premier tour (Fradet, Thirouin, Lamoureux). Léon-Dufour et Zehler prennent le large. Au 5^e tour, Jaffrennou est 3^e et surveille leur duel. Au 15^e, il prend la tête et la conserve jusqu'à la fin malgré une remontée fantastique de Fradet : en dépit d'un nouvel accrochage à pleine vitesse avec Tranchant, il surgit littéralement des profondeurs du classement, abat le meilleur temps au tour (39''7, soit 114,891 km/h) et conquiert de haute lutte la seconde place, au 25^e tour. 1^{er} Jaffrennou en 20'30''2 (111,230 km/h) à 1 seconde devant Fradet, Léon-Dufour 3^e, Zehler 4^e et Lamoureux 5^e.

Le Castellet (5 juillet) : Jaffrennou impérial

Le beau circuit Paul Ricard (5,8.km) n'allait pas sans poser quelques problèmes d'assimilation aux pilotes de Formule Bleue qui l'abordaient pour la première fois. Magnifique finale, 41 partants s'élançant dans le soleil couchant. Jaffrennou part en tête. Au second tour Fradet lui arrache le commandement. Jaffrennou le reprend (3^e tour). Lamoureux, au 4^e tour, passe tout le monde mais, au 6^e, il est trahi par un fil de bougie. Alors Jaffrennou, talonné par Fradet, ne va plus rien concéder, battant le record du tour en 2'21''39 (148,025 km/h) et terminant 1^{er} en 19'11''99 (145,251 km/h), avec une seconde d'avance sur Fradet 2^e; le trio Léon-Dufour 3^e, Alborghetti 4^e, Lamoureux 5^e suivant à quelques secondes.

Le Critérium

Après six courses, Jaffrennou a solidement consolidé sa place de leader du Critérium 1975, avec 115 points, devant trois outsiders : Lamoureux (61 points, 2^e), Léon-Dufour (54 points, 3^e), Fradet (52 points, 4^e).

in the Indre, with its formidable counter-banked hairpin bend. Jaffrennou ran a fine race, leaving Léon-Dufour and Zehler to vie in single combat until he took the lead again half way through the race despite a fantastic recovery by Fradet: although he again tangled, at speed, with Tranchant, he literally rocketed up from the depths of the classification, did the best lap time (39.7'', 71.387 mph), and by sheer hard fighting took the second place at the 25th lap. First: Jaffrennou in 20'30.2'' (69.114 mph), 1 second in front of Fradet, Léon-Dufour 3rd, Zehler 4th and Lamoureux 5th.

COMMENT ÇA MARCHE

Les pilotes passent le samedi matin les vérifications administratives et techniques; puis ils effectuent les essais chronométrés. Le dimanche, les vingt plus rapides disputent deux demi-finales. Les mieux classés et l'auteur du meilleur temps au tour parmi les non qualifiés disputent la finale. 20 points au premier, 15 au 2^e, 12 au 3^e, 10 au 4^e, etc. En fin de saison, les dix meilleurs résultats de chaque pilote sont totalisés pour le classement du Critérium National de Formule Bleue et du Challenge Citroën. Des vérifications de la conformité des voitures avec le règlement sont faites à l'usine Citroën. Toute irrégularité entraîne disqualification.

Le Castellet (5th July) : Jaffrennou rules the day

A magnificent final, 41 starters hurtling off into the sunset. Jaffrennou immediately took the lead, only to lose it to Fradet during the second lap. Then Jaffrennou got it back at the 3rd lap. During the 4th lap, Lamoureux overtook everybody, only to be defeated, at the 6th lap, by a treacherous sparking-plug lead. Thereafter Jaffrennou, with Fradet hard on his heels, was to make no further concession, beating the lap record in 2'21.39'' (91.977 mph) and finishing 1st in 19'11.99'' (90.253 mph), with one second's lead over Fradet, 2nd; the Léon Dufour (3rd), Alborghetti (4th) and Lamoureux (5th) trio followed, only a few seconds behind.

The « Critérium »

After 6 races, Jaffrennou had thoroughly consolidated his lead in the 1975 "Critérium", with 115 points, in front of three outsiders: Lamoureux (61 points, 2nd), Léon-Dufour (54 points, 3rd), and Fradet (52 points, 4th). Another group of 2 men (Zehler, 36 points, 5th and Dewilde, 32 points, 6th) were ahead of the "bunch", and one of the best of the 1975 vintage was Jean-Luc Denieul (17 points, 9th).

PLEINE SAISON

6 semaines: 7 épreuves

Cette fois, c'est parti! Après le prélude espagnol (voir le « Double Chevron » n° 39), la saison 1975 des 2 CV Cross internationaux Citroën-Total bat son plein: sept épreuves en six semaines, quatre en France, une au Portugal, une en Espagne, une en Angleterre.

SAINT-AMAND-LES-EAUX : Katia, Beltoise et les autres...

Panique au contrôle technique, le 24 mai, pour le premier 2 CV Cross en France: 148

concurrents. Jean-Paul Cardinal et Marcel Allard en voient de toutes les couleurs. Et de tous les pays: des Belges, des Suisses, un Espagnol, même des Français! Parmi eux, un nom célèbre: Jean-Pierre Beltoise. Dans la finale des catégories 435 et 602 cm³ confondues, il fit une vraie démonstration de pilotage: parti 25^e, hors concours, sur la dernière ligne, en 15 tours il remonta successivement 20 concurrents et termina 4^e. L'enthousiasme suscité par cette performance n'eut d'égal que l'enthousiasme de Jean-Pierre Beltoise pour les 2 CV Cross qu'il venait de découvrir.

Autre vedette de ce week-end: Katia Pinaudeau, débutante de Figeac (Lot) qui prouva qu'il fallait désormais compter avec les filles: 8^e en qualification 602 cm³, 13^e en finale, 8^e en catégories confondues (et, en plus, c'est une blonde aux beaux yeux bleus). Sur la molle moquette de la piste en terre légère de Saint-Amand, incontestable domination de Jean Balle-
reau (vainqueur des 2 finales 602 cm³, finale de catégories confondues et super finale), devant Henri Girard (3 fois 2^e) et Jean Vieilhomme (1^{er} en catégories

Now the thing really is going! After the preliminary canter in Spain (see "Double Chevron" N° 39), the 1975 Citroën-Total International 2 CV Cross-country racing season is in full swing; seven races in six weeks, four of them in France, one in Portugal, one in Spain, and one in England.

SAINT-AMAND-LES-EAUX Katia, Beltoise and the others...

Pandemonium reigned at the technical check point, on 24 May, for the first 2 CV Cross-

country event in France: no fewer than 148 entries! Jean-Paul Cardinal and Marcel Allard were at their wits' end, and multinationally so: Belgians, Swiss, a Spaniard, and even some Frenchmen! Among them, a well-known name: Jean-Pierre Beltoise. In the 435 cc and 502 cc mixed-categories final, he gave a perfect demonstration of how it should be done: not competing, and starting 25th, on the farthest line back, he had within 15 laps overtaken 20 competitors, to come in 4th. The enthusiasm aroused by this performance was only equalled by that of Jean-Pierre Beltoise for the 2 CV Cross-country racing he had just discovered.

Another star during this week-end was Katia Pinaudeau, a beginner from Figeac (Lot), who made it plain that girls now had to be contended with: 8th in the 602 cc qualification heat, 13th in the final, and 8th in the mixed-categories final (what is more, she is a blonde with lovely blue eyes).

*On the soft carpet of light loam at Saint-Amand, Jean Balle-
reau dominated the whole show (winner in both 602 cc finals, in the mixed-categories final and the Super-final), in*

COMMENT ÇA MARCHE

Outre ses différents mérites, un 2 CV Cross Citroën-Total a l'avantage de donner à ses concurrents l'occasion de disputer plus de courses en un seul week-end que dans toute autre épreuve automobile. Les pilotes arrivent avec leurs véhicules le samedi matin, passent aux contrôles administratifs et techniques (beaucoup plus rigoureux cette année), puis effectuent les tours de piste (souvent cette piste — en terre battue — n'existait pas quelques semaines plus tôt, avant que l'équipe de Marlène Cotton ne vienne sur place la dessiner) qui servent à chronométrer leur temps pour déterminer les places sur la grille de départ. Le samedi après-midi commencent les courses de qualification, 25 par 25 dans chaque catégorie, 435 cm³ et 602 cm³. Les meilleurs sont sélectionnés. Les autres courent des courses de « rattrapage » si le nombre des concurrents et le temps disponible le permettent. Ensuite a lieu la finale 435 et la finale 602. On mélange alors les meilleurs de chaque catégorie, qui disputent, de nuit, une finale « deux catégories confondues ». Et le dimanche? On recommence tout (sauf les essais chronométrés). Qualifications, rattrapages éventuels et finales dans chaque catégorie, finale deux catégories confondues, sauf pour les mieux classés dans cette course la veille, qui vont directement en « Superfinale ». Elle oppose les meilleurs des finales deux catégories confondues du samedi et du dimanche. Faites le compte, c'est bien le diable s'il n'y a pas eu 21 courses, sans compter les essais chronométrés. Une dure épreuve pour les voitures, spécialement dans les dernières courses du dimanche, quand les concurrents ont à peine franchi la ligne d'arrivée qu'il leur faut reprendre le départ! Seules les 2 CV, disent les spécialistes, sont assez robustes pour tenir à un tel rythme, résister à un tel traitement. A chaque 2 CV cross, voitures ou organes sont, sur décision des commissaires techniques, emportés à l'usine Citroën pour vérification de leur conformité avec la production de série. Tout manquement entraîne disqualification. Le vainqueur de la superfinale est proclamé vainqueur du 2 CV Cross et les douze mieux classés reçoivent coupes et récompenses, grâce notamment à la générosité de la BNP et des montres Seiko. Afin de laisser toutes leurs chances aux concurrents sur cylindrée moins puissante (435 cm³), le Trophée International Citroën-Total ne tient compte, lui, que des résultats en finales de catégories. Les points obtenus par chaque pilote sont comptabilisés pour établir un classement basé sur les quatre meilleurs résultats de chacun, dont un à l'étranger pour les pilotes français, un au moins en France pour les pilotes étrangers.

confondues, 2 fois 3^e). En 435 cm³, Jean-Luc Arnaud (1^{er} des 2 finales de catégorie), Christian Komaniecky (8^e au classement général) et Roger Chevreton furent les meilleurs.

FREYMING-MERLEBACH : victoire et drame des Franco

10.000 spectateurs enthousiastes et stoïques sous la bruine à Saint-Amand, 12.000 spectateurs enthousiastes et stoïques sous le soleil à Merlebach. Circuit sinueux et spectaculaire, avec la poussière des grands raids pour mettre dans l'ambiance les 118 concurrents (dont l'un venait de Vienne en Autriche).

Venue en force (21 voitures) l'Écurie du Creusot était décidée à faire parler d'elle, et les frères Franco, Antonio et Bruno, le montrèrent en s'adjugeant toutes les finales auxquelles ils participèrent. Hélas, hélas : Au démontage, la voiture victorieuse fut déclarée non conforme et Antonio perdit ainsi le fruit de ses efforts : 1^{er} Bruno Franco, 2^e Michel Blanc, 3^e Georges Popineau. Meilleurs 435 cm³ : Jean-Luc Arnaud (5^e au classement général, 1^{er} en catégorie le samedi) et Patrick Lapie (7^e au classement général, 1^{er} en catégorie le dimanche).

PORTO : Amaral devant deux Espagnols

Les mêmes jours qu'à Merlebach (7 et 8 juin), un autre 2 CV Cross à l'extrémité de l'Europe : Porto, mit aux prises 49 locaux portugais et 6 visiteurs espagnols. Porto est une ville traditionnellement attachée au sport automobile, 35.000 spectateurs enthousiastes se rendirent près de l'ancien circuit de vitesse de Lordello, en pleine ville, où avait lieu ce premier 2 CV Cross portugais de la saison.

La piste dure, le soleil, la poussière... le Portugais Mira Amaral remporte le classement général devant les Espagnols Angel

front of Henri Girard (three 2nds) and Jean Vieilhomme (1st in mixed-categories, two 3rds). In the 435 cc category, Jean-Luc Arnaud (winner of both finals), Christian Komaniecky (8th in the general classification) and Roger Chevreton did best.

FREYMING - MERLEBACH : victory and disaster

10,000 spectators, their enthusiasm undamped by the drizzle, were present at Saint-Amand and 12,000, their enthusiasm unscorched by the searing sun, came to the Merlebach meeting: a spectacularly serpentine circuit, with dust to compare with that of the Sahara, just to get the competitors, one of them from

Vienna, Austria, into the spirit of the thing. Present in force (21 cars), the Le Creusot stable had decided it would get itself talked about; and the brothers Franco, Antonio and Bruno, proved it by winning all the finals in which they took part.

But woe, woe! On being stripped, the winning car was declared not to comply with regulations, and Antonio thus lost the fruit of his efforts. 1st Bruno Franco, 2nd Michel Blanc, 3rd George Popineau. Best of the 435s; Jean-Luc Arnaud (5th in the general classification).

OPORTO : Amaral and two Spaniards

On the days of the Merlebach meeting (7 and 8 June), another 2 CV Cross-country event, at the western extremity of Europe, brought together 49 native Portugese and 6 visiting Spaniards.

Oporto is a town traditionally fond of motoring sport, and 35,000 keen spectators came to a place near the old Lordello speed track, in the middle of town, where this first Portugese 2 CV Cross-country race of the season was to be run.

The hard track in the sun and dust... Mira Amaral, a Portugese, was first in the



SAINT-AMAND (Photo Malard, Citroën 19.362)

VIC-FEZENSAC (FRANCE) - CAMBERLEY (ANGLETERRE) - LANDIVISIAU (FRANCE) - SAINT-AMAND-LES-EAUX -

FREYMING-MERLEBACH (Photo Guyot. Citroën 19.368)



l'excellent pilote catalan Jorge Formatger-Ortega Monge et José Serra Gimenez. 1^{ers} en finales 435 cm³ : Mira Amaral devant le nouveau venu Pedro Meireles, et Pedro Meireles devant l'Espagnol Manuel Romero Novillas. 1^{er} en finales 602 cm³ : l'espagnol José Lopez Pestonit, devant son compatriote Angel Ortega Monge, et Antonio Santinho Mendes devant l'Espagnol José Serra Gimenez. La seule fille, Belarmina Filipe, 435 cm³, termine 29^e au classement général.

**BILBAO :
il n'y a plus de Pyrénées !**

Bilbao, 15 et 16 juin, 97 concurrents (dont 17 Français et 4 Portugais) s'affrontent devant 22.000 spectateurs, sur une piste très sinueuse (12 virages). Face aux ténors espagnols, les Français, cette fois-ci, montrèrent qu'ils n'avaient pas pour rien franchi les Pyrénées. Katia Pinaudeau était du voyage, elle fut remarquable et termina 6^e de la finale toutes catégories confondues, remportée par Barreras, devant le Français Henri Girard. Les Français dominèrent en 435 cm³ et y prirent les quatre premières places de la finale : 1^{er} Jean-Luc Arnaud, 2^e Rémy Cordebar, 3^e Didier Cacouault, 4^e Philippe Poirauudeau, 5^e Victor Miralta-Gamisans. La finale 602 cm³ fut gagnée par l'Espagnol Ugarte-Tormo devant Henri Girard (2^e)

general classification, in front of Angel Ortega Monge and José Serra Gimenez, both Spanish. First in the 435 cc finals: Mira Amaral in front of a newcomer, Pedro Meireles, and Pedro Meireles in front of Manuel Romero Novillas, a Spaniard. First in the 602 cc finals: José Lopez Pestonit, Spanish, in front of his compatriot Angel Ortega Monge, and Antonio Santinho Mendes in front of the Spaniard José Serra Gimenez. The only girl, Belarmina Filipe, 435 cc, came in 29th in the general classification.

**BILBAO :
Pyrenees no obstacle**

At Bilbao, on 15 and 16 June: 97 entries (17 of them French and 4 Portugese) vied with one another, before a crowd of 22,000, on a very twisting track (12 bends). Face to face with the Spanish aces, the French this time showed that it was not for nothing that they had crossed the Pyrenees. Katia Pinaudeau was among them; she ran remarkably, and came in 6th in the mixed-categories final, won by the excellent Catalonian driver Jorge-Formatger-Barreras; runner-up Henri Girard, a Frenchman. The French drivers were dominant in the 435 cc category, taking the first 4 places in the final: 1st Jean-Luc Arnaud, 2nd Rémy Cordebar, 3rd Didier Cacouault,



PORTO
(Photo's
Citroën
19.365
19.366)

et les Espagnols José Lopez Pestonit (3^e), Jorge Formatger (4^e), « Chiqui Andres »
Classement général : 1^{er} Jean-Luc Arnaud, 2^e Rémy Cordebar, 3^e Henri Girard...

VIC-FEZENSAC :

il y a toujours des Pyrénées !

Huit jours plus tard, à Vic-Fézensac, c'était au tour des Espagnols de faire le déplacement, ils étaient 17 à affronter 120 Français et 2 Belges sur le très rapide circuit de la Téoulière. Seul José Serra Gimenez tira son épingle du jeu (1^{er} en finale mixte du dimanche, 4^e en Superfinale). En 435 cm³ Rémy Cordebar devait remporter les deux finales et terminer premier de sa catégorie en Superfinale, soit 8^e au classement général. En 602 cm³ eut lieu l'affrontement attendu entre les champions régionaux et les « gros bras » du Creusot. Mais le duel tourna court quand le meilleur des Vicois, Dubuc, dut abandonner après s'être classé 2^e dans sa finale de catégorie, le samedi. Vainqueur de cette finale, 3^e de celle du dimanche (derrière Jean Ballereau 1^{er} et Henri Girard 2^e), 1^{er} de la finale confondu du samedi, Antonio Franco mena toute la Superfinale... avant d'être con-

4th Philippe Poiradeau, 5th Victor Miralta-Gamisans, 6th Patrick Lapie...

The 602 cc final was won by Ugarte-Tormo, a Spaniard, in front of Henri Girard (2nd), and Spaniards José Lopez Pestoni (3rd), Jorge Formatger (4th), "Chiqui Andres" (5th)...

General classification: 1st Jean-Luc Arnaud, 2nd Rémy Cordebar, 3rd Henri Girard...

VIC-FEZENSAC :

Pyrenees an obstacle, after all !

A week later, at Vic-Fezensac, it was the Spaniard's turn to make the journey, and 17 of them came to defy 120 Frenchmen and 2 Belgians on the very fast La Téoulière circuit. Alone José Serra Gimenez did well out of it (1st in the Sunday mixed final, 4th in the Superfinal). In the 435 cc category, Rémy Cordebar was to win both finals and to finish first in his category in the Superfinal, making him 8th in the general classification. In the 602 cc category, the clash between the local regional champions and the Le Creusot "tough guys" took place as expected. But the duel was cut short when Dubuc, best of the Vic boys, had to abandon after having come in 2nd in



VIC-FEZENSAC (Photo Bruneau. Citroën 19.369)

traint à l'abandon à un tour de la fin ! C'est son camarade d'écurie Michel Blanc qui l'emporta, devant Guy Poncet 2^e et Henri Girard 3^e.

Yves Heuzé, chanteur et vedette du feuilleton télévisé « pilotes de course » avait fait à Merlebach d'honorables débuts en 2 CV Cross. Il revint à Vic-Fézensac à la fois comme vedette du gala du samedi et comme pilote, avec J.P. Beltoise qui, lui aussi, avait voulu remettre ça et fit à nouveau la démonstration de sa maîtrise au volant.

CAMBERLEY :

les 435 mènent la danse

C'est une date, le premier 2 CV Cross de l'histoire en Grande-Bretagne : 28 et 29 juin 1975. Cela posait tout de même un problème dans un pays où la 2 CV n'a

the final of his category on Saturday. Winner of this final and 3rd in that of Sunday (behind Ballereau, 1st, and Henri Girard, 2nd), and first in the mixed-categories final on the Saturday, Antonio Franco led throughout the Superfinal — until forced to throw up the sponge one lap from the finish! His stablemate Michel Blanc won it, in front of Guy Poncet (2nd) and Henri Girard (3rd).

CAMBERLEY :

A field day for the 435s

Quite a date, that of the first 2 CV Cross-country race in the United Kingdom on 28 and 29 June 1975. It did however pose a problem in a country where the 2 CV had only been reintroduced (but how successfully!) for eight months past. The problem did not in fact materialize: 28 British con-



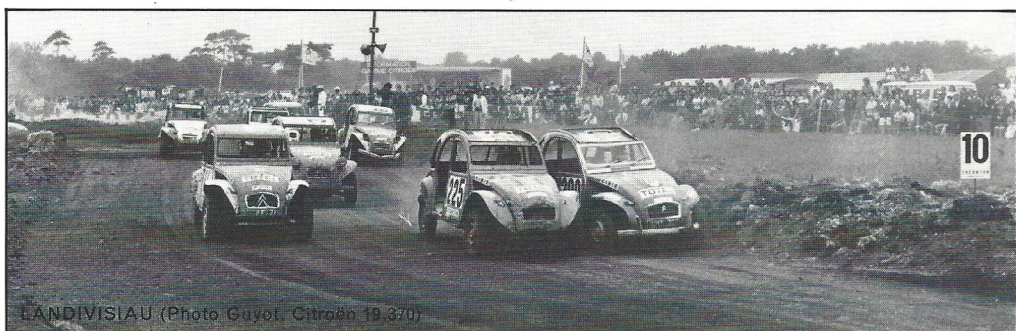
CAMBERLEY (Photo Greville Studios, Citroën 19.371)

devant Patrick Lapie (qui avait choisi ce jour-là pour passer de 435 à 602 cm³!) et Rémy Cordebar, lui aussi en 435. En finales 435, justement, le hasard (?) fit bien les choses : Patrick Butet et Cordebar se répartirent les places de premier et de second le samedi, l'inverse le dimanche (chaque fois devant Lespinas — on prend les mêmes et on recommence!), marquant ainsi le maximum de points possibles au Trophée. En 602, la finale du samedi fut enlevée en beauté par un Anglais, A.B. Hibberd, devant Bellereau, celle du dimanche par Ballereau devant Lapie. La domination française, fondée sur une expérience plus longue, fut très nette, mais les britanniques suppléèrent par leur enthousiasme à leurs connaissances trop récentes (deux parvinrent néanmoins en Superfinale). A peine public et pilotes ont-ils découvert le 2 CV Cross que déjà ils en redemandent : une épreuve nationale sera sans doute organisée en automne. Excellent entraînement, après quoi il faudra compter avec les « 2 CV crossmen » anglais. Ils apprennent vite.

LANDIVISIAU : ils ont des casques ronds...

... vivent les Bretons! Ça n'arrête pas, mes enfants : après la Grande-Bretagne, la... moins grande, les 5 et 6 juillet. C'est par un oui franc et massif que les Bretons ont plébiscité le 2 CV Cross : tous les carrefours embouteillés, toutes les routes bloquées, de Landernau à Morlaix et de Roscoff à Plougasnou, par les voitures de plus de 12.000 spectateurs qui découvrirent avec ravissement les prouesses des 2 CV.

tenders stood firmly awaiting their 25 French rivals from across the Channel. A fine English week-end, with a reasonably cloudy sky. The competitors were not devoid of humour, for one had written on his car : "Roll me over..."; during the very first lap, he turned turtle, and onlookers were delighted to see, on the underside: "...and do it again!". The circuit was short, sinuous and very much uphill and down dale, with sand on the outside of the bends, a factor which gave the 435s their chance. And they made the best of it, in particular Daniel Lespinas who was victorious (Superfinal), in front of Patrick Lapie (who had chosen that day to switch from 435 to 602 cc!) and Rémy Cordebar, also in a 435. In the 435 final luck (?) shared things most equitably: Patrick Butet and Cordebar respectively took first and second place on the Saturday, and inverted their positions on the Sunday (both times in front of Lespinas — the same mix, not quite in the same order), thus scoring maximum possible points for the Trophy. Among the 602s, the Saturday final was swept off in style by an Englishman, A.B. Hibberd, in front of Ballereau, and that of Sunday by the same Ballereau in front of Lapie. French domination, arising from longer experience, was most definite, but the Britishers made up in enthusiasm what they lacked in long-term training (which did not prevent two of them from getting into the Superfinal). Hardly had the public and drivers become aware of 2 CV Cross-country racing when they were sitting up and begging for more: a national event will probably be organized this autumn. First-class training — and



LANDIVISIAU (Photo Guyot, Citroën 19.370)

Les pilotes, eux, découvraient l'Armorique à leur façon : sur le circuit de Crous-al-Leuriou, l'hippodrome de Landivisiau. Un circuit très rapide de 970 mètres, rappelant celui de Vic pour le tracé, celui de Saint-Amand pour la texture du terrain. Surprise de famille : ce n'est pas Antonio Franco (2^e en finale 602 et en Superfinale) mais son frère Bruno qui s'adjugea la première place dans toutes les courses. Henri Girard, sûr et régulier comme toujours (4^e et 3^e en finale, 3^e en finale mixte) fut frustré de ses efforts par un accrochage avec la voiture d'Antonio en Superfinale, au profit de Michel Blanc (3^e, 1^{er} en finale mixte du dimanche) et de Christian Barrieu (4^e, 2^e en finale catégories confondues du samedi).

En 435 cm³, le combat des trois hommes de tête : Cordebar (3^e et 1^{er} en finales de catégorie, 6^e au classement général — en 435 et sur ce circuit, il fallait le faire!), Lapie (1^{er} en finale de catégorie, 8^e au général) et Komaniecky (5^e et 2^e en finales de catégorie), fut parfois arbitré par Didier Cacouault (2^e en finale de catégorie le samedi) et Philippe Poireau (3^e le dimanche).

En Superfinale, l'invité Yves Heuzé (8^e) fit mieux que figurer, accompagné du pilote des 24 heures du Mans, le Lorientais Jean-Yves Gadal (9^e) spécialiste de la voltige aérienne, qui fit faire à sa 2 CV un double looping, ce qui ne l'empêcha point de poursuivre la course comme si de rien n'était.

TROPHÉE INTERNATIONAL :

Après dix épreuves, le classement provisoire du Trophée International est entré dans une phase plus significative. Deux pilotes de 435 en tiennent la tête : Jean-Luc Arnaud et Christian Komaniecky. Ils n'ont que 7 et 11 points d'écart avec le maximum possible : 116 (126 après la Finale). Le classement, comme c'est la règle, ne tient compte que des pilotes ayant marqué des points dans quatre 2 CV Cross dont un à l'étranger. Mais derrière eux, d'autres conservent toutes leurs chances. 1^{er} Jean-Luc Arnaud (France) 109 points, 2^e Christian Komaniecky (France) 105, 3^e Henri Girard (France) 104, 4^e José Serra-Gimenez (Espagne) 102, 5^e Antonio Franco (France) 101, 6^e ex-aequo : Rémy Cordebar et Michel Blanc (France) 95, 8^e Patrick Lapie (France) 94, 9^e Jean Ballereau (France) 93, 10^e Victor Miralta Gamisans (Espagne) 85, 11^e Jorge Formatger Barreras (Espagne) 80, 12^e Bruno Franco (France) 79, 13^e ex-aequo Patrick Butet et Philippe Poireau (France) 77, 15^e ex-aequo Henri Relet et Jean-Claude Mouret (France) 74, 17^e Daniel Lespinas (France) 69, 18^e Emilio de la Osa (Espagne) 68, 19^e José Lopez Pestonit (Espagne) 65, 20^e ex-aequo Jean-Michel Fouquet, Pascal Stoesser et Jean-Patrick Claude (France) qui ont chacun 59 points.

then the British "2 CV Cross-countrymen" will have to be reckoned with. Quick learners, these insular types!

LANDIVISIAU

After Britain, Brittany...

...and long live Bretons! Just one race after another, dodging from one side of the Channel to the other. On 5 and 6 June, the Bretons massively answered "yes" to 2 CV Cross-country racing: every crossroads was blocked, every road jammed, from Landerneau to Morlaix and from Roscoff to Plougasnou, by the cars of more than 12,000 spectators who delightedly discovered the 2 CV's prowess. As for the drivers, they discovered Brittany in their own way; on the Crous-al-Leuriou circuit, alias the Landivisiau (horse) race-course. A very fast 970-metre (1060-yard) circuit, reminiscent of Vic as regards lay-out and of Saint-Amand as regards soil texture.

What a shock for the family: it was not Antonio Franco (2nd in the 602 final and the Superfinal) but his brother Bruno who took first place in all the races.

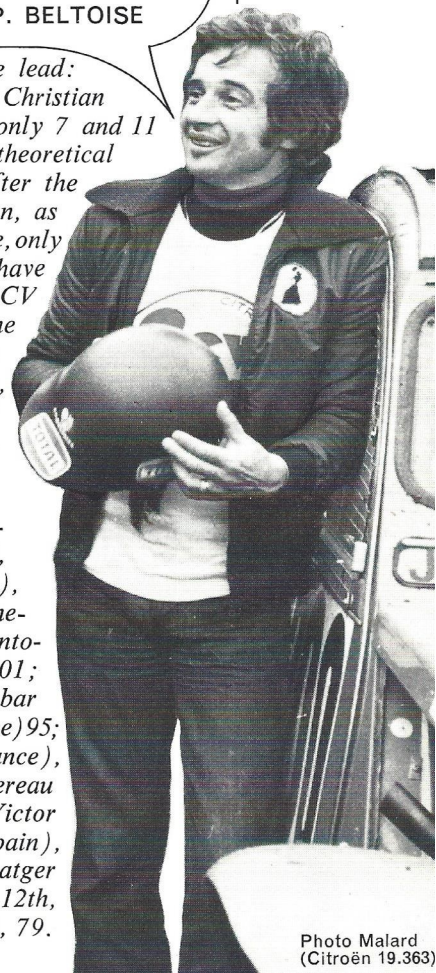
INTERNATIONAL TROPHY

After ten trials, the provisional general classification for the International Trophy has entered a more significant phase. Two

ET JE M'ÉTAIS MIS A
RÊVER QU'ON ORGANISAIT
DES COURSES RÉSERVÉES
AUX 2 CV...

J.P. BELTOISE

435 drivers are in the lead: Jean-Luc Arnaud and Christian Komaniecky. They are only 7 and 11 points away from the theoretical maximum: 116 (126 after the Final). The classification, as the regulations stipulate, only concerns drivers who have scored points in four 2 CV Cross-country events, one of which must have been run abroad. Behind them, however, others still retain all their chances. 1st, Jean-Luc Arnaud (France), 109 points; 2nd, Christian Komaniecky (France), 105; 3rd, Henri Girard (France), 104; 4th, José Serra-Gimenez (Spain), 102; 5th, Antonio Franco (France), 101; Equal 6th, Rémy Cordebar and Michel Blanc (France) 95; 8th, Patrick Lapie (France), 94; 9th, Jean Ballereau (France), 93; 10th, Victor Maralta Gamisans (Spain), 85; 11th, Jorge Formatger Barreras (Spain), 80; 12th, Bruno Franco (France), 79.





RALLYE DU MAROC 1975 :

4.083 km, un « prologue » de 296 km Casablanca-Rabat) et deux grandes étapes : Rabat-Marrakech 1.982 km, Marrakech-Agadir 1.805 km, avec de longues, très longues épreuves spéciales de classement. 1.962 km en 9 sections, la plupart de plus de 200 km, sans parler de l'horrible, l'épouvantable, la démentielle « transmarocaine » : Bou Izakarn-Tata-Foum Z'Guid-Zagora-Rissani : 786 km de sable et de cailloux, de bosses et de trous, un cauchemar de cantonnier à parcourir à cent de moyenne dans la poussière brûlante du Sud : l'enfer ! Tel était le programme du Rallye du Maroc 1975 (24 au 28 juin).

L'épreuve casse-voitures, le rallye le plus dur du monde, dit-on. 1969, 1970, 1971 : Citroën l'a gagné trois fois (deux fois Neyret, une fois Deschazeaux). En 1972, Marlène Cotton prenait la suite de René Cotton à la tête du service Compétitions Citroën et il y eut à nouveau des DS dans le groupe des leaders : Neyret 2^e, Ponnelle 3^e; en 1973, Citroën — pour la troisième fois — remportait la « Coupe du Roi » avec son team de trois DS : Neyret 2^e, Bochnicek 3^e, Ponnelle 4^e (sur 13 à l'arrivée!). En 1974, pour des raisons d'économie, Citroën doit s'abstenir. En 1975 idem. Soupier de soulagement de la concurrence ! Cinq ans de souveraineté prenaient fin.

Pourtant, pourtant... Le sort n'a pas voulu que la DS disparaisse sans un dernier baroud d'honneur au Maroc. Et cette voiture de 20 ans d'âge a montré sur les pistes du Sud que, question tenue de route et robustesse, elle pouvait encore faire la loi aux nouvelles venues, toutes « spéciales » et « grand tourisme » qu'elles soient.

Parmi les 105 voitures au départ, il y avait une DS 23, celle de l'équipage Deschazeaux-Plassard. Oh, pas très fraîche, plus toute jeune, fatiguée par plusieurs rallies antérieurs, une DS 23 modestement de tourisme de série, c'est-à-dire conforme

“Standard touring” version DS 23 2,537 miles, a 184-mile “prologue” (Casablanca-Rabat), and two long stretches: Rabat-Marrakesh, 1232 miles; Marrakesh-Agadir, 1122 miles, with long, long, long special classification test runs, 1219 miles, in 9 sections, most of them over 125 miles long, not to mention the horrendous, terrifying, demented “trans-Moroccan” stretch: Bou Izakarn - Tata - Foum Z'Guid - Rissani: 488 miles of sand and stones, a road-mender's nightmare, to be covered at an average speed of 62 mph through the searing dust of the South: undoubted hell! Such was the programme for the 1975 Morocco Rally.

The car-busting test, the toughest rally in the world, so they say. 1969, 1970, 1971: Citroën won it three times (twice with Neyret at the wheel, once with Deschazeaux). In 1972, Marlène Cotton took over from the late René Cotton as Head of the Citroën Competitions Department, and once again the DSs were present in the leading group: Neyret 2nd, Ponnelle 3rd; in 1973, Citroën for the third time won the “King's Cup” with its team of three DSs: Neyret 2nd, Bochnicek 3rd, Ponnelle 4th (out of 13 in at the finish!). In 1974, for reasons of economy, Citroën had to stay away. In 1975, ditto. What a sigh of relief from the competition! Thus ended five years' sovereignty.

And yet, and yet... Fate did not want the DS to disappear without a final fling in Morocco. And this twenty-year-old car showed that, on the tracks of the South, it could talk on more than equal terms, where road-holding and sturdiness were concerned, with the newcomers, no matter how “special” and “GT” they might be.

Among 105 cars on the starting line, there was but one DS 23, that of the Deschazeaux — Plassard team. None too sprightly, none too young, already showing the strain of several previous rallies, a mere modest standard production touring DS 23



Photo Beauvais (Citroën 7.397)

JEAN DESCHAZEUX (DS 23)

1^{ER} AU CLASSEMENT GÉNÉRAL DES " TOURISME DE SÉRIE "

à toutes celles qui furent livrées à la clientèle, une voiture normale, quoi! Tout de même : elle avait été préparée par le service Compétitions Citroën. Mais que venait-elle faire là, face à l'Armada des 23 Peugeot, face aux Fiat spéciales de 195 Ch, aux Alpines affûtées, aux Opel gonflées et à leur assistance pléthorique, avec camions-ateliers, radio, avions, hélicoptères? C'était David contre Goliath! Eh bien, parmi les 15 voitures à passer la ligne d'arrivée, il y avait la DS 23. Sans aucune assistance, avec un directeur de compétitions conseillant son pilote aux étapes par téléphone depuis Paris, avec un radiateur d'eau crevé par une pierre et colmaté tant bien que mal par un emplâtre de piments pilés, cette DS 23 là, messieurs-dames, non seulement gagne et de loin le Classement Général des voitures de Tourisme de série, mais encore elle termine quatrième au Classement absolu, derrière l'Alpine grand tourisme spéciale de M. Neyret et devant M. Mäkinen qui, comme vous savez, n'est pas n'importe qui, dans sa 504 Spéciale! A la demande expresse de concurrents sceptiques, la DS fut démontée par les contrôleurs techniques après la course et littéralement mise en pièces détachées. Il fallut se rendre à l'évidence : elle était bien strictement, rigoureusement, de série! Ainsi Jean Deschazeaux qui, au Maroc, avait donné son premier succès à la SM, a offert sa dernière victoire à la DS. Et pour que ce soit mieux encore, une autre Citroën figure au classement général : la GS X2 prêtée par le service Compétitions à Laurent-Marché. Eux disposaient d'une assistance : la femme de Claude Laurent. Un point c'est tout! Encore n'eut-elle pas à intervenir : quand tous cassaient autour d'elle, la GS continuait sans problème. Jusqu'où? Jusqu'à la 13^e place du classement général, qu'est-ce que vous croyez?

— in other words identical to the models delivered to private customers — a run-of-the-mill car, in fact; it had however been tuned in by the Citroën Competitions Department. But what could it be doing there, face-to-face with the Armada of 23 Peugeots, with the special 195 HP Fiats, with the specially honed-up Alpines, with the souped-up Opels? David against Goliath, but not just one Goliath: several! Well, now, when the time came for the fifteen remaining cars to cross the finishing line, there was the DS. Without any on-the-spot assistance, the Competitions manager merely phoning in her advice (at halts!) from Paris, with a radiator punctured by a sharp stone and empirically stopped up with a poultice of pulped pimentos — now this DS, ladies and gentlemen, this DS — not merely did it win hands down the General Classification for standard production touring models, but it was also fourth in the overall general classification, behind the Alpine GT Special driven by Mr Neyret and in front of Mr Mäkinen who, as is widely known, is not just another dogsbody, in his 504 Special! The DS was stripped by the technical checkers after the race, and literally taken down to its component parts. They had to face it: it was a quite strictly standard production car!

And so Jean Deschazeaux who, in the Morocco Rally, had won a first success for the SM, has also given the DS its last victory. And, to make things even better, another Citroën was listed in the general classification: a GS.X2 lent by the Competitions Department to the Laurent-Marché team. They, at least, did have some on-the-spot help: Claude Laurent's wife. And that was it. Nor did she in fact have to chip in: while breakdown followed upon breakdown all around it, the GS went on. Yes, but how far? Up to the their tenth place in the general "scratch" classification, if you please!

These photographs are available copyright free to journalists. Merely write to Citroën's Public Relations Department quoting the reference number, and you will receive the 21 x 29.7 (8.3 x 11.7 inch) prints requested.

Ces photographies sont à la libre disposition des journalistes. Il suffit d'écrire aux Relations Publiques Citroën en indiquant le numéro de référence pour recevoir le nombre d'épreuves 21 x 29,7 cm demandé.

PHOTOOTHÈQUE

PAVANE POUR UNE INFANTE DEFUNTE

Des milliers d'entre elles circulent encore sur toutes les routes et déjà elle est la proie des antiquaires (voir ci-contre). Toujours présente et pourtant disparue en pleine gloire ; le 6 octobre la DS eût fêté son 20^e anniversaire. Comme l'y invitent les résultats du Rallye du Maroc 1975 (voir pages précédentes), elle entrouvre ici son album de souvenirs sportifs. Six petits pas dans un passé prestigieux, six images-hommage pour un modèle qui ne compte plus ses victoires.



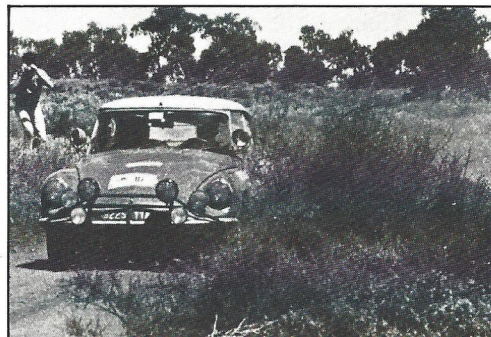
Janvier 1959, l'histoire commence : Cottelloni-Alexandre-Desrosiers gagnent le Rallye Monte Carlo
(Photo Sejnost. Citroën 7.392)



Monte Carlo, bien sûr, mais aussi la neige du Tour de Corse 1961 vaincue par 2 voitures seulement : les DS de Trautmann et Bianchi
(Photo de Seynes. Citroën 7.188)



1966 : Razzia Citroën à Monte Carlo, 1^{er} Toivonen, 2^e Neyret, 7^e Verrier, 9^e Laurent, 12^e Rolland, 13^e Ogier
(Photo Martin. Citroën 7.148)



Londres-Sydney 1968 : en tête après 15 000 km la DS de Bianchi-Ogier est accidentée par une voiture civile à 40 km de l'arrivée (Photo Dreux, Citroën 7.248)



Rallye du Maroc, triomphe de la DS de Neyret-Terramorsi : 1^{er} en 1969 (devant la DS de Verrier) et en 1970 (devant la DS de Consten), 2^e en 1972 (devant la DS de Ponnelle) et en 1973 (devant la DS de Bochnicek)
(Photo Brunel-Toujan (Citroën 7.364)



East African Safari 1965 : 16 voitures seulement à l'arrivée, dont cinq DS. Lucette Pointet-Françoise Houillon, Coupe des Dames

(Photo Dreux. Citroën 7.21)



CHEZ L'ANTIQUAIRE

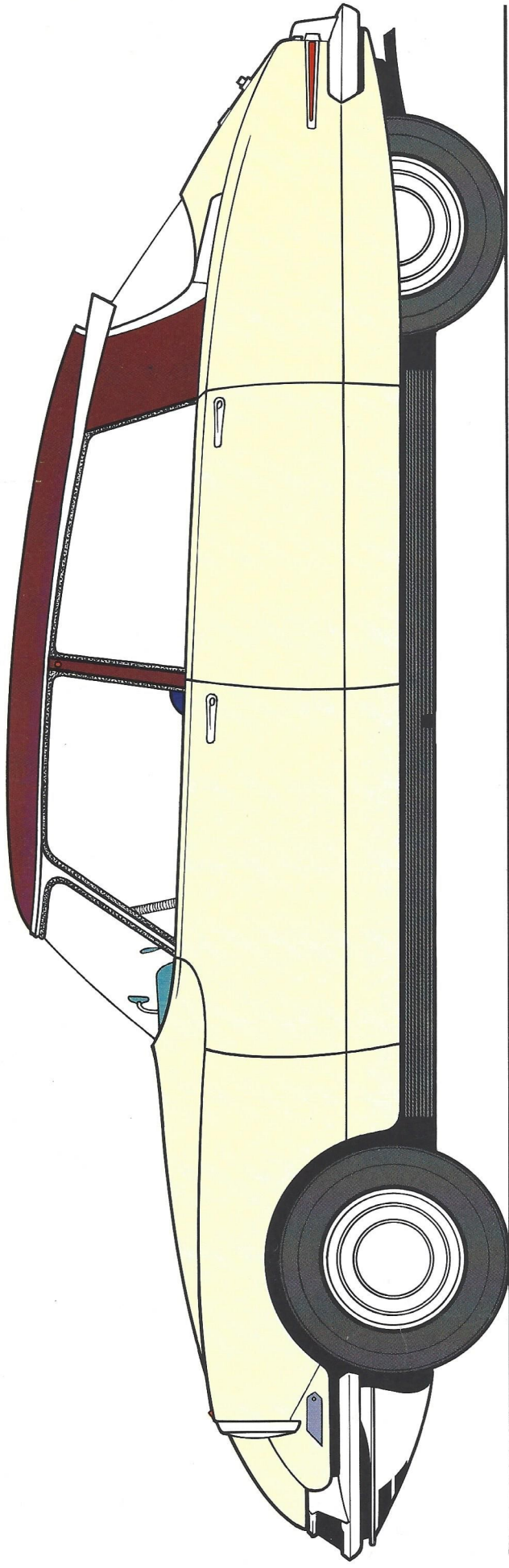
Citroën DS 19 - 1955

Le 6 octobre 1955, à Paris, la DS 19 faisait son apparition au Salon de l'Automobile. Le succès fut considérable. En trois quarts d'heure, 749 commandes. A la fin de la journée 12.000. Voiture révolutionnaire, non seulement par sa ligne aérodynamique mais aussi par les techniques nouvelles employées, elle était digne de succéder à la traction. Prix en 1955 : 930.000 F de l'époque.

FICHE TECHNIQUE : Berline 4 portes. 5 places. Carrosserie autoporteuse à éléments démontables. **MOTEUR** : puissance fiscale 11 CV. 4 cyl. en ligne. Alésage 78 mm. Course 100 mm. Cylindrée 1 911 cm³. Rapport volumétrique 7,5. Puissance réelle 70,5 ch DIN à 4 500 tr/mn. Couple DIN 13,5 m. kg à 3 000 tr/mn. Bloc moteur en fonte à chemises humides et amovibles. Vilebrequin tournant dans 3 paliers. Culasse en alliage léger à chambres de combustion hémisphériques. Carburateur Weber double corps. Allumeur à 2 rupteurs sans distributeur. 2 bobines. Batterie 6 volts 75 A/h. Dynamo 6 volts. Bougies Marchal 35.B. **TRANSMISSION** : traction avant. Embrayage monodisque à sec commandé automatiquement par vérin hydraulique. Boîte de vitesses à commande hydraulique par levier de sélection derrière le volant. 4 rapports dont 3 synchronisés et marche arrière. Transmissions homocinétiques par joints Glanzer-Spicer (simple côté boîte de vitesses et double côté roues). **SUSPENSION** : suspension hydropneumatique à hauteur constante à 4 roues indépendantes. Amortisseurs incorporés dans les sphères de suspension. Un levier permet de faire varier la garde au sol. **PNEUS** : roue à fixation centrale. Pneumatiques avant : Michelin 165-400; arrière : 155-400. **FREINS** : à disque à l'avant, à tambour à l'arrière, assistés, à double circuit, avec répartiteur de freinage agissant en fonction de la charge. **DIRECTION** : à crémaillère, assistée. **DIMENSIONS** : empattement 3,125 m. Voie : avant 1,500 m, arrière : 1,300 m. Longueur 4,81 m. Largeur 1,73 m. Hauteur 1,47 m. **POIDS** : 1 215 kg. **PERFORMANCES** : vitesse 140 km/h. Consommation 10 litres.

On 6 October 1955, in Paris, the DS 19 made its first bow at the Motor Show. It met with considerable success. Within three quarters of an hour, it had collected 749 orders. By the day's end, 12,000. A revolutionary car, not merely in its streamlined silhouette, but also in the novel techniques applied, it was a fit successor to the "Traction". Price in 1955: 930,000 francs of the period.

TECHNICAL SPECIFICATIONS: 5-seater 4-door saloon. Integrated body with removable panels. **ENGINE**: French Treasury rating: 11 CV. 4 in-line cylinders. Bore 78 mm, stroke 100 mm. Swept volume 1911 cc. Compression ratio 7.5:1. Effective horsepower 70.5 HP DIN at 4500 rpm. DIN torque 98 lb. ft at 3000 rpm. Cast-steel engine block with removable wet liners. 3-bearing crankshaft. Light-alloy cylinder head with hemispherical combustion chambers. Double-barrelled Weber carburetter. Ignition with 2 contact breakers and no distributor. 2 coils. 6 volt, 75 Ah battery. 6 volt dynamo. Marchal 35.B sparking plugs. **TRANSMISSION**: front-wheel drive. Single dry plate clutch automatically controlled by a hydraulic jack. Hydraulically operated gearbox controlled by a selection lever behind the wheel. 4 forward speeds, 3 of them synchromesh, and reverse. Homokinetic transmission through Glanzer-Spicer couplings (single on gearbox side, double on wheel side). **SUSPENSION**: Constant height hydro-pneumatic suspension on 4 independent wheels. Shock absorbers incorporated in the suspension spheres. A lever allowed variations in ground clearance. **TYRES**: Centre-fixed wheels. Front tyres: Michelin 165-400; rear: 155-400. **BRAKES**: front-wheel discs, rear-wheel drums, power assisted, dual circuit, with braking distributor acting according to load. **STEERING**: power-assisted rack-and-pinion. **DIMENSIONS**: wheelbase; 10 ft 4 ins. Track: front 4 ft 11 ins, rear 4 ft 3 ins. Length: 15 ft 9 1/4 ins. Width: 5 ft 8 ins. Height: 4 ft 10 ins. **WEIGHT**: 2679 lbs. Performance figures: speed 87 miles per hour. Consumption: 28.5 miles per gallon.



DESSIN E.T.A.I.

Citroën Berline DG 19, 1955.