

41

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.

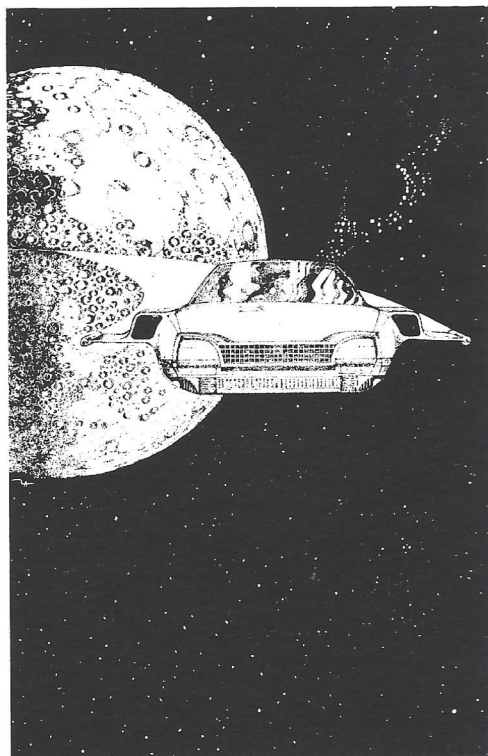
sommaire :

	Page
Éditorial	3
La CX Diesel	4
La boulangère	4
Chiffres de production	9
Les CX Breaks	10
Photothèque : CX Break	14
Rallye du Portugal : deux GS	16
Voyages, raids, explorations	18
Formule Bleue : 6 épreuves	20
2 CV Cross : avant la finale	25
Chez l'antiquaire : "10" cabriolet	31

contents :

	Page
<i>Editorial</i>	3
<i>The CX Diesel</i>	4
<i>The baker's aid</i> ...	4
<i>Production figures</i>	9
<i>The CX Estate range</i>	10
<i>Photo-library : the CX Estates</i>	14
<i>Portugal Rally : 2 GSs</i>	16
<i>Long range runs and exploration</i> ..	18
<i>Blue Formula : 6 events</i>	20
<i>2 CV Cross-country racing : before the final</i>	25
<i>Antiquarian's corner : 1933 "10" Cabriolet</i>	31

Rédaction, administration : Société Citroën, 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.



Dessin de couverture : ce vaisseau spatial en forme de CX utilise de façon radicalement nouvelle l'excellent coefficient de pénétration dans l'air de la plus récente des Citroën. Mais aussi, symboliquement, il illustre la rectitude du parcours accompli par la CX depuis que celle-ci a quitté sa rampe de lancement, il y a un an à peine, pour atteindre à des couches stratosphériques que n'avait jamais touchées la DS. Nul doute qu'en 1976 le succès interplanétaire de la CX s'étende encore, grâce notamment aux atouts nouveaux que représentent le moteur Diesel et les breaks (voir pages 4 et 10). L'auteur de ce dessin, André Zenou, 30 ans, est responsable de la Formation à la Direction Commerciale de la région de la France de l'Est. Avant d'entrer chez Citroën (en 1965), il était créateur de papiers peints. De ce premier métier, André Zenou a conservé le goût et le talent qui inspirent les activités graphiques auxquelles il a voué ses loisirs - et dont il emprunte souvent les thèmes à l'automobile.

Cover drawing : this CX-shaped spacecraft makes radically new use of the latest Citroën's excellent coefficient of penetration through air. But it also symbolizes the straightness of the course run by the CX since it left its launching pad, barely a year ago, to reach stratospheric layers never touched by the DS. No doubt can subsist as to the CX's interplanetary success spreading yet further in 1976, if only on account of the fresh assets formed by the Diesel-engined and the Estate versions (see pages 4 and 10). Cover artist André Zenou, 30, is in charge of Sales Management training for Eastern France. Before joining Citroën (in 1965), he was a wallpaper designer. From his earlier activities, André Zenou has retained the taste and the talent which prompted him to keep on in the artistic field, if only as a hobby - in which he often makes use of motoring themes.

éditorial

Bonne et heureuse année 1976! Tel est, à n'en pas douter, le vœu que forme à l'intention de nos lecteurs le père Noël qui sillonne incognito le firmament de notre couverture au volant de sa CX supersonique. Peut-être le lecteur s'interrogera-t-il sur le caractère un peu anticipé de ces souhaits et s'étonnera-t-il de cette couverture inhabituelle pour un numéro d'automne. Mais le meilleur moyen de n'être point en retard n'est-il pas de prendre de l'avance? Or les dates de parution trimestrielle du "Double Chevron" correspondent, en gros, au rythme des saisons (parce que celui-ci semble plus apte à rendre compte de l'activité d'un constructeur d'automobiles). Cependant les saisons, elles, suivent les chemins de la vie sans se soucier des échéances calendaires fixées par les hommes. Bref, la rédaction du Double Chevron se trouvait confrontée avec ce choix : ou faire paraître fin février son numéro de fin d'année, ou le publier fin novembre! La solution choisie fut de faire la fête avant et les bilans après : que le lecteur trouve ici, en temps utile, nos vœux pour que l'année 1976 lui – et nous – soit propice ; il trouvera dans notre prochain numéro les comptes rendus et les analyses de l'exercice 1975, dont on peut déjà dire qu'il a été marqué pour Citroën par un marché intérieur très étroit et très difficile, compensé cependant par une progression notable dans le reste de l'Europe.

A happy and prosperous 1976! Such, beyond doubt, is Santa Claus's wish for our readers, as he rides incognito through the heavens in his supersonic CX. The reader may wonder why these wishes come so early, and find the cover picture somewhat unusual for an autumn number. But then isn't being early the best way of making sure you are not late? Now, by and large, the quarterly dates of issue of "Double Chevron" correspond to the seasons' rhythm (for this is the rhythm that seems most suited to reporting on a car manufacturer's activities). Yet the seasons, for their part, follow the ways of life without heed for man-made timing plans. To cut a long story short, the Editors of Double Chevron were faced with a delicate choice : either have the end-of-year issue come out in late February, or publish it at the end of November! The solution was : festivities first, yearly reports later : may the Reader here find, in good time, our best wishes for a propitious 1976 for him or her (and ourselves, of course!). In our next number will feature reports and analyses regarding the business year 1975, of which it may already be said that, where Citroën was concerned, the internal market has proved most difficult, a state of affairs fortunately offset by quite appreciable progress in the rest of Europe, particularly in England and Germany.

CX DIESEL

1,8 % du marché en 1972, 3,27 % en 1974 : les véhicules à moteur Diesel représentent actuellement le seul secteur en expansion du marché de l'automobile (41 % d'augmentation des ventes en 1974, nouvelle augmentation de 45 % pour le premier trimestre 1975), ce qui se conçoit sans peine en temps de crise de l'énergie, puisque le moteur Diesel consomme moins et consomme un carburant qui, dans beaucoup de pays, est moins cher que l'essence.

COMMENT ÇA MARCHE

Un moteur Diesel est un moteur à combustion dans lequel – contrairement au moteur à essence – ce n'est pas l'étincelle d'une bougie qui enflamme le mélange air-carburant provenant d'un carburateur; c'est l'injection de gas-oil pulvérisé dans l'air chauffé de la chambre de combustion qui provoque l'explosion. L'air y est très fortement comprimé, ce qui produit une haute élévation de la température dans la chambre; le gas-oil en pulvérisation s'y trouve enflammé immédiatement. Conséquence : un meilleur rendement et

1.8 % of the market in 1972, 3.27 % in 1974 : Diesel-engined vehicles at present represent the only expanding branch of the automotive market (41 % rise in sales in 1974, with a fresh increase of 45 % in the first quarter of 1975), easy enough to imagine during a period of energy crisis since the Diesel engine consumes less, and at that a fuel which, in many countries, is cheaper than petrol.

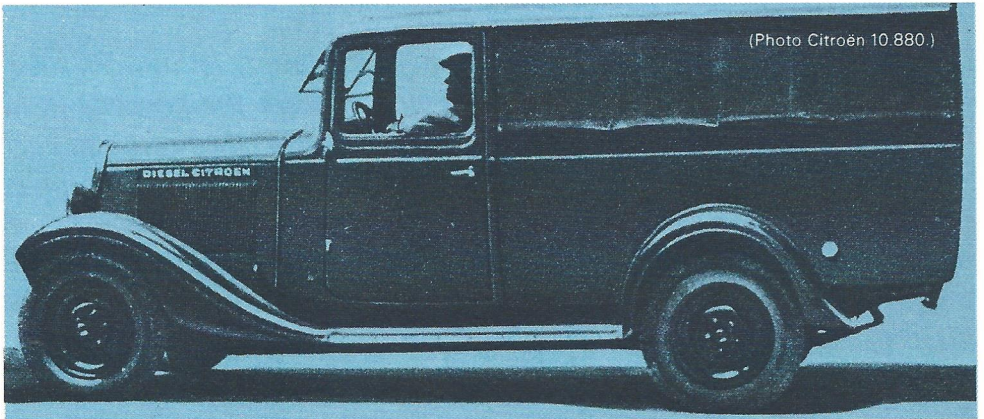
HOW IT WORKS

A Diesel engine is an internal combustion engine in which, unlike the petrol engine, it is not the spark from a plug that sets fire to the air-fuel mixture coming from a carburettor; it is the injection of a Diesel-oil spray into the air in the combustion chamber that provokes ignition of the mixture. In the chamber, the air is highly compressed, producing a sharp rise in temperature; the Diesel oil spray immediately catches fire.

Result : higher efficiency, and the ability to use a heavier, cheaper fuel as a result of a high compression ratio.

The balance between the advantages and the drawbacks of this type of engine, and the various opinions of potential users, pinpointed its market.

1936: GRAND'MAMAN DIESEL ETAIT BOULANGERE



Le premier véhicule léger à moteur Diesel Citroën fut présenté au Salon de 1936, en plusieurs versions commerciales de 500 et 850 kg de charge utile, sur châssis de Rosalie. La plus célèbre de ces versions fut la "boulangère" existant en version essence depuis 1919.

Citroën, en lançant "le premier moteur d'automobile à huile lourde construite en grande série" (4 cyl. 75 x 100, 1,766 l, 40 ch à 3.500 tr/mn) expliquait qu'il permettait de faire "avec 5 litres de carburant bon marché le même travail qu'un moteur à essence avec 10 litres de carburant cher" et signalait parmi ses avantages "une surprime de 15.000 F en cas de réquisition militaire".

The first light vehicle with a Citroën Diesel engine was introduced at the 1936 Paris Motor Show, with several utility versions with a payload of 1100 and 1870 lbs built on the Rosalie chassis. Best known of these versions was "the Baker's aid", a petrol model of which had been operating since 1919. Citroën, when introducing the first "mass produced heavy fuel motor car engine" (4 cylinders, bore 75 mm x stroke 100 mm, 1,766 cc, developing 40 HP at 3,500 rpm), explained that, "with a gallon of cheap fuel", it "achieved as much as a petrol engine on 2 gallons of an expensive fuel", and listed, among its advantages, a "super-premium of 15,000 F should the vehicle be requisitioned by the military authorities".

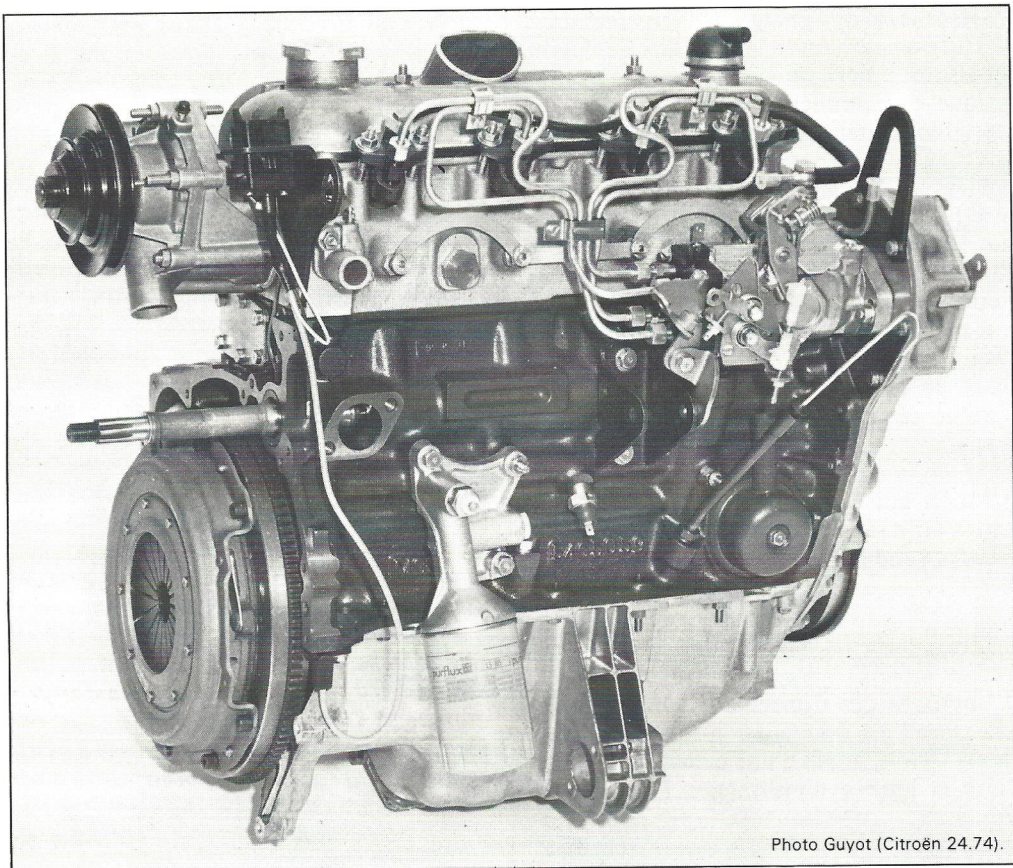


Photo Guyot (Citroën 24.74).

la possibilité d'utiliser un carburant moins cher ainsi qu'un meilleur couple moteur à bas régime.

La balance des avantages et des inconvénients de ce type de moteur, et l'appréciation que chacun peut en faire, en définissaient la clientèle.

AVANTAGES/INCONVENIENTS

Côte jardin (avantages) : entretien peu onéreux, faible coût d'utilisation, faible consommation, carburant moins cher (ainsi que taxes et assurances), meilleur rendement, une moindre pollution (le moteur Diesel produit moins d'imbrulés, pratiquement pas d'oxyde de carbone), moteur robuste par définition (nécessité de surdimensionner les pièces en fonction d'une pression interne plus importante et d'une température de fonctionnement plus élevée), revente facile...

Côté cour (inconvénients) : plus cher à l'achat, moins performant (moindre pouvoir calorifique du gas-oil), bruits et vibrations de fonctionnement...

L'ÉCONOMIE PRÉPONDÉRANTE

Compte tenu de ces caractéristiques et de leur conséquence (nécessité d'amortir l'achat par un usage relativement intensif) le client-type de véhicules Diesel était naguère un "grand rouleur" utilisant généralement sa voiture à titre professionnel.

ADVANTAGES/DRAWBACKS

On the one hand (advantages) : low maintenance costs, low running costs, low consumption, cheaper fuel (likewise taxes and insurance), higher efficiency, hence lower pollution (the Diesel engine produces less incompletely burnt gases, less carbon monoxide), by definition great sturdiness (need to make parts heavier to stand up to higher internal pressure and higher working temperature), ease of re-sale...

On the other (drawbacks) : purchase price higher, lower performance (lower calorific capacity of Diesel oil), operating noise and vibrations...

Taking into account these characteristics and their consequence (writing-off of the purchase calling for relatively intensive use), the typical customer for Diesel-powered vehicles spent long periods on the road, generally using his car for business reasons.

ECONOMY TIPS THE SCALES

But the energy crisis and the increase in fuel prices, the traffic crisis and speed limits, the economic crisis and the trend for a certain class of customers not to change cars so often, have all quite appreciably modified the earlier point of balance, factors of economy in use suddenly taking on more weight. It was normal that many manufacturers should wish to be present in this fast-developing market. Citroën was the quickest to react, on the basis of research and studies carried out on Diesels since 1968 and of a successful experiment concerning the design and manu-

Mais la crise de l'énergie et l'augmentation du prix du carburant, la crise de circulation et les limitations de vitesse, la crise économique et la tendance manifestée par une certaine clientèle à ne plus changer de voiture aussi souvent, ont modifié très sensiblement l'équilibre de la balance antérieure, les arguments d'économie d'utilisation prenant tout à coup plus de poids. Il était normal que beaucoup de constructeurs souhaitassent se rendre présents sur ce marché en plein développement. Citroën a été le plus rapide à réagir, sur la base de recherches et d'études conduites autour du Diesel depuis 1968, et d'une expérience réussie portant sur la conception et la fabrication du moteur Diesel Citroën qui équipe depuis 1973 les véhicules utilitaires C 35 (plus de 18.000 exemplaires vendus).

UNE APPROCHE DIFFÉRENTE

L'approche que Citroën a fait du problème du Diesel est nouvelle : jusqu'ici les moteurs Diesel, prisés d'une catégorie particulière et limitée d'utilisateurs ("les grands rouleurs" professionnels dont nous parlions plus haut), étaient certes appréciés pour leurs qualités d'économie et de robustesse, mais ils avaient la réputation de manquer de nervosité et de confort, de faire du bruit et d'avoir un prix à l'acquisition plus élevé. Les automobiles à moteurs Diesel constituaient dans l'image que la clientèle s'en faisait, une sorte d'intermédiaire entre les voitures particulières à essence et les véhicules utilitaires. Une certaine part de cette clientèle est désormais prête à passer sur leurs inconvénients

facture of the Citroën Diesel engine which has, since 1973, been fitted in the C 35 utility vehicle range (over 18,000 sold).

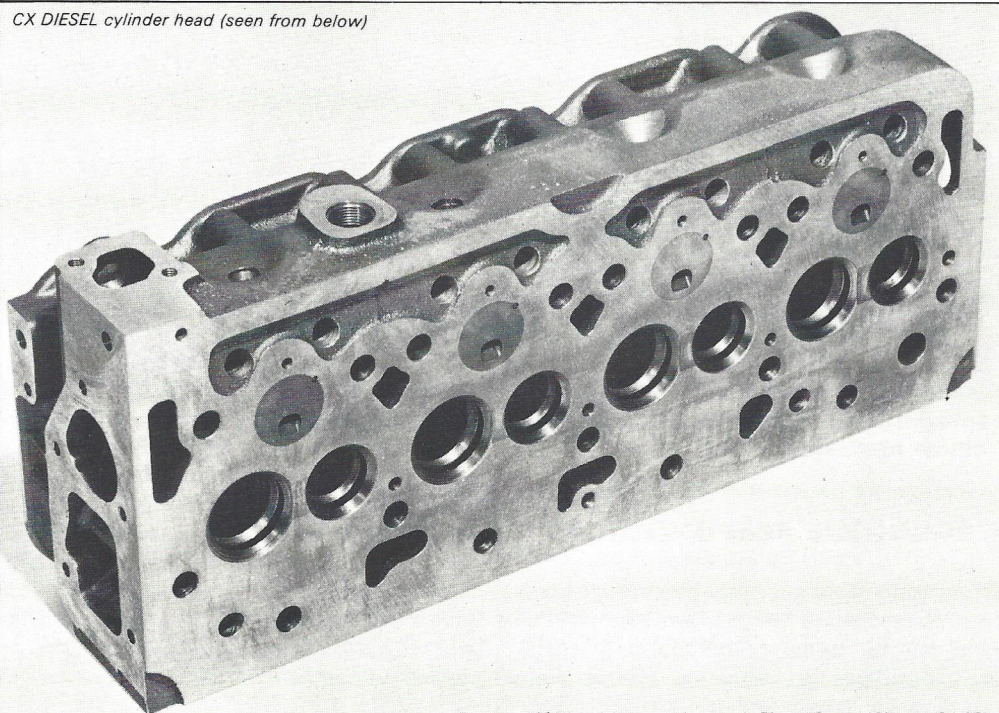
A DIFFERENT APPROACH

Citroën's approach to the Diesel problem is a new one : up to now Diesels engines, appreciated by a special, restricted category of motorists (the "great road users" already referred to), were indeed liked for their qualities of economy and ruggedness, but they were reputed to be lacking in liveliness and comfort, to be noisy, and even, sometimes, to be unpleasantly smelly. The image of Diesel-engined vehicles, in the eyes of the customer, was that of a sort of half-way house between petrol-driven private cars and utility vehicles. A certain portion of this clientèle is now ready to overlook their drawbacks because their advantages have assumed great importance. What however if the traditional definition, not of the Diesel engine proper, but of the model it powers, were reconsidered; and what if a manufacturer introduced a very comfortable, silent car with high performance figures, powered by a particularly frugal engine, or in other words a car aimed not only at classic customers for this type of propulsion, but indeed a car designed for a much wider range of users? Then there is every chance that the number of Diesel adepts might grow considerably, on evolutionary lines similar to those of pleasure boats.

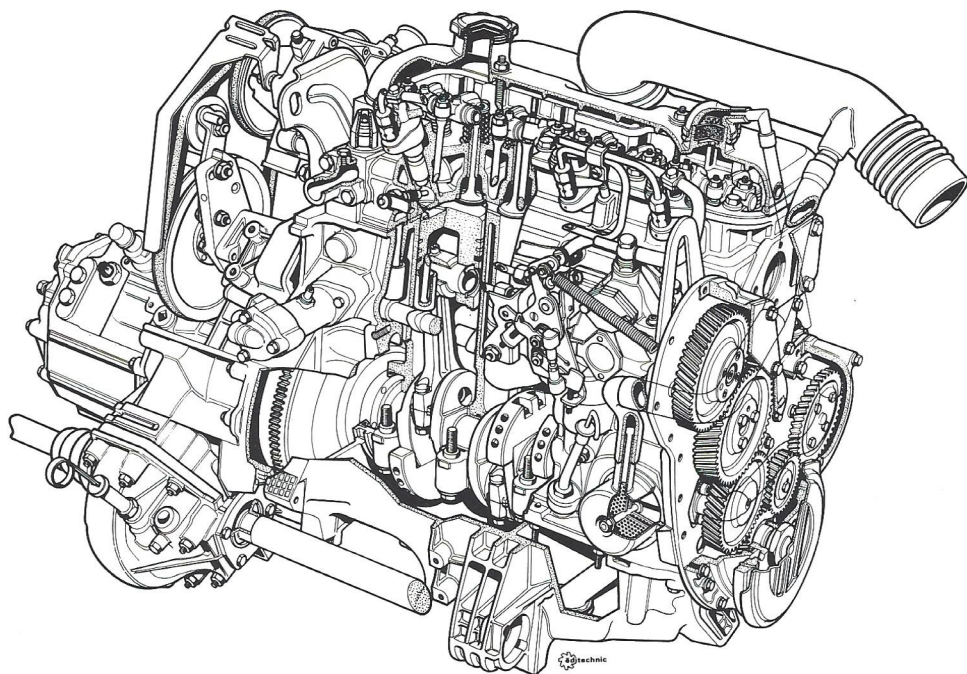
A NEW BREED OF DIESELS

This is why Citroën is now offering a Diesel version of the CX, a model known for its silent operation, its pleasant handling qualities, its comfort, its smart appearance, its road-holding, etc.

CX DIESEL cylinder head (seen from below)



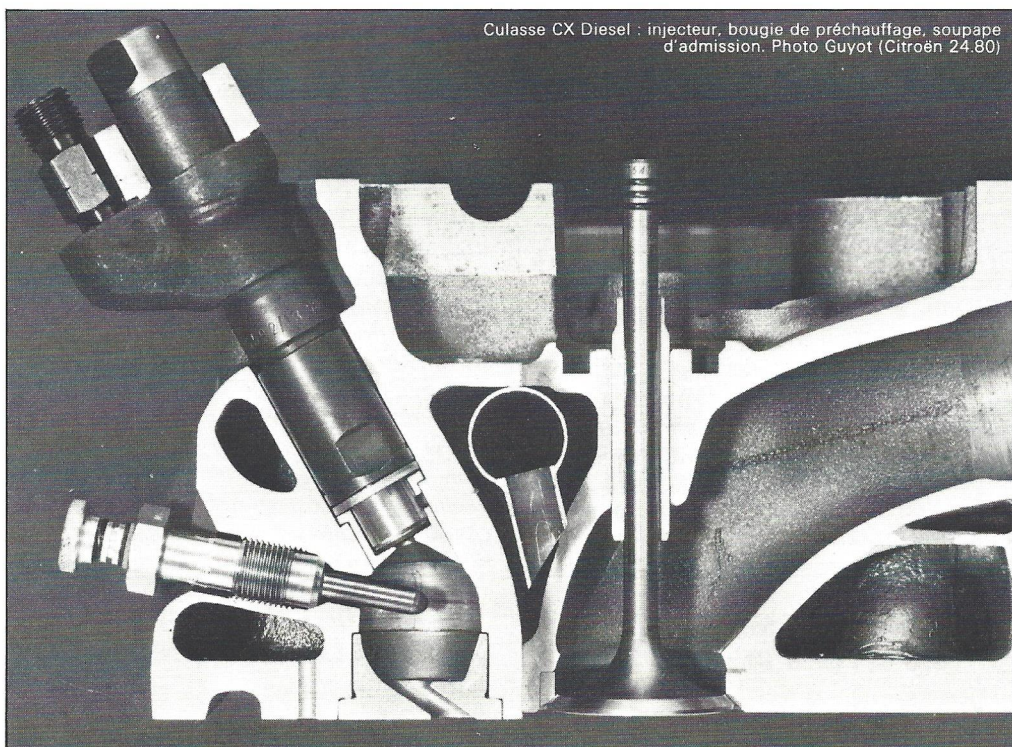
Culasse CX Diesel (vue en-dessous). Photo Guyot (Citroën 24.83)



Dessin Editechnic (Citroën 24.76).

parce que leurs avantages ont pris beaucoup d'importance. Mais si la définition traditionnelle, non pas du moteur Diesel, mais du modèle qui l'utilise, se trouvait tout à coup remise en cause; si un constructeur proposait une voiture très confortable, silencieuse, performante et dotée d'un Diesel particulièrement économique, c'est-à-dire non pas seulement un véhicule destiné à la clientèle classique de ce mode de propulsion, mais encore une voiture étudiée pour une gamme d'utilisateurs beaucoup plus étendue, alors sans doute le nombre des adeptes du Diesel

In placing a Diesel CX on the market, Citroën's purpose is not merely to get its share in an expanding area of sales, but also to open up new, wider vistas to this market, thanks to a new entity : a car combining the advantages of Diesel power with the CX's own qualities. With the CX, Citroën introduces the Diesel vehicle of 1976 : a comfortable, silent, smart, streamlined modern car which any user can drive with as much pleasure as a petrol-driven car, with the additional advantages of low consumption, sturdiness and long life, low-cost maintenance and less pollution, all inherent in the Diesel engine.



Culasse CX Diesel : injecteur, bougie de préchauffage, soupape d'admission. Photo Guyot (Citroën 24.80)

pourrait croître considérablement, selon une évolution identique à celle qui s'est produite pour les bateaux de plaisance.

NOUVELLE RACE DE DIESEL

C'est pourquoi Citroën propose une version Diesel de la CX, modèle connu pour son silence de fonctionnement, l'agrément de sa conduite, son confort, son élégance, sa tenue de route, etc.

En commercialisant une CX Diesel, le propos de Citroën n'est pas seulement de prendre sa part dans un secteur de marché en expansion, il est aussi d'ouvrir des perspectives neuves et plus vastes à ce marché, grâce à une entité nouvelle de véhicule alliant les avantages du Diesel aux qualités de la CX. Avec la CX, Citroën présente le véhicule Diesel de 1976 : une voiture confortable, silencieuse, élégante, aérodynamique et moderne que n'importe quel utilisateur aura autant de plaisir à utiliser qu'une voiture à essence, mais en y ajoutant les avantages de faible consommation, de robustesse et de longévité, de faible coût d'entretien, de pollution moindre, qui sont l'apanage de la formule Diesel.

CONFORT ET SILENCE

Comme la CX à essence – et pour cause : mis à part le moteur, c'est le même véhicule – la CX Diesel est dotée de la suspension hydropneumatique maintenant une hauteur constante quelle que soit la charge ; elle est construite sur le principe d'une structure portant les éléments de liaison au sol, liée à l'habitacle par des points élastiques filtrant bruits et vibrations ; carrosserie aérodynamique ; grande surface de glaces, etc. Direction assistée à rappel asservi sur option. C'est une traction avant à moteur transversal.

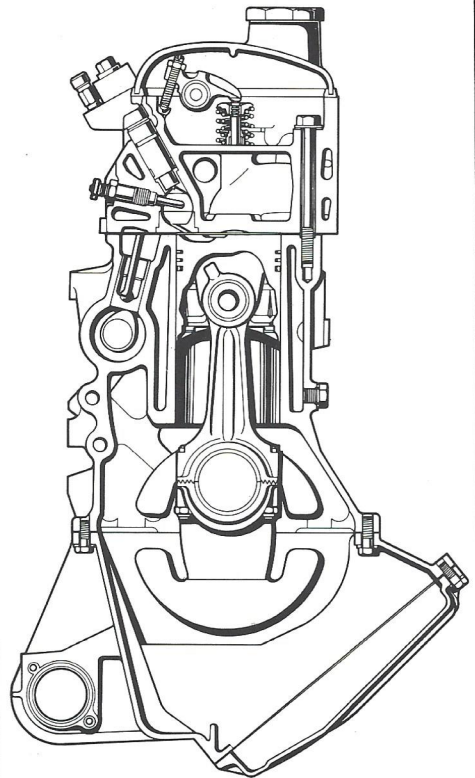
VITESSE DE CROISIÈRE : 130 KM/H

Le moteur de la CX Diesel est un quatre cylindres en ligne, d'une cylindrée de 2175 cm³, d'une puissance administrative (française) de 9 CV. Puissance réelle DIN : 66 ch à 4.500 tr/mn, couple DIN 12,8 m.kg à 2.750 tr/mn.

A 130 km/h (vitesse maximale autorisée en France et dans beaucoup de pays), la Citroën CX 2200 Diesel est encore loin de son régime de rotation maximum (4.500 tr/mn). Les conséquences de ce fait méritent d'être soulignées : consommation moindre, moins de bruits de moteur, réserve de puissance. Vitesse maxi : 145.

CONSOMMATION : 6,3 LITRES DE GAS-OIL

Avec une personne à bord, la CX 2200 Diesel parcourt 400 m, départ arrêté, en



Coupe transversale moteur CX Diesel (Dessin Editechnic. Citroën 24.79).

COMFORT AND SILENCE

Like the petrol-version CX – and no wonder, for, apart from the engine, it is the selfsame vehicle – the Diesel CX is fitted with the hydropneumatic suspension which maintains constant height irrespective of load; it is built on the principle of a structure carrying the road contact subassemblies, connected to the passenger compartment by means of elastic links which filter out noise and vibrations; its body is streamlined; its glazed surfaces are exceptionally ample, and so on. Assisted steering with servo return optional. It has front-wheel drive, with a transversal engine.

CRUISING SPEED : 80 MPH

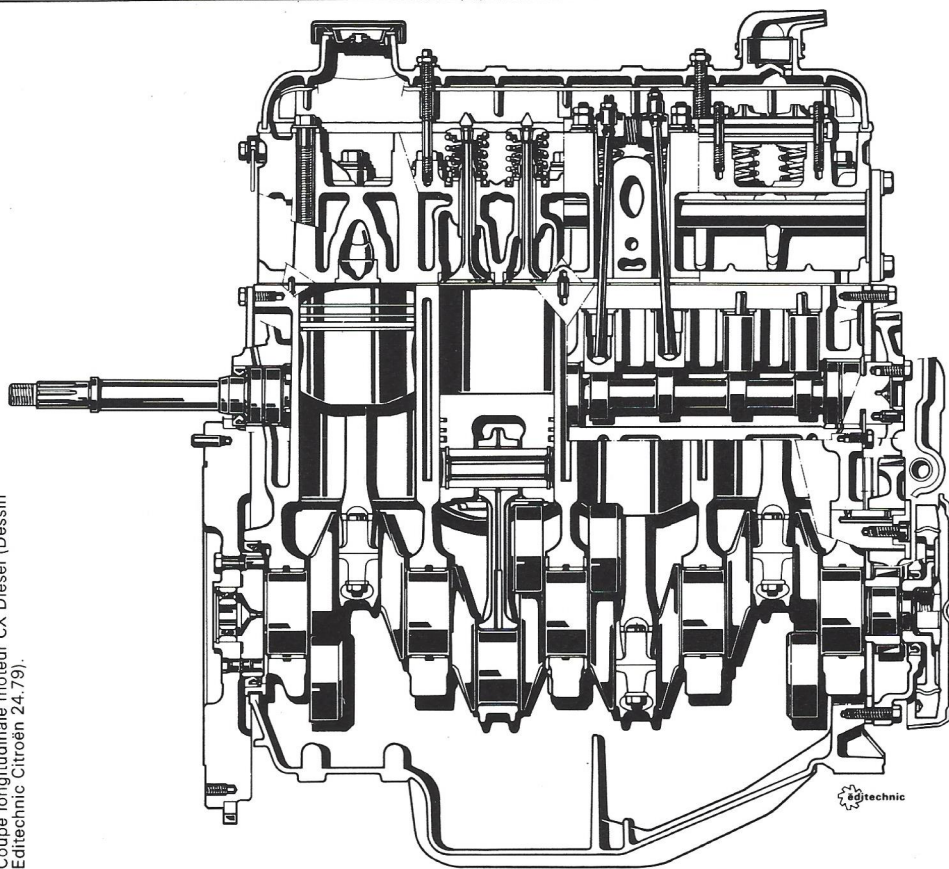
The Diesel CX's engine has four in-line cylinders with a total swept volume of 2,175 cc, whose French Treasury rating is 9 CV. Effective HP : 66 HP DIN at 4,500 rpm, DIN torque 93 lb.ft at 2,750 rpm.

At 130 km/h (just over 80 mph), which is the maximum speed authorized in France and in many other countries, the Citroën CX 2200 Diesel is still a long way short of its maximum engine speed (4,500 rpm). The consequences of this fact are worth stressing : lower consumption, lower engine noise, power in reserve. Max. speed : 145 km/h (90 mph).

CONSUMPTION : 45 MILES PER GALLON OF DIESEL OIL

With one person on board, the CX covers 400 m (437 yards) from a standing start in 21.8", a definitely better performance than

Coupe longitudinale moteur CX Diesel (Dessin Editechnic Citroën 24.79).



21"8 et 1000 m en 40"4, performances nettement supérieures aux véhicules concurrents (sauf un modèle d'un prix plus élevé : la Mercedes 240 à 5 cylindres). Sa vitesse maximale (à demie charge) est de 146 km/h. Ses reprises sont plus proches des chiffres d'une voiture à essence que de ceux d'un véhicule à Diesel : au départ à 60 km/h sur la 3^e, elle est championne toutes catégories des Diesel en parcourant le 400 m en 16"8 et le mille mètre en 35"5.

Même pour un Diesel, sa consommation est exceptionnellement basse : à la vitesse stabilisée de 90 km/h, elle bat tous les records d'économie en ne brûlant que 6,3 litres de gas-oil aux 100 km ; 8,4 litres à 120 km/h.

La CX 2200 Diesel, version berline ou break (voir page 10), type Confort ou Super, sera commercialisée au début de 1976.

those of the competition (except for one more expensive model : the 5-cylinder Mercedes 250). Its maximum speed (two people) is 146 km/h (91 mph). Its pick-up figures are more like those of a petrol-driven car than of a Diesel-powered vehicle : starting from 60 km/h (37.3 mph) in 3rd gear, it is all-categories Diesel champion, covering 400 m in 16.8" and 1,000 m (1,094 yards) in 35.5".

Even for a Diesel-powered car, its fuel consumption is exceptionally low : at a stabilized speed of 90 km/h (56 mph), it beats all economy records by covering 45 miles per gallon of Diesel oil. At 120 km/h (75 mph), it does 34 mpg.

The CX 2200 Diesel, in its saloon or in its Estate version (see page 10), of the Comfort or Super-Comfort types, will be on the market from the very beginning of 1976.

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROEN

9 mois	1975	1974	Variation 75/74	1973
Voitures particulières <i>Private cars</i>	443.001	447.442	- 0,99 %	476.296
Véhicules utilitaires <i>Utility vehicles</i>	49.938	66.534	- 24,94 %	69.588
Total Automobiles Citroën	492.940	513.976	- 4,09 %	545.884

Photo Guyot
(Citroën 25.10).



Dans l'étude du déploiement de la gamme CX, l'une des directions des efforts de Citroën a consisté à réaliser une version Break de la CX qui conserve à ce modèle toute l'élégance des lignes et le caractère aérodynamique et effilé de la berline. D'une ligne surbaissée, l'avant affectant le même aspect que la berline, le modèle Break CX présente dans la partie médiane du pavillon un rehaussement, qui ne modifie pas les qualités esthétiques ou aérodynamiques de la voiture, mais permet de disposer d'une plus grande hauteur utilisable à l'arrière.

L'importance de la surface vitrée (324 dm²) augmente considérablement la visibilité, donc la sécurité du véhicule, de même qu'elle constitue un facteur de confort très appréciable. Un essuie-glace spécial est prévu en série pour balayer la vaste lunette arrière (voir photo page 13).

Le nouveau Break CX est plus long de 26 cm que la berline, mais plus court de 10 cm que le break DS : 4,920 m de longueur hors tout. L'empattement de 3,095 m représente une augmentation de 25 cm par rapport à la berline et une diminution de 28 cm par rapport au break DS. La longueur du porte-à-faux arrière est augmentée de 4 cm seulement par rapport à la berline

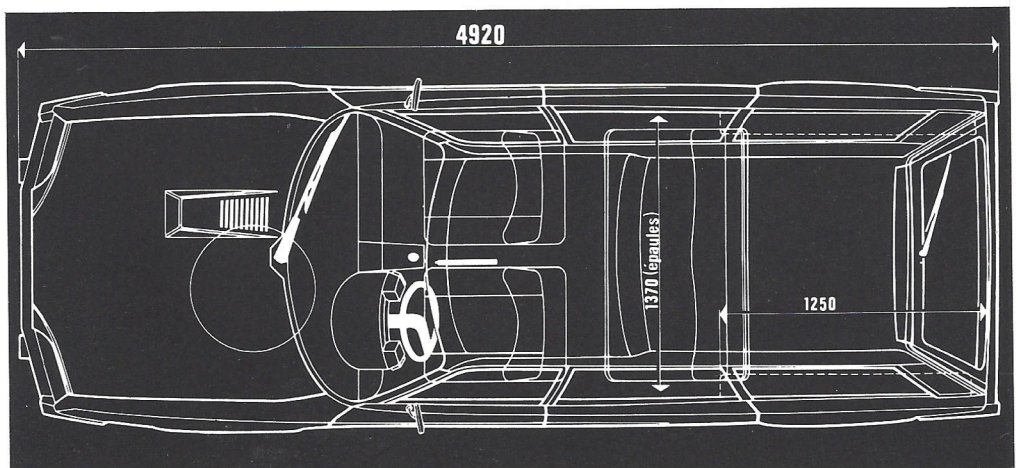
The CX Estates

In studying how the CX range should be developed, one of the directions taken by Citroën's efforts was the production of an Estate version of the CX which should retain all the elegance of silhouette and the streamlined and slim aspect of the saloon.

Low-slung, the front remaining the same as that of the saloon, The CX Estate model has an upward bulge towards the middle part of the roof; this affects neither the aesthetic nor the aerodynamic qualities of the car, but leaves greater roof space at the rear.

The large area of the glazed surface (35 sq.ft) considerably enhances visibility, and hence the vehicle's safety, just as it forms a highly appreciable comfort factor. A special wiper, designed to cover the rear window's huge area, comes as a standard fitting (see photo page 13).

The new CX Estate is nearly a foot longer than the saloon, but shorter by 4 inches than the DS Estate : overall length 16 ft 11/2 ins. The wheelbase, measuring 12 ft 2 ins, shows an increase of 10 ins by comparison with the saloon, and a decrease of 11 1/4 ins by compa-



(77,5 cm contre 73,5 cm) et diminuée de 11 cm comparée au break DS (77,5 cm contre 88,5 cm).

Ceci signifie que le Break CX, grâce à son large empattement et à un porte-à-faux réduit, notamment à l'arrière, disposera d'une assise sûre et d'une judicieuse répartition des masses à vide ou en charge, qui lui garantissent une tenue de route remarquable, comparable à celles de la Berline CX.

Malgré la diminution de l'encombrement extérieur, le nouveau Break CX offre des possibilités de chargement en poids et en volume légèrement supérieures au break DS. Le compartiment arrière, très accessible par une ouverture de 1,20 m de large sur 0,915 m de haut, largement dégagé par un hayon s'ouvrant jusqu'à 1,88 m du sol, offre une surface entièrement plane de 1,38 m² qui, ajoutée à une hauteur utile de 95 cm (contre 93 pour le break DS) procure un volume utile de 1,115 m³.

La banquette arrière se rabat, par une manœuvre très facile, afin de porter la longueur utile du compartiment arrière de 1,25 m (contre 1,18 m sur le break DS) à 2,11 m, soit une surface de 2,50 m² et un volume utile de 2,03 m³ (contre 1,90 m³ pour le break DS).

Les Breaks CX seront commercialisés en décembre 1975, en deux versions essence ou Diesel : soit équipés du moteur à essence de la berline CX 2000 (4 cylindres en ligne de 1985 cm³, développant 102 ch DIN à

raison with the DS Estate. The length of the rear overhang is increased by only 1 3/4 ins by comparison with the saloon (30 1/2" as against 28 3/4"), and 4 1/4" shorter than that of the DS Estate (30 1/2" as against 34 3/4").

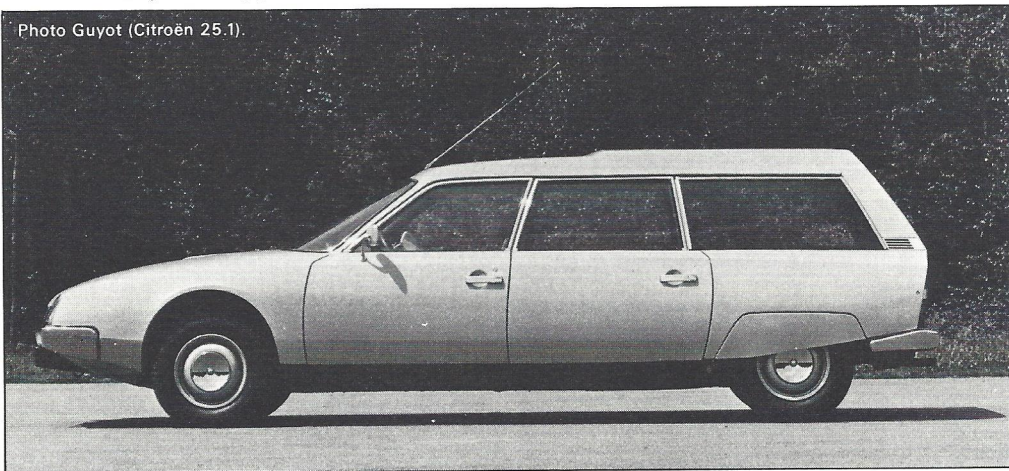
This means that the CX Estate, with its long wheelbase and its reduced overhang, more especially at the back, will have a secure platform and a judicious distribution of masses, both empty and loaded, ensuring remarkable road-holding properties comparable with those of the CX saloon.

Despite the reduction in external bulk, the new CX Estate offers loading capacities, both volume- and weight-wise, which are slightly greater than those of the DS Estate. The rear compartment, conveniently reached through an opening 47 ins wide by 36 ins high, and kept well clear by a tailgate which opens up to 6 ft 2 ins above the ground, has floorspace of 15 sq.ft all on the same level; this added to an effective height of 37 1/2 ins (against 36 1/2 ins in the DS Estate), gives an available volume of 39.4 cu.ft.

The rear seat folds down very simply and increases the available floor length from 49 1/4 ins (against 46 1/2 ins in the DS Estate) to 83 ins, giving floor space of 27 sq.ft and an effective capacity of 71 cu.ft (as against 67 cu.ft for the DS Estate).

The CX Estate range will be put on the market in December 1975, in two petrol or

Photo Guyot (Citroën 25.1).



Dessins Editechnic (Citroën 25.12)

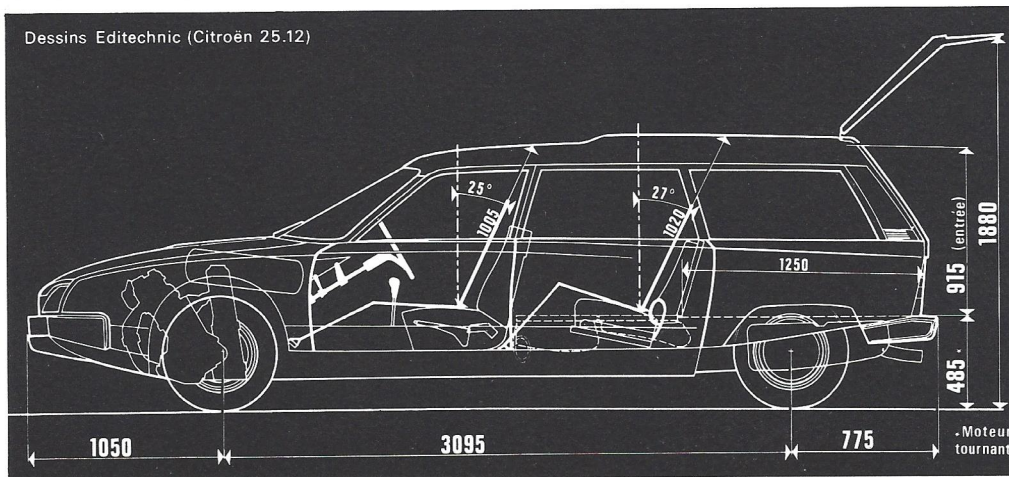


Photo Guyot (Citroën 25.4).



Diesel versions : either fitted with the petrol engine of the CX 2000 (4 in-line cylinders, 1,985 cc, developing 102 HP DIN at 5,500 rpm, DIN torque 112 lb.ft at 3,000 rpm), with 4-speed mechanical gearbox with reverse, or with the engine of the 2200 CX Diesel (see page 4). In either of these versions, the Estate can be supplied with "Comfort" or "Super" fittings.

Suspension and transmission are the same as in the saloons. Ground-linkage units have been strengthened to stand up to the extra weight to be carried. This means that the CX Estates also have the fundamental and exclusive qualities of other Citroën Estates : constant height of the load, thanks to the attitude corrector, a privilege of hydropneumatic suspension.

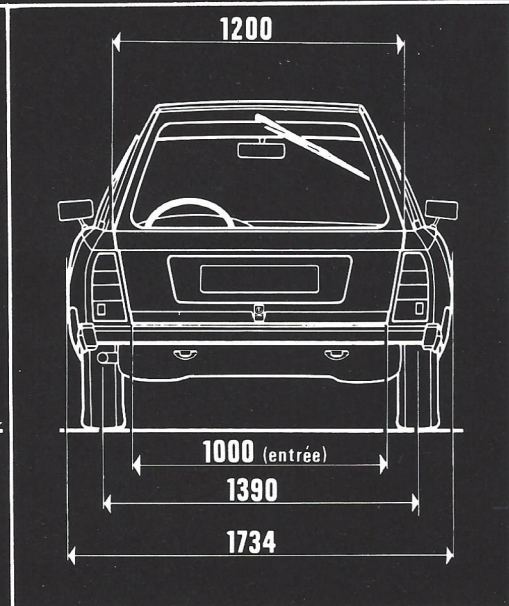
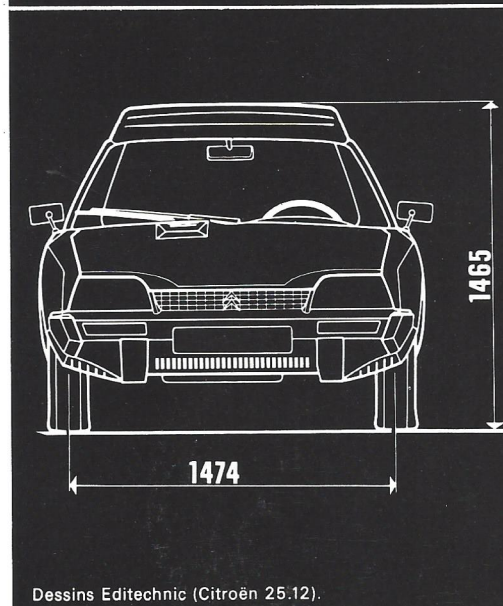
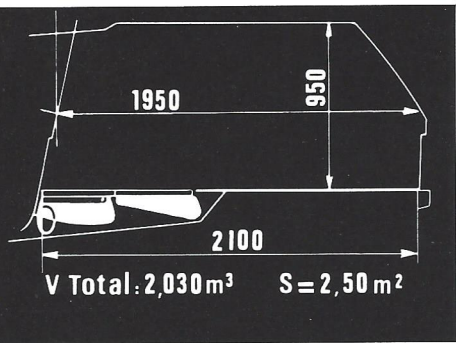
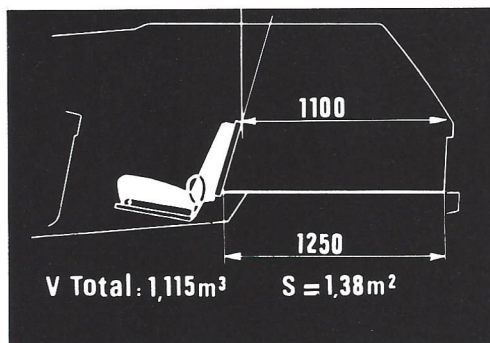
The CX Estates are fitted with 4 disc brakes, air-cooled not merely at the front but also at the rear wheels, with an appreciably increased braking area (22.5 sq.ins against 15 sq.ins for the saloon).

Despite the increase in length and wheel-base, turning radius remains sufficiently short not to raise any problem where manoeuvring is concerned, even in crowded streets : 18 1/2 ft between kerbs. Assisted servo-return steering optional.

The all-up weight of the CX 2000 petrol-

5.500 tr/mn, couple DIN 15,5 m.kg à 3.000 tr/mn) avec boîte mécanique à 4 rapports plus marche arrière. Soit équipés du moteur de la CX 2200 Diesel (voir page 4). Dans chacune de ces versions, le break peut être livré en équipement Comfort ou en équipement Super.

La suspension et la transmission sont les mêmes que pour les berlines. L'ensemble des liaisons au sol a été renforcé en fonc-



Dessins Editechnic (Citroën 25.12).

Photo Guyot (Citroën 25.1).

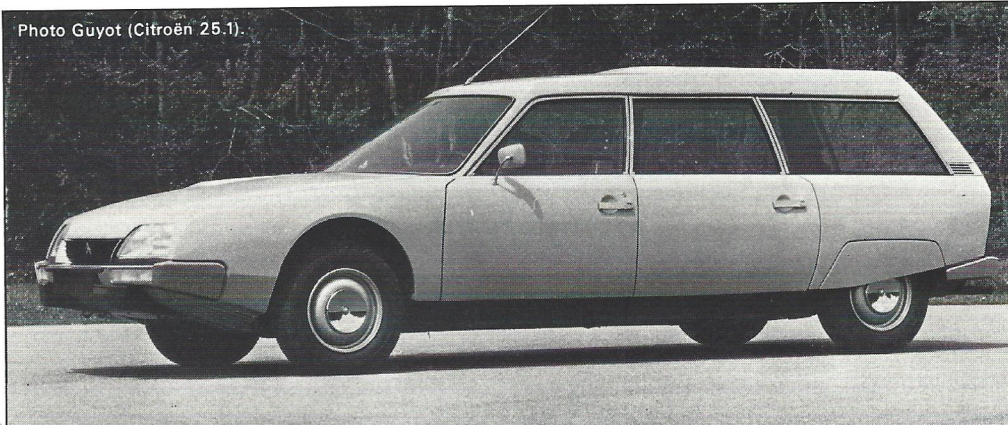


Photo Guyot (Citroën 25.6).



tion du poids supplémentaire à transporter. C'est-à-dire que les Breaks CX possèdent eux aussi la qualité fondamentale et exclusive des autres breaks Citroën : une hauteur constante du véhicule quelle que soit sa charge, grâce au correcteur d'assiette, privilège de la suspension hydropneumatique. Les breaks CX sont équipés de 4 freins à disque, ventilés non seulement à l'avant, mais aussi à l'arrière, ou la surface de freinage est très sensiblement augmentée par rapport aux berlines (145 cm² contre 96 cm² pour la berline).

Malgré l'augmentation de la longueur et de l'empattement, le diamètre de braquage reste suffisamment étroit pour ne poser aucun problème dans la circulation du véhicule, même dans les rues encombrées : 11,30 m entre trottoirs. Direction assistée à rappel asservi en option.

Le poids total en charge du break CX 2000 à essence est de 2.070 kg. Le poids total en charge du break CX 2200 Diesel est de 2.110 kg. Tous les breaks CX sont susceptibles de remorquer un poids de 1.300 kg (ou 1.500 kg dans la limite du PTR). La consommation des CX Breaks est extrêmement raisonnable : 8,4 l aux 100 km, à la moyenne de 90 km/h, à demi-charge pour la version essence ; 6,4 l de gas-oil aux 100 km, à la moyenne de 90 km/h, à demi-charge pour la version Diesel.

Le kilomètre départ arrêté est couvert en 35"8 par le break CX essence, en 42" par le break CX Diesel. La vitesse maximale du break à essence est de 171 km/h, celle du break à moteur Diesel de 144 km/h.

powered Estate is 4,564 lbs. That of the CX 2200 Diesel Estate is 4,652 lbs. All the Estates can tow a weight of 2,866 lbs (or 3,307 lbs if total road weight regulations are respected).

The CX Estates' consumption is very moderate : 34 mpg at an average speed of 56 mph, at half load, for the petrol version, 44 mpg with Diesel fuel, at 56 mph on half load, for the Diesel CX.

1,000 m from a standing start are covered in 35.8" by the petrol-driven CX Estate, in 42" by the Diesel version CX Estate. Maximum speed of the petrol version is 106 mph, that of the Diesel 89.5 miles per hour.

Photo Guyot (Citroën 25.3).





Photo A. Martin (Citroën 25.21)



Photo Guyot (Citroën 25.8)



Photo A. Martin (Citroën 25.22)

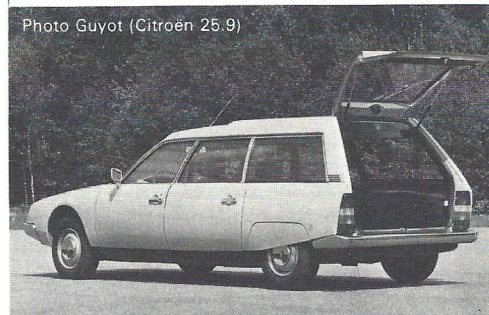


Photo Guyot (Citroën 25.9)



Photo Guyot (Citroën 25.18)

Ces photographies sont à la libre disposition des journalistes. Il suffit d'écrire au Service de Presse Citroën en indiquant le n° de référence pour recevoir le nombre d'épreuves 18 × 24 demandé.

These photographs are at the disposal of the journalists. All you have to do is write to the Citroën Press Service quoting the reference number and you will receive the quantity of 18 cm × 24 cm requested.

Photo Guyot (Citroën 25.11)

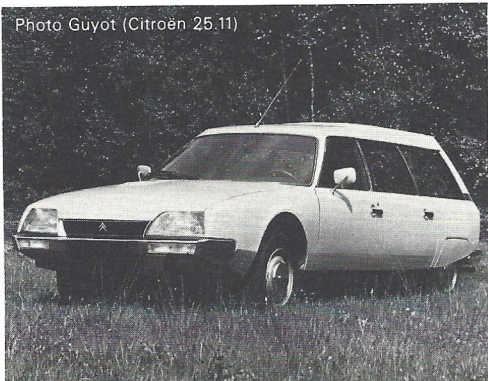


Photo Guyot (Citroën 25.7)



Photo Guyot (Citroën 25.16)



Photo Guyot (Citroën 25.15)

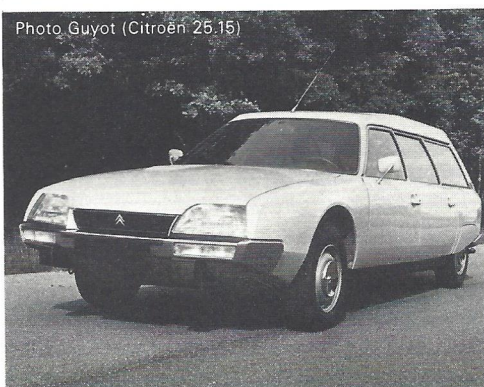


Photo Guyot (Citroën 25.17)



Photo Guyot (Citroën 25.14)

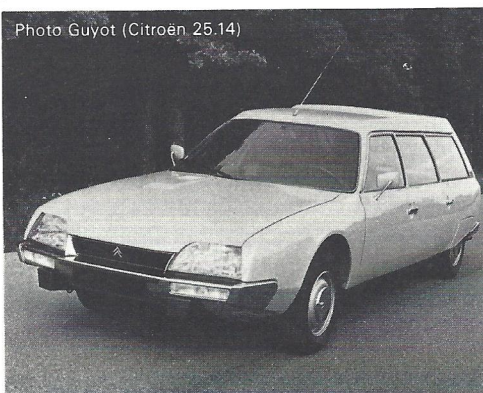


Photo A. Martin (Citroën 25.19)

Photo A. Martin (Citroën 25.20)



LAURENT
(Citroën 7.404)



ROMAOZINHO (Citroën 7.398)



ROMAOZINHO (Citroën 7.400)



FRANCISCO ROMAOZINHO

Prenez deux GS, placez les au départ d'un rallye international au milieu d'autres voitures disposant du double de cylindrée et du triple de puissance. Vous haussez les épaules ? Vous avez tort. D'abord il sera intéressant d'examiner les résultats qu'elles obtiennent dans leur classe, c'est-à-dire parmi les voitures de cylindrées équivalentes (moins de 1300 cm³). Ensuite on pourra comparer - en connaissance de cause - leurs performances avec celles des "grosses".

Cette expérience en forme de gageure, Marlène Cotton vient une nouvelle fois de la mener à bien en mettant deux GS à la disposition du portugais Francisco Romãozinho et du français Claude Laurent pour le 9^e Rallye du Portugal (ex TAP) qui s'est couru du 18 au 20 juillet.

Le Rallye du Portugal - avec ses 2.000 km, ses 30.000 virages et ses 30 épreuves spéciales, la plupart sur d'étroites et très accidentées pistes de terre - fait partie de cette famille d'épreuves comme le Safari, le Maroc, l'Acropole ou le Bandama, dans lesquelles le seul fait de parvenir à l'arrivée suffit à établir les qualités d'un pilote et d'une voiture.

Première question : les deux GS parvinrent-elles à l'arrivée ? La réponse est : oui, elles étaient parmi les 22 voitures rescapées, sur 73 au départ.

Deuxième question : les GS se comportèrent-elles correctement dans leur classe de cylindrée ? Réponse : les GS rempor-

Take 2 GSs, put them in at the start of an international Rally among other cars with twice the engine capacity and three times the power. Why shrug your shoulders? You would be wrong. First of all, it would be interesting to take a look at the results they secure in their own class - among cars of equivalent engine capacity (under 1300 cc). After that, it will become possible - with all the facts at our fingertips - to compare their performance figures with those of the "big" uns".

This experiment - in the form of a bet at long odds - has once again been taken to a satisfactory conclusion by Marlène Cotton, when she placed two GSs at the disposal of Portugese Francisco Romãozinho and Claude Laurent, a Frenchman, for the 9th Portugese Rally (ex TAP), run between 18 and 20 July.

The Portugese Rally - with 1,243 miles, 30,000 bends and 30 special tests, most of them over narrow and very rough earth tracks - belongs to that family of trials also numbering the Safari, the Morocco, Acropolis and Bandama rallies, in which the mere fact of making it to the finish is enough to establish the capacity of a driver, and of a car.

First question : did both the GSs make it to the finish? Answer : yes, they were both among the 22 survivors out of the 73 starters.

LAURENT (Citroën 7.402)



ROMÃOZINHO (Citroën 7.399)



LAURENT (Citroën 7.401)



PREMIER DE LA CLASSE

tèrent haut la main le classement général de leur classe : Romãozinho-Bernabo premier, Laurent-Marché second.

Troisième question : des voitures de tourisme de 1.200 ou 1.300 cm³ ont-elles leur place dans une confrontation avec des monstres surpuissants spécialement conçus pour la compétition et assistés des meilleurs mécanos de course de la planète? Réponse : les deux GS préparées par le service Compétitions Citroën en groupe II (cylindrée portée de 1.220 à 1.299 cm³, puissance réelle environ 100 ch à 7.400 tr/mn) étaient opposées à des véhicules disposant de 200 ch et plus (280 ch pour les Datsun 260 Z, 240 ch pour les BMW 2002, etc.). L'extraordinaire tenue de route des GS, leur maniabilité, ne suffisaient pas, malgré la virtuosité de leurs pilotes, à combler ce handicap de cylindrée et de puissance. Pourtant on vit dans l'épreuve spéciale de Viseu, Francisco Romãozinho signer le 4^e meilleur temps, à 34 secondes seulement de Marku Allen, vainqueur du Rallye, avec sa Fiat 124 Abarth 1839 de "Grand Tourisme Spécial" (200 ch)! Pourtant on vit Claude Laurent, mit en goût par les trente épreuves spéciales qu'il venait d'accomplir, terminer 6^e dans la dernière, juste derrière le même Allen! Pourtant on vit, dans la longue spéciale d'Arganil (48 km) Romãozinho terminer 9^e en roulant 18 km sur une jante à la suite d'une crevaison! Pourtant Romãozinho est 8^e au classement général scratch (à 21 secondes de la Datsun Violet 230 ch de Mehta) et Laurent 14^e!

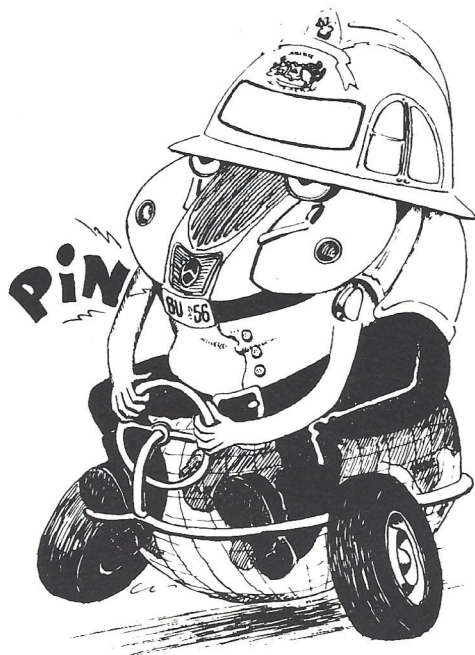
Second question : did the GSs behave honourably in their capacity class? Answer : the GSs won the general classification for their class hands down : Romãozinho-Bernabo first, Laurent-Marché second.

Third question : are 1200 or 1300 cc cars suitably matched against hyper-powered monsters specially designed for competition and maintained by the planet's best mechanics? Answer : the two GSs prepared by Citroën's Competitions Department in group II (capacity increased from 1,220 to 1,299 cc, effective horsepower about 100 HP at 7,400 rpm) were pitted against vehicles able to call upon 200 HP or more (280 HP for the Datsun 260 Zs, 240 for the BMW 2002s etc.). The GSs' extraordinary road-holding and manoeuvrability were insufficient, in spite of their drivers' virtuosity, to make up for this power handicap. And yet, in the special test at Viseu, Francisco Romãozinho made the fourth best time, a mere 34 seconds behind Marku Allen, winner of the Rally, in his Fiat 124 Abarth 1839 "Gran Turismo Special" (200 HP!). And yet Claude Laurent, his appetite whetted by the thirty special tests he had just been through, finished 6th in the last, just behind the selfsame Allen! And yet, in the long special run at Arganil (29.8 miles) Romãozinho came in 9th after doing over 11 mi. on his wheel rim after a puncture! And yet, Romãozinho came in 8th in the general scratch classification (21 seconds behind Mehta's 230-HP Datsun Violet), while Claude Laurent was 14th!

DEUX POMPIERS

**Partis du Chili il y a 4 ans,
après 64.000 km en 2 CV, ils
poursuivent un tour du monde
sur une grande échelle!**

Marcello Lana, 29 ans, et Ricardo Nazar, 29 ans, étaient pompiers à Santiago du Chili. Des pompiers qui n'ont pas le feu au train - ni à la voiture. Partis, le 24 septembre 1971, pour acheter des allumettes (ce qui est le comble pour des pompiers), ils ont poussé jusqu'en Suède où ils passèrent en octobre 1974. Ils ne s'étaient pas pressés : le Chili tout en long, le Pérou tout en haut, l'Équateur tout en large, la Colombie tout en travers. Après, on ne fait plus le détail : Panama, Costa-Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador, Guatemala, Mexique, l'Amérique dans tous ses états (ou presque : dix-neuf, de l'Atlantique au Pacifique). Fini? Non : New York-Hambourg d'un coup de bateau, puis l'Allemagne, le Danemark, la Suède (et ses allumettes, enfin!), la Norvège, la Finlande, re-l'Allemagne et la France. Ils sont loin - à tous les sens du mot - d'être rentrés chez eux : après une escale à Paris, ils repartent pour un tour d'Espagne, olé! Le Portugal, l'Italie, la Tunisie, un tour complet d'Afrique, le Moyen-Orient, l'Inde, le Népal... Ils ont décidé de mener au bout du monde leur Citronetta. Qu'est-ce que c'est, une boisson gazeuse? Citronetta a la couleur d'une 2 CV, son nom sonne comme un nom de 2 CV, elle ressemble à une 2 CV, mais elle est une 2 CV. Ou presque : une 2 CV par devant, une grosse malle par derrière, c'est le modèle monté au Chili où elle est la voiture nationale. La leur date de 1960. A leur départ, elle avait 200.000 kilomètres à son compteur. Eux 350 dollars américains à leur compte. Alors, pour vivre et pour survivre au cours de leur périple, ils ont fait toutes sortes de métiers : peintres en bâtiment à Mexico, jardiniers paysagistes en Californie, figurants chauffeurs de camion dans un film de cow-boys, garçons de restaurant dans le Middle West. A



Marcello Lana, 29, and Ricardo Nazar, 29, were firemen at Santiago, Chile. Neither they nor their car seem to say: "Hey, where's the fire?". Having left home on 24 September 1971 to buy a box of matches (what a thing for firemen to buy!) they went all the way to

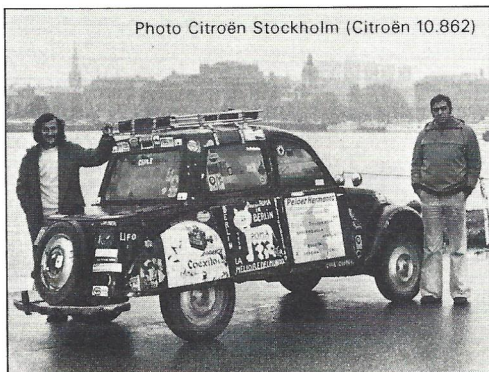


Sweden, which they crossed in October 1974. They had been taking it easy : the length of Chile, the heights of Peru, the breadth of Ecuador and diagonally through Colombia. Then countries innumerable : Panama, Costa-Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala, Mexico, nineteen U.S. states from the Atlantic to the Pacific. Was it all over ? No! New York-Hamburg by boat; Germany, Denmark, Sweden (those matches at long last!), Norway, Finland, Germany again, and France. They were a long way - in every sense of the term - from getting home : after a stay in Paris, off they went to Spain (olé!), Portugal, Italy, Tunisia, a tour all around Africa, the Middle East, India, Nepal.

They are determined to take their Citronetta right round the world. But what is Citronetta?

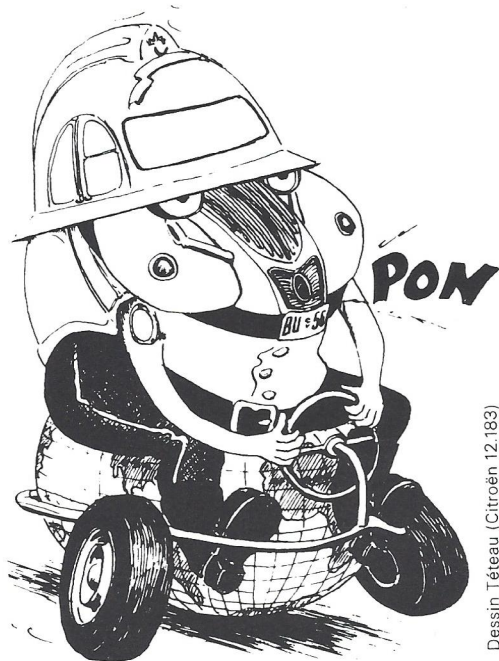
A fizzy drink, perhaps ? Actually, Citronetta is the colour of a 2 CV, its name sounds like that of a 2 CV, it looks like a 2 CV - but then

Photo Citroën Stockholm (Citroën 10.862)



DE SANTIAGO

4 years older than on leaving Chile – in a 2 CV now 40,000 miles more mature – they are finishing their round-the world tour with enthusiasm unquenched!



Dessin Têteau (Citroën 12.183)

New York, ils ont exposé leur voiture au Salon de la voiture de course! Cuisiniers en Allemagne, ils ont fait goûter les plats chiliens à des bavarois qui en pleurent encore... Mais pompiers ils étaient, pompiers ils restent! Ils font le tour du monde des casernes de pompiers, où, solidarité aidant, ils ont toujours trouvé à se loger. Ils pensent repasser à Paris dans deux ans environ. Puis ils repartiront pour le Brésil, l'Amérique du Sud d'Est en Ouest, et le Chili.

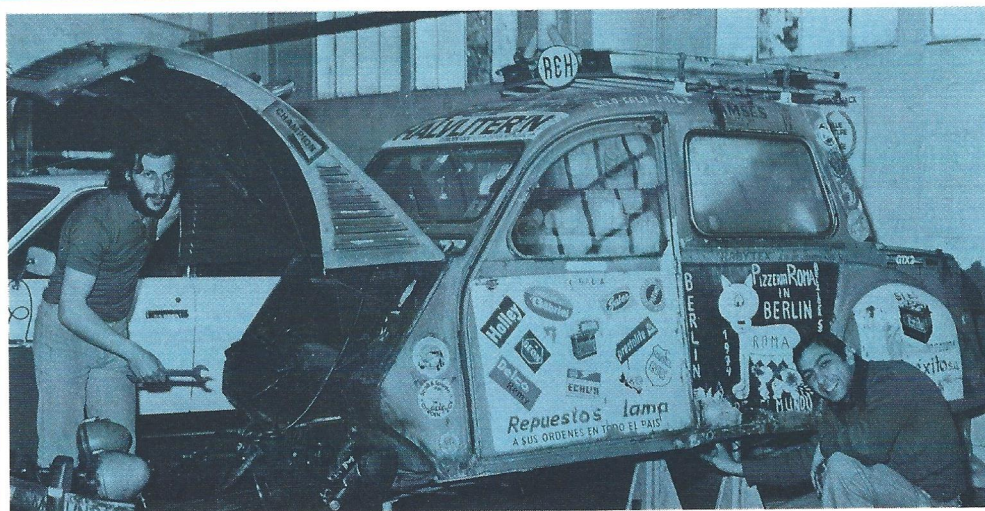
Ensuite? Il leur reste la lune. D'ici là, elle aura peut-être sa caserne de pompiers.

it is a 2 CV – or almost : its forward part is all 2 CV, but it has a large trunk at the rear; it is the model assembled in Chile, where it is the national motor car. Theirs is of the 1960 vintage. When they started out, the clock read 200,000 kilometres (125,000 miles). Their total assets were 350 US dollars. And so, to keep body and soul together throughout the long trek, they worked at all sorts of jobs : house painters in Mexico, landscape gardeners in California, truck-driver extras in a cow-boy picture, restaurant waiters in the Mid-West. In New York, they exhibited their vehicle at the racing-car show! Working as cooks in Germany, they gave some Bavarians a taste of Chilean food : it was hot – almost incendiary! But firemen once, firemen ever!

They are on a world tour of fire stations, where they have always found a brotherly welcome and a roof to put over their heads!

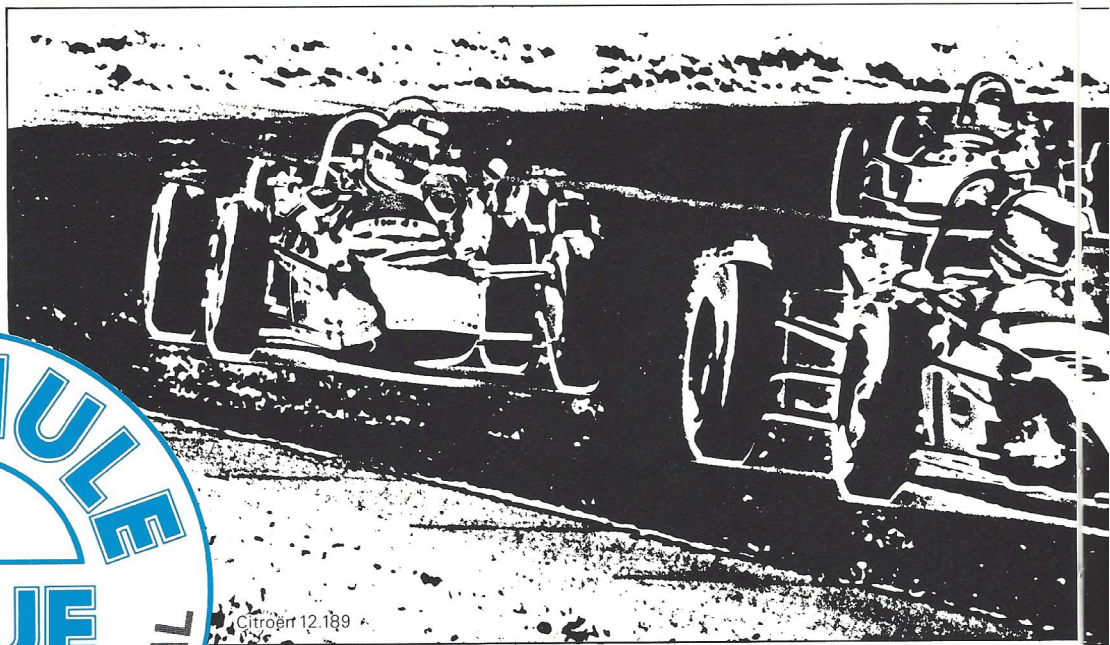
They anticipate coming through Paris again in two years or so. Then they will be off again to Brazil, thence to cross South America from East to West, and so to Chile. And what after that? The Moon, perhaps.

By then it too may have its own fire stations.



A Paris, la Citronetta avait parcouru depuis son départ du Chili 64.000 km et tout vu, tout connu, tout subi, tout surmonté, la chaleur du désert d'Acatama comme d'Arizona, le froid des montagnes enneigées de la Laponie norvégienne. Dans des mines de cuivre, elle était descendue à 3.000 mètres. En Équateur, elle avait grimpé pendant huit heures en première la piste défoncée du col de la Liña. A Paris, Marcello et Ricardo l'ont complètement deshabillée pour lui refaire une santé. Elle a 264.000 km dans les jantes. Elle continue! (Photo Guyot. Citroën 10.865.)

On reaching Paris, the Citronetta had covered 40,000 miles since leaving Chile, and had seen everything, known everything, undergone everything, the heat of the Atacam desert and that of Arizona, and the cold of the snow-capped mountains of Norwegian Lapland. In the copper mines, it had gone 10,000 feet down. In Ecuador, it had climbed in bottom gear for eight hours up the pitted track to the Lina pass. Back in Paris, Marcello and Ricardo stripped her completely for the good of her health. 165,000 miles have flowed under her wheels – yet she carries on undismayed!



CRITERIUM NATIONAL 1975 : JAFFRENOU TOUJOURS EN TETE

Après douze épreuves très disputées et avant la finale, Philippe Jaffrennou qui, dès les premières, avait pris la tête du Critérium National de Formule Bleue Citroën-Total-Michelin 1975, avait su conserver son avance malgré les attaques de Michel Lamoureux, Guy Léon-Dufour, Jean-Loup Dewilde, Jean Fradet, Raymond Zehler et les nouveaux venus Pascal Huteau et Hervé Didion.

Magny-Cours : Jaffrennou

14 juillet, très beau temps chaud. Fradet égale aux essais le record du tour établi par Poisson en 1974 et part en "pole position" dans la finale. En tête aux deux premiers passages, il est doublé par Jaffrennou dans le troisième tour. Les deux hommes se détachent devant Huteau et Léon-Dufour. Fradet reprend le commandement dans le sixième tour, mais une faute le fait bientôt rétrograder en 6^e position, puis des ennuis de carburation lui font encore perdre du terrain. Jaffrennou gagne aisément, avec près de 16 secondes d'avance sur Huteau. Léon-Dufour 3^e, Didion 4^e, Dewilde 5^e.

Croix-en-Ternois : Dewilde

20 juillet, ciel menaçant, piste mouillée. Léon-Dufour part en tête suivi de Lamoureux, Zehler, Dewilde. Fradet (qui a râté son départ ainsi que Jaffrennou) s'en va

After a dozen strenuous contests and before the final, Philippe Jaffrennou who, from the first meetings, had taken the lead in the "Blue Formula National Criterium" sponsored by Citroën, Total and Michelin for 1975, had proved able to maintain it, despite strong competition from Michel Lamoureux, Guy Léon-Dufour, Jean-Loup Dewilde, Jean Fradet, Raymond Zehler, together with newcomers Pascal Huteau and Hervé Didion.

Magny-Cours : Jaffrennou

On July 14th, lovely hot weather. During the trial runs, Fradet equalled the lap record set by Poisson in 1974 and was in "pole position" in the final. Keeping the lead during the first two laps, he was overtaken by Jaffrennou in the third lap. The two drivers took a healthy lead over Huteau and Léon-Dufour. Fradet grabbed the lead once more during the sixth lap, only to drop to 6th place shortly after, owing to a fault; carburettor trouble was to make him lose yet more ground. It was an easy victory for Jaffrennou, almost 16 seconds ahead of Huteau. Léon-Dufour was 3rd, Didion 4th and Dewilde 5th.

Croix-en-Ternois : Dewilde

On 20th July, threatening skies and a wet track. Léon-Dufour started ahead, followed by Lamoureux, Zehler and Dewilde. Fradet (who, like Jaffrennou, had muffed his start) ran into the railings during the very first



aux grillages dès le premier tour. Dans le 8^e tour, Zehler prend la tête, la perd, la reprend. Mais derrière ce duel des leaders, Jaffrennou, monté en pneus rapides, entame, sur la piste qui commence à sécher, une très belle remontée de la 9^e place jusque dans les roues de Zehler, lui-même gêné pendant plusieurs tours par Reboul. Dans le dernier tour, Jaffrennou tente de passer sur l'herbe pour doubler Zehler par la droite. Ils vont tous deux aux grillages, ils s'emmêlent en faisant leur marche arrière. Dewilde en profite pour prendre la 1^{re} place et Léon-Dufour la 2^e. Zehler, frustré de sa victoire, parvient tout de même à terminer 3^e, devant Jaffrennou, Denieul 5^e.

Nogaro : Jaffrennou

27 juillet. Temps chaud et sec. Quatre hommes partent en tête, très groupés, dans l'ordre : Dewilde, Lamoureux, Jaffrennou,

lap. In the 8th lap Zehler took the lead, lost it, and recaptured it. But, behind this duel among leaders, Jaffrennou, with high-speed tyres fitted and a drying-out track, started a fine climb back from 9th place to almost neck-and-neck with Zehler who had, for his part, been worried over several laps by Reboul. During the last lap, Jaffrennou tried running over the grass verge to overtake Zehler on the right. Both of them went into the safety barrier, and became entangled as they reversed... Dewilde took this opportunity to get into first place and Léon-Dufour into the 2nd. Zehler, done out of his first place, nevertheless managed 3rd, ahead of Jaffrennou. Denieul was 5th.

Nogaro : Jaffrennou

27 July. Hot and dry Four men in the lead at the start, very closely grouped in this order : Dewilde, Lamoureux, Jaffrennou, Fradet. During the second lap, Jaffrennou took the lead, then Dewilde again during the 4th,



Photo Guyot
(Citroën 20.39)



Fradet. Au second tour, Jaffrennou passe en tête, puis à nouveau Dewilde au 4^e, les quatre hommes restant toujours très groupés. Au 5^e tour, Jaffrennou change de braquet et montre qu'il est chez lui (Jaffrennou appartient à l'écurie Armagnac-Bigorre, de même que Dewilde), il prend la tête et ne la lâchera plus : 1^{er} Jaffrennou, à 3 secondes devant Lamoureux, 3^e Dewilde, 4^e Didion (un "jeune" qui progresse régulièrement), 5^e Léon-Dufour, 6^e Fradet, groupés en 14 secondes.



Croix-en-Ternois : Lamoureux

Beau temps pour la première épreuve de la rentrée, les 6 et 7 septembre. Deux qualifications (Lamoureux d'une part, devant Zehler très bien revenu; Miniou d'autre part, devant Jaffrennou) et une finale en 25 tours qui fut d'une limpidité exceptionnelle. Au 3^e passage Lamoureux, en tête, et Fradet, passent Miniou qui avait mené les premiers tours. Positions inchangées jusqu'au 11^e tour. Lamoureux creuse l'écart, pourchassé par le trio Miniou-Fradet - Zehler. Et Jaffrennou ? Au sein du peloton emmené par Léon-Dufour et Tranchant, Jaffrennou prend son temps. Mais il le prend trop : au fil des tours, Lamoureux, qui domine nettement la course, accentue son avance; Miniou lâche Fradet, doublé par Zehler au 16^e passage. 1^{er} Lamoureux en 25'26"3 (107,798 km/h), 2^e Miniou, 3^e Zehler, 4^e Fradet, 5^e Tranchant, 6^e Léon-Dufour, 7^e Jaffrennou.

Albi : Lamoureux

Pour ce week-end albigeois des 13 et 14 septembre, le ciel lui aussi s'était mis en

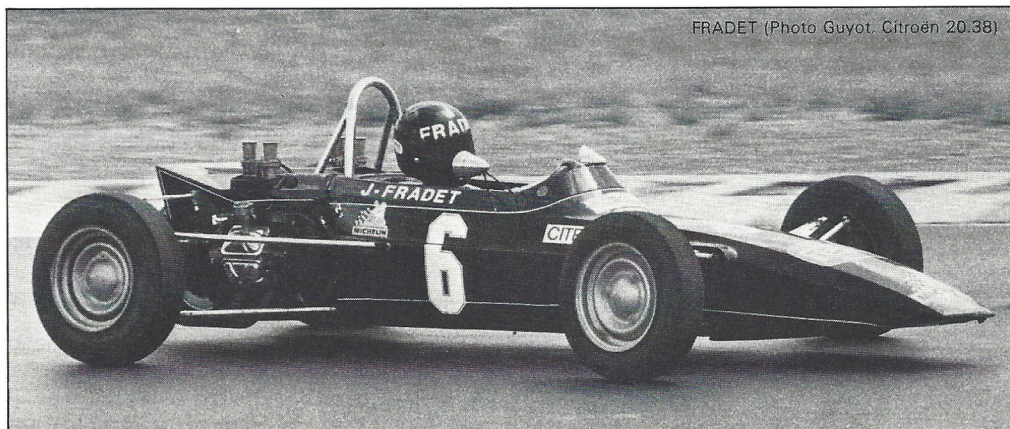
all four drivers still remaining tightly grouped. In the 5th lap, Jaffrennou stepped up the pace and showed that he was on his own stamping ground (Jaffrennou belongs to the Armagnac-Bigorre stable, as does Dewilde), took the lead and hung on to it : 1st Jaffrennou, 3 secs ahead of Lamoureux, 3rd Dewilde, 4th Didion (a rooky making steady progress), 5th Léon-Dufour, 6th Fradet, the whole bunch grouped within 14 seconds.

Croix-en-Ternois : Lamoureux

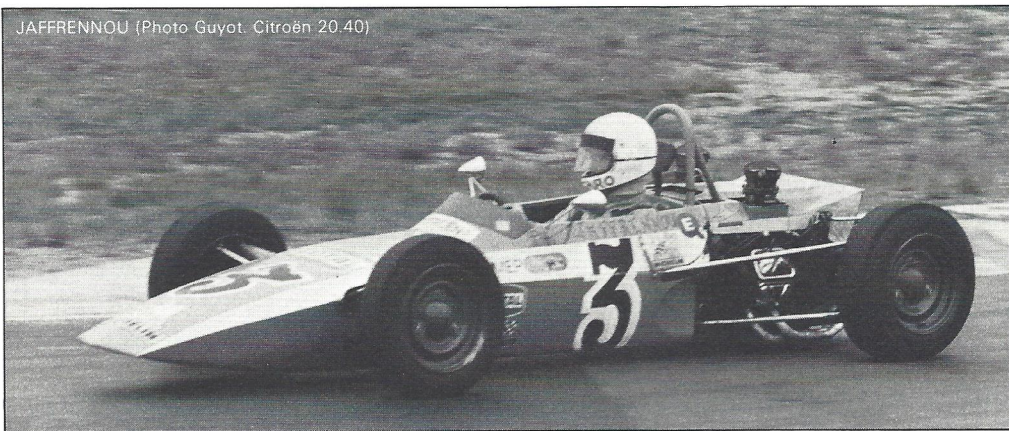
Fine weather for the first post-holiday meeting on 6 and 7 September. Two qualification heats (Lamoureux first in front of Zehler, in splendid fettle, on the one hand; on the other, Miniou, ahead of Jaffrennou) and a 25-lap final which was particularly clean-cut : during the 3rd lap Lamoureux, ahead, with Fradet following, overtook Miniou who had held the lead in the first laps. Positions remained unchanged until the 11th lap, Lamoureux increasing his lead, followed by the Miniou-Zehler-Fradet trio. And what about Jaffrennou? Among the main group led by Léon-Dufour and Tranchant, Jaffrennou was taking his time. But too much is too much : as lap followed upon lap, Lamoureux, who definitely was dominating the race, further increased his lead. Miniou shook Fradet, overtaken by Zehler in the 16th lap, from his heels. 1st Lamoureux in 26' 26.3" (66.982 mph), 2nd Miniou, 3rd Zehler, 4th Fradet, 5th Tranchant, 6th Léon-Dufour, 7th Jaffrennou.

Albi : Lamoureux

For this week-end of 13 and 14 September at Albi, the sky also had adopted the "Blue Formula". Fradet, with the best time during the trials, was in "pole position" at the start



FRADET (Photo Guyot. Citroën 20.38)



formule bleue. Fradet, meilleur chrono aux essais, est en "pole position" au départ de la finale, à côté de Lamoureux. Démarrage sur les chapeaux de roues. Jaffrennou rate son départ et se laisse enfermer par le peloton. Fradet, sort sur tête à queue et abandonne quelques tours plus tard. Lamoureux conduit le bal devant Didion et Dussouchaud que cette course révèle. Lamoureux et Didion se relayent en tête et font le trou (8 à 10 secondes sur le peloton). Jaffrennou mène la poursuite mais en vain : au 15^e et dernier tour, Didion double Lamoureux au bout de la ligne droite, mais Lamoureux reprend la tête avant le dernier virage. Didion essaye de le déborder... les deux voitures passent presque ensemble la ligne, Lamoureux l'emporte d'un dixième de seconde! Troisième Jaffrennou à huit secondes, devant Dussouchaud, Huteau, Alborghetti, Dewilde...

Nogaro : Dewilde

Du fait des exigences d'horaires du Tour de France Automobile, ce n'est que tôt dans la matinée du dimanche 21 septembre que les essais de Formule Bleue purent débuter, les monoplaces s'enveloppant des écharpes de brume qui, ça et là, restaient encore sur le circuit de Nogaro. Ce fut un prélude exceptionnel à une magnifique journée sportive, couronnée par une finale fertile en rebondissements. Lamoureux, parti à la corde, devant Fradet, Didion et Jaffrennou, est doublé par Fradet au 2^e tour.

Au 4^e, Lamoureux reprend la tête à la suite d'un accrochage Didion-Fradet. Au 8^e tour, Lamoureux mène toujours, suivi d'assez loin par Jaffrennou et Dewilde, roues dans roues, distançant Huteau et Fradet qui revient. Un tête à queue de Jaffrennou laisse la voie libre à Dewilde, qui remonte sur Lamoureux. Aux prises avec sa boîte et privé de troisième vitesse,

of the finals, side-by-side with Lamoureux.

Bomb-like start : Jaffrennou messed up his start, and got himself trapped in the main body of cars. Fradet left the track in a skid and threw up the sponge a few laps later.

Lamoureux was setting the pace, in front of Didion and Dussouchaud, a revelation in this race. Lamoureux and Didion alternated in first place, managing to create a gap of 8 to 10 seconds between themselves and the main body of competitors. Jaffrennou headed the chase, but in vain : in the 15th and last lap, Didion overtook Lamoureux at the end of the straight, but Lamoureux got back into the lead before the last bend. Didion tried to get past him... both cars crossed the finish line almost simultaneously, Lamoureux winning by 1/10 sec.! Third Jaffrennou 8 seconds behind, followed by Dussouchaud, Huteau, Alborghetti, Dewilde...

Nogaro : Dewilde

As a result of the imperatives of the Tour de France Automobile, it was only possible for the Blue Formula trials to start on Sunday 21 September, early in the morning, the single-seater racers now and then wreathed in wisps of mist on the Nogaro circuit. It was an exceptional prelude to a magnificent day's sport, crowned by a final rich in the unexpected : Lamoureux, starting on the rails ahead of Fradet, Didion and Jaffrennou, was overtaken by Fradet in the second lap.

In the 4th, Lamoureux again took the lead after Didion and Fradet had got into a tangle. In the 8th lap, Lamoureux was still in the lead, followed at some distance by Jaffrennou and Dewilde, wheel to wheel and ahead of Huteau and Fradet, who was making a comeback. A skid of Jaffrennou's left the track clear for Dewilde, who crept up on Lamoureux. In trouble with his gearbox and in the absence of third, the latter was forced to slow down.

Dewilde, now in the lead, was in his turn



celui-ci va être contraint de ralentir. Dewilde, parvenu en tête, est à son tour menacé par Fradet, derrière lui dès le 11^e passage. Mais il conserve l'avantage et termine, au 14^e tour, à une seconde devant Fradet, à la moyenne de 123,275 km/h, 3^e Tranchant, 4^e Jaffrennou, 5^e Dussouchaud... Lamoureux est 13^e. Dewilde, dans le feu de l'action, a battu de 2/10^e le record du tour établi l'an dernier à 1'30"2 par Patrick Piget, le champion de Formule Bleue 1974. Officieusement, Lamoureux avait fait mieux encore au cours des essais : 1'29"1, et Fradet 1'29"9.

Le challenge Citroën

Avant la dernière épreuve de la saison : Le Mans, 11 et 12 octobre, le classement général du Challenge Citroën du Critérium National de Formule Bleue 1975, s'établissait ainsi (dix meilleurs résultats obtenus par chaque pilote : 20 points au premier, 15 au 2^e, 12 au 3^e, 10 au 4^e, 8 au 5^e, 6 au 6^e, 4 au 7^e, 3 au 8^e, 2 au 9^e, 1 au 10^e) : en tête, le jeune pilote cévenol, Philippe Jaffrennou, avec 167 points, ne pouvait plus être battu. Il recueillait ainsi le fruit de ses efforts de début de saison, malgré une baisse de forme assez nette dans les dernières courses. Derrière lui, la lutte demeurait très ouverte pour les places d'honneur entre Michel Lamoureux, 2^e avec 120 points; Jean-Loup Dewilde 3^e avec 100 points; Guy Léon-Dufour 4^e avec 92 points et Fradet 5^e avec 85 points. Théoriquement, tous pouvaient encore prétendre à la médaille d'argent. Ensuite venaient : 6^e Raymond Zehler 63 points; 7^e Pascal Huteau 48 points; 8^e Hervé Didion 42 points; 9^e Jean-Marc Tranchant 37 points; 10^e Michel Miniou 31 points; 11^e ex-æquo Jean-Paul Dussouchaud et "Birotor" 28 points; 13^e René Alborghetti 26 points; 14^e Jean-Luc Denieuil 25 points; 15^e Patrick Thirouin 24 points...

threatened by Fradet, following on his heels as from the 11th lap. He however managed to keep the lead and, in the 14th lap, finished one second in front of Fradet, at an average of 76.599 mph. 3rd Tranchant, 4th Jaffrennou, 5th Dussouchaud... Lamoureux was 13th.

Dewilde, in the heat of the moment, had by 2/10 sec. beaten the lap record set last year by Patrick Piget in 1' 30.2", the 1974 Blue Formula champion. Unofficially, Lamoureux had done even better during the preliminary trials : 1'29.1", and Fradet 1'29.9".

The Citroën Challenge

Up to the last event of the season, at Le Mans on 11 and 12 October, the general classification of the National Blue Formula "Critérium" Citroën Challenge Cup (ten best results achieved by each driver : 20 points for 1st, 15 for 2nd, 12 for 3rd, 10 for 4th, 8 for 5th, 6 for 6th, 4 for 7th, 3 for 8th, 2 for 9th and 1 for 10th) stood as follows : in the lead, the young driver from the Cévennes, Philippe Jaffrennou, with 167 points, could no longer be beaten. He thus reaped the benefit of his efforts early in the season, although he seemed to go distinctly off form in the latest races. Behind him, the field remained very open for places of honour between Michel Lamoureux, runner up with 120 points; Jean-Loup Dewilde, 3rd with 100 points; Guy Léon-Dufour with 92 points and Fradet with 85. Theoretically, any one of them was still in the running for the silver medal. Then came : 6th Raymond Zehler, 63 points; 7th Pascal Huteau, 48 points; 8th Hervé Didion, 42 points; 9th Jean-Marc Tranchant, 37 points, 10th Michel Miniou, 31 points; equal 11th Jean-Paul Dussouchaud and "Birotor", 28 points; 13th René Alborghetti, 26 points; 14th Jean-Luc Denieul, 25 points; 15th Patrick Thirouin, 24 points; and then the others...



HUTEAU (Photo Guyot. Citroën 20.36)



PONT-DE-RUAN
(Photo Malard. Citroën 19.378)

B. FRANCO ET J.-L. ARNAUD PREMIERS AU TROPHÉE INTERNATIONAL 1975

Du 19 juillet au 21 septembre, quatre nouveaux 2 CV Cross ont porté à quatorze les épreuves comptant pour le Trophée International Citroën-Total. Il ne restait plus à courir que l'épreuve de Lisbonne, les 27 et 28 septembre, et la finale en Suisse, à Botterens-Gruyères, près de Fribourg, les 18 et 19 octobre.

Pont-de-Ruan : affluence record !

19 et 20 juillet. Très beau temps. Tous les records battus : en concurrents (167 engagés) et en spectateurs, dont le nombre permit à la France d'égaliser enfin le niveau des foules des 2 CV Cross ibériques. Une piste difficile provoqua de spectaculaires retournements de situation. Seuls deux pilotes dominèrent sans désespérer : le creusotin Bruno Franco (4 fois 1^{er} sur 4 finales) en 602 cm³, et le normand Patrick Lapie (2 fois vainqueur en finale de sa catégorie 435 cm³).

Les autres réussirent là, échouèrent ici et ce fut souvent la déroute des ténors : Komaniecky, Butet, Cordebar, Fouquet en 435 cm³; Girard, Ballereau en 602 cm³. La Superfinale vit une sensationnelle remontée de Claude Pinaudeau. Inégal le samedi, malchanceux en finale de catégorie le dimanche, il arracha dans la dernière course une magnifique seconde place, derrière Bruno Franco et devant Michel Blanc, un autre creusotin. Meilleur 435 cm³ dans cette Superfinale : Lespinas 8^e, devant Lapie 9^e.

La Coruña : ¡ Viva Franco (Bruno) !

Fort de ses victoires à Pont-de-Ruan, Bruno Franco, tout seul et comme un

diver en Espagne : la Coruña, 26 et 27 juillet, beau temps le samedi, nuageux le dimanche, mais toujours chaud. 82 concu-

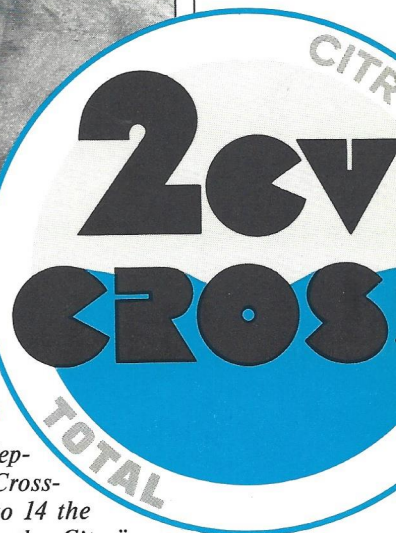
Between 19 July and 1st September, four further 2 CV Cross-country races have raised to 14 the total of events counting in the Citroën-Total International Trophy contest. There only remained to be run the Lisbon race on 27 and 28 September, and the final at Botterens-Gruyères, near Fribourg, Switzerland, on 18 and 19 October.

Pont-de-Ruan : record crowd !

19 and 20 July. Glorious weather. All records smashed, both competitor-wise (167 of them) and spectator-wise, at last bringing the strength of French spectator crowds up to Spanish levels. A difficult track gave rise to spectacular upsets in the situation. Alone two drivers dominated throughout : Bruno Franco, of Le Creusot (4 times 1st out of 4 finals), in a 602 cc car, and Normandy's Patrick Lapie (2 wins in his 435 cc category finals). The others were successful here, failed there, and often the favourites were nowhere : Komaniecky, Butet, Cordebar and Fouquet, 435 cc; and Girard and Ballereau, 602 cc. The Superfinal brought forth a sensational recovery by Claude Pinaudeau. Patchy on the Saturday, unlucky in his category final on the Sunday, he took a wonderful 2nd place, behind Bruno Franco and in front of Michel Blanc, another driver from Le Creusot, in the last race. Best 435 cc in this Superfinal : Lespinas, 8th, in front of Lapie, 9th.

La Coruña : ¡ Viva Franco (Bruno) !

Going from strength to strength after his Pont-de-Ruan victories, Bruno Franco went off, all by his little self, and did the same again in Spain. La Coruña, 26 and 27 July; fine on Saturday, cloudy on Sunday, but hot both days. 82 entries; among them 16 Portugese, and one Frenchman.



rents inscrits, dont 16 Portugais et un Français.

Une fois encore Bruno Franco raffla tous les titres, en finale de catégorie 602 cm³ et en finale mixte, chaque fois devant l'excellent catalan Jorge Formatger.

Un autre étranger, le Portugais Mira Amaral, remporta la finale des 435 cm³ devant l'Espagnol Miralta Gamisans.

Le classement général du 2 CV Cross de la Coruña s'établit ainsi, selon le mode de calcul particulier à l'Espagne : 1^{er} Bruno Franco (France), 2^e Miralta Gamisans (Espagne), 3^e Mira Amaral (Portugal), 4^e Jorge Formatger (Espagne)...

Le Creusot : encore les Franco !

La pluie, la pluie, la pluie... jusqu'au vendredi 19 septembre. Et un temps de mois d'août pour le week-end! Ouf! Devant plus de 12 000 spectateurs, 141 concurrents s'affrontèrent pendant 24 heures sur une piste rapide, souvent très resserrée en virages. Parmi ces concurrents, trois filles (dont Brigitte Servy, du Creusot, qui fit très bonne figure en finale 435 cm³ le samedi), sept Suisses (dont Werner Koenig, 8^e en finale toutes catégories du samedi), cinq Belges, trois Autrichiens (dont Georges Fischer, finaliste en 602 cm³ le samedi), et Jean-Pierre Beltoise (parti 19^e en série de qualification, le dimanche, il termina 3^e de la finale des catégories confondues, derrière Georges Popineau et Daniel Petit). Quant au ministre de la Qualité de la vie, André Jarrot, venu en voisin, il se serait bien laissé tenter si ses occupations lui en avaient laissé le loisir!

Comme prévu, les frères Franco, chez eux, dominèrent largement l'épreuve, faisant pratiquement ce qu'ils voulaient sur cette piste qu'ils connaissent à fond : Antonio vainqueur en finale 602 et en confondues le samedi, devant Bruno; Bruno vainqueur en finale le dimanche, devant Antonio.

Cependant il n'y eut pas de domination écrasante de l'écurie du Creusot. C'est ainsi que derrière les Franco en Superfinale on trouve un berrichon, l'excellent Jean

Once again, Bruno Franco whipped off all the credits, in the 602 cc final and in the mixed final, both times in front of the excellent Catalan driver Jorge Formatger. Another "foreigner", Mira Amaral, of Portugal, took the 435 cc final in front of Spaniard Miralta Gamisans. The general classification of the La Coruña 2 CV Cross-country race, calculated according to the method peculiar to Spain, was as follows : 1st Bruno Franco (France), 2nd Miralta Gamisans (Spain), 3rd Mira Amaral (Portugal), 4th Jorge Formatger (Spain)...

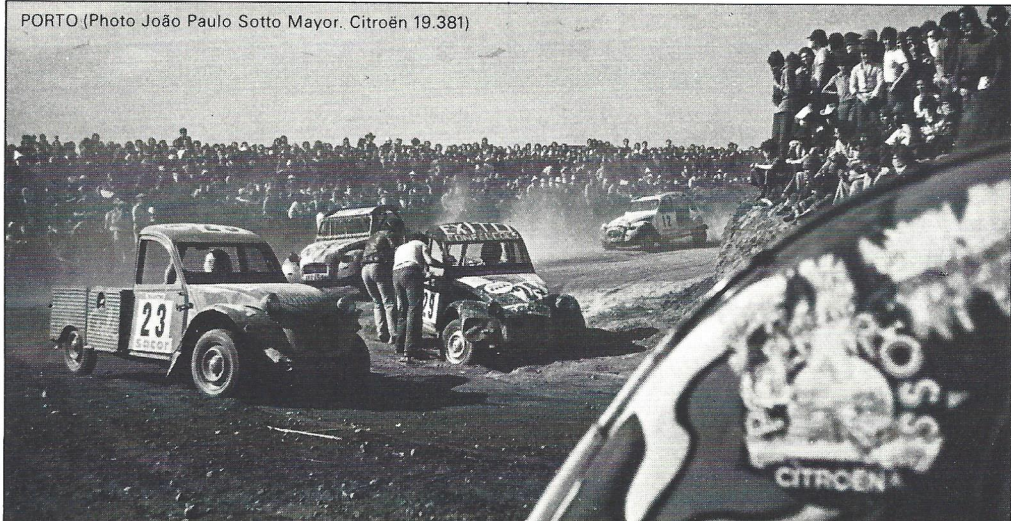
Le Creusot : The Francos do it again !

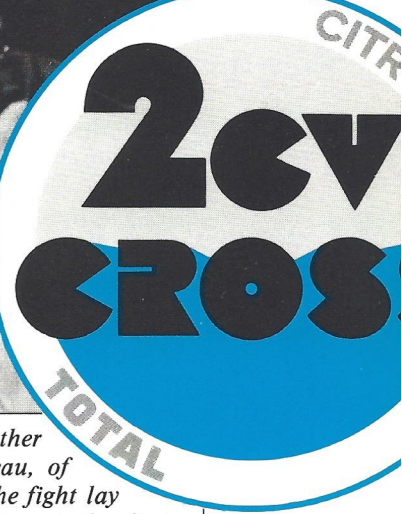
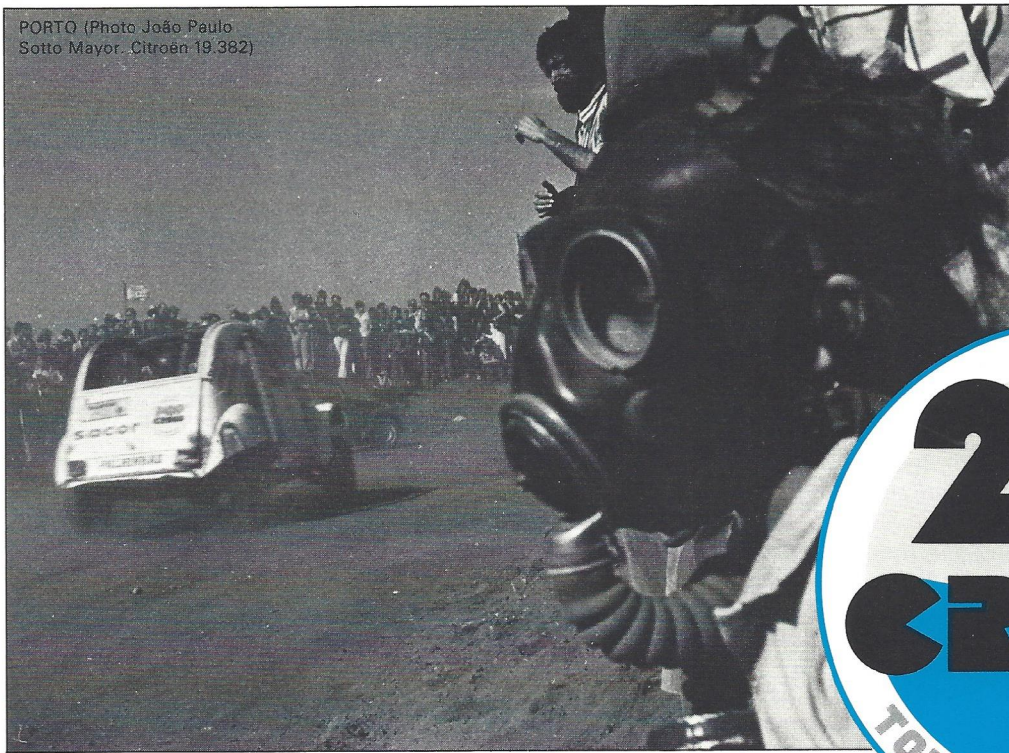
Rain, rain, rain... until Friday 19 September. And then summery weather for the week-end. What a relief! In the presence of over 12,000 spectators, 141 competitors fought it out for 24 hours, on a fast track with many a tight bend. Among these competitors three girls (one of them Brigitte Servy, of Le Creusot, who did very well in the Saturday 435 cc final), seven Swiss (Werner Koenig, 8th in the Saturday all-categories final, among them), five Belgians, three Austrians (Georg Fischer, one of the Team, was in the 602 cc final on Saturday), and Jean-Pierre Beltoise (starting 19th in the qualification heats on Sunday, he finished 3rd in the mixed categories final, behind Georges Popineau and Daniel Petit). As for the Minister for the Quality of Life, André Jarrot, who had come on a neighbourly visit, he wouldn't have minded having a go, had his occupations left him the time!

As predicted, the brothers Franco, at home, had it their own way throughout the meeting, doing practically as they wanted on this very familiar track : Antonio won the 602 cc and mixed finals on the Saturday, in front of Bruno, while Bruno won the Sunday final in front of Antonio.

Yet the Le Creusot stable did not crush the competition to a pulp. Thus, behind the Francos in the Superfinal was a man from the province of Berry, Jean Ballereau, an excellent performer from Bouesse (Indre), 3rd in front of Henri Girard, of Lezay

PORTO (Photo João Paulo Sotto Mayor. Citroën 19.381)





Ballereau de Bouesse (Indre), 3^e, devant Henri Girard, Lezay (Deux-Sèvres), et un autre berrichon, Georges Popineau, de Levroux. Depuis le samedi, tout, en 602 cm³, se joua entre ces cinq pilotes qui se répartirent les premières places au fil des épreuves.

En catégorie 435 cm³, la lutte fut beaucoup plus ouverte, les « gros bras » devant souvent céder la place à des outsiders, tel le creusotin (de Montchanin) Raymond Ducroux, 3^e en finale de catégorie le samedi. Le meilleur fut une nouvelle fois le bressan Jean-Luc Arnaud (une fois premier, une fois second en finale de catégorie, mieux classé des 435 en finale confondues et en Superfinale). Mais Patrick Lapie, premier le dimanche, ne fit rien le samedi; Rémy Cordebar, 2^e le samedi, ne fut que 6^e le dimanche; Patrick Butet, accidenté le samedi, courut pour l'honneur le dimanche... Retour, sur la fin de la saison, du vainqueur 1974, Jean-Michel Fouquet (3^e en finale le dimanche, 2^e des 435 en Superfinale).

Madrid : 50.000 spectateurs !

Durant le même week-end, pour le 2 CV Cross espagnol de Boadilla del Monte, dans les environs de Madrid, et par un temps « splendide », c'était la panique : les routes bloquées par les voitures de quelque cinquante mille spectateurs, bouchon de 8,600 km de longueur, intervention des hélicoptères de la Garde Civile pour tenter de canaliser la circulation! Sur la piste s'affrontaient 103 pilotes, dont 3 femmes et 9 Portugais. C'est d'ailleurs l'un de ceux-ci, Mira Amaral, qui devait remporter le 2 CV Cross (1^{er} en finale 435 et 1^{er} de cette catégorie en finale mixte) devant l'enfant du pays Ascaso Puyo (1^{er}

(Deux-Sèvres), and another Berrichon, Georges Popineau, of Levroux. From Saturday, the fight lay between these five, who shared the first places as the races progressed.

In the 435 cc category, the struggle was much more open, the "strong guys" often having to give way before hot outsiders such as Raymond Ducroux, of Montchanin, 3rd in the final of the category on the Saturday. The best was once again Jean-Luc Arnaud (once first, once second in category finals, and taking best place among the 435s in the mixed final and Superfinal). But Patrick Lapie, first on the Sunday, was nowhere on the Saturday; Rémy Cordebar, 2nd on the Saturday, was only 6th on Sunday; Patrick Butet, who had pranged on the Saturday, ran on the Sunday for the hell of it... and a come-back, towards the end of the season, of the 1974 winner, Jean-Michel Fouquet (3rd in the Sunday final, 2nd among 435s in the Superfinal).

Madrid : 50,000 spectators

During the same week-end, for the 2 CV Cross-country race at Boadilla del Monte, on the outskirts of Madrid and in "splendid" weather, panic was abroad : roads were blocked by the cars of some 50,000 spectators in a 5-mile jam, while Guardia Civil helicopters tried to get the traffic moving! On the track, 103 drivers were vying with one another, and among them 3 women and 9 Portuguese. One of these latter was to win the day : Mira Amaral (1st in the 435 cc final and first of his category in the mixed final); in front of the native Ascaso Puyo (1st in the 602 cc final, 3rd in the mixed final), and Catalan Jorge Formatger (2nd in the 602 category, 3rd in the mixed). Equal 4 th, Ségura Arauz and Miralta, both of Spain (2nd and 3rd in the 435s).

en finale 602, vainqueur en finale toutes catégories) et le catalan Jorge Fortmatger (2^e en catégorie 602, 3^e en mixte). 4^e ex-æquo les Espagnols Ségura Arauz et Miralta (2^e et 3^e en 435 cm³).

Clitheroe : British only!

Un troisième 2 CV Cross avait lieu durant ce même week-end du 20 et 21 septembre : à la suite du succès remporté par un premier 2 CV Cross fin juin en Grande-Bretagne, Citroën-Angleterre en organisait un second, à usage interne : Clitheroe, près de Manchester, dans le Lancashire.

Temps couvert, le samedi, soleil le dimanche; circuit glissant et même boueux. 6 000 spectateurs, 34 participants, tous britanniques, dont 13 femmes dans la course spéciale « ladies race », remportée par Frances Creasey, de Hitchin (Herts) en Dyane 6, et Rhoda Grey de Alresford (Hampshire) en 2 CV 4.

Leader incontesté de ce week-end : David O'Keeffe, de Sandy (Bedfordshire) chef d'atelier chez un agent Citroën, (1^{er} en finales 602 du samedi et du dimanche, 1^{er} en finale catégories confondues, 1^{er} en superfinale), devant James Jeffryes et Tony Mac Kusler.

John Waghorn, qui s'illustra en catégorie 435 cm³ (1^{er} en finale samedi, 3^e le dimanche et 4^e en finales confondues!) est âgé d'à peine 17 ans. Il avait passé son permis de conduire deux jours avant le 2 CV Cross!

Dans la même catégorie, Anthony Hume s'attribua la 2^e place le samedi, la 1^{re} le dimanche, en finales 635; et Royce Grey la 3^e en finale de catégorie, 5^e en catégories confondues le samedi, 4^e en Superfinale. Vous en entendrez sans doute parler en 1976.

Le Trophée : deux leaders

Après 14 épreuves internationales, le Trophée Citroën-Total 1975, basé sur les

Clitheroe : Britishers only!

Yet a third 2 CV Cross-country race took place during this same week-end of 20-21 September : as a result of the success met with by a first 2 CV Cross-country race run in the British Isles in late June, Citroën-England organized a second one "for internal use only", at Clitheroe, not far from Manchester, Lancashire.

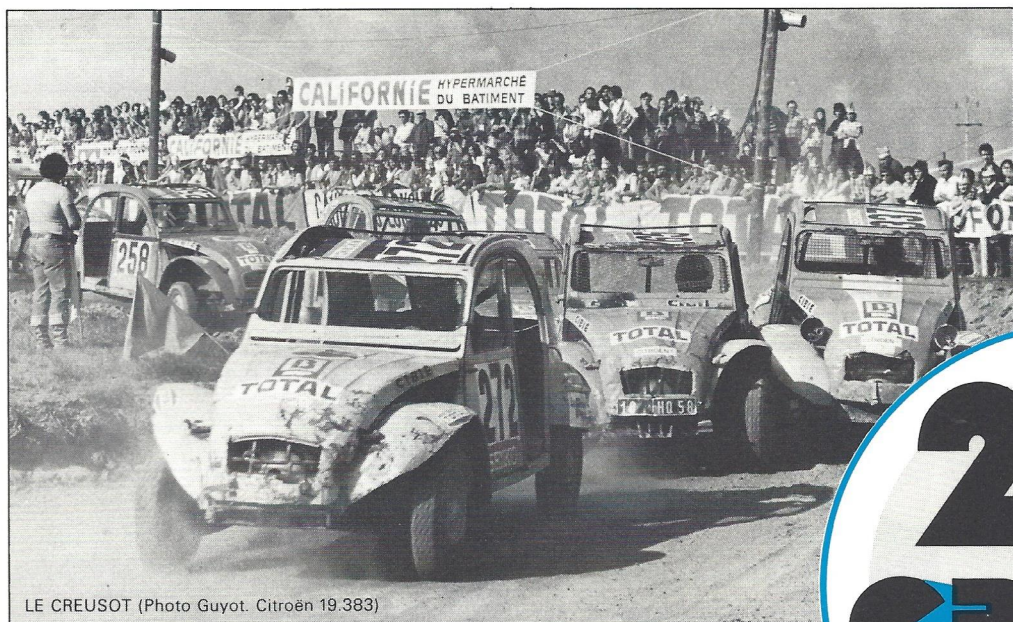
The weather was overcast on the Saturday, but sunny on Sunday; the circuit was slippery, not to say muddy. 6,000 spectators, 34 entries, all British, and among them 13 girls running the special "ladies' race", won by Frances Creasy, of Hitchin (Herts) in a Dyane 6, and Rhoda Grey of Alresford (Hants) in a 2 CV 4. Undisputed leader for the week-end : David O'Keeffe, of Sandy (Bedfordshire), head mechanic at a Citroën Agents (1st in the 602 finals on Saturday and Sunday, 1st in the mixed finals, 1st in the Superfinal), in front of James Jeffryes and Tony Mac Kusler. John Waghorn, who did very well in the 435 cc category (1st in the Saturday final, 3rd on Sunday and 4th in the mixed final) was only just 17. He had passed his driving test a mere two days before the 2 CV Cross-country race!

In the same category, Anthony Hume took 2nd place on Saturday, 1st on Sunday in the 435 finals; and Royce Grey was 3rd in the category final and 5th in the mixed final on Saturday, and 4th in the Superfinal. Don't forget these names. You are likely to hear them again in 1976.

The Trophy : 2 leaders

After 14 international events, the Total-Citroën Trophy 1975, based on the four best results (of which one must be outside the driver's own country), had two equal scorers in the lead : Bruno Franco in the 602 cc and

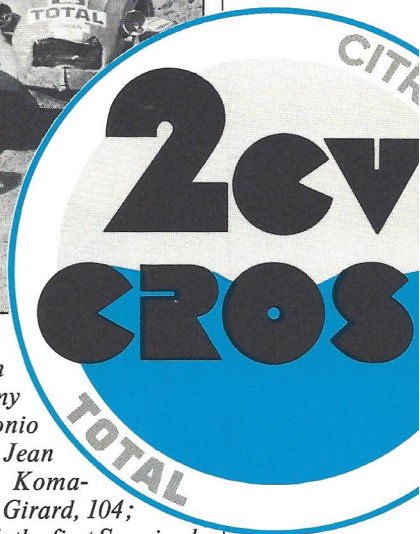


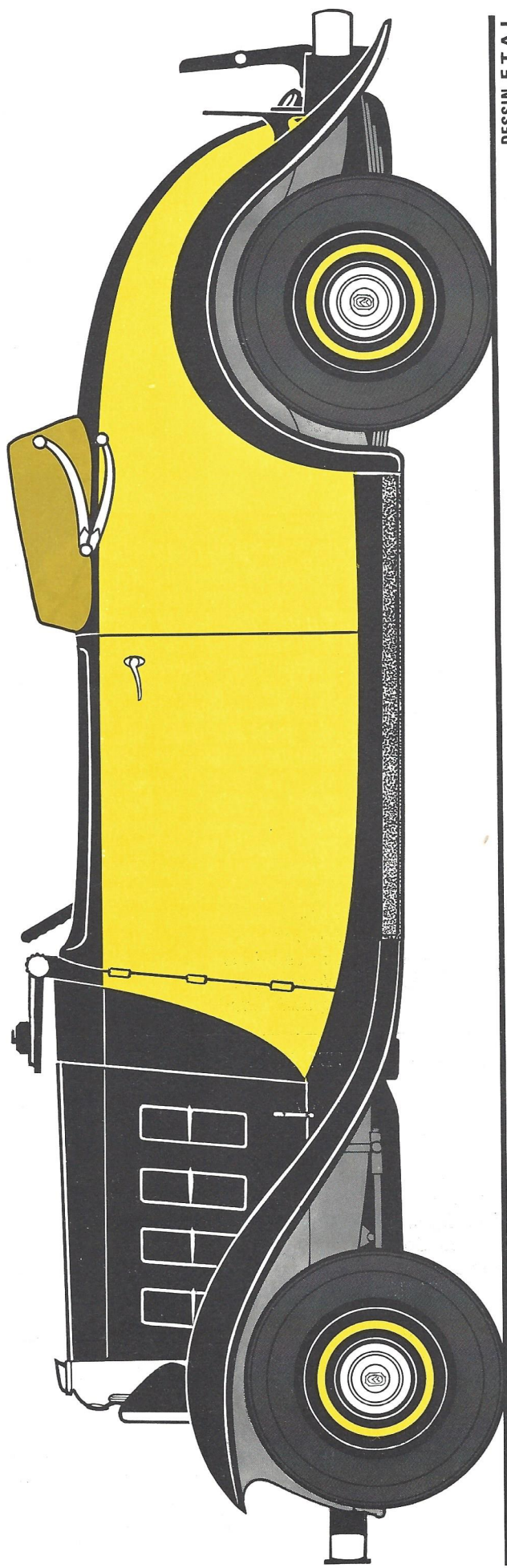


LE CREUSOT (Photo Guyot. Citroën 19 383)

quatre meilleurs résultats (dont un à l'étranger) de chaque pilote voyait se placer en tête deux ex-æquo : Bruno Franco en 602 cm³ et Jean-Luc Arnaud en 435 cm³, avec chacun 116 points; 3^e Rémy Cordebar, 113; 4^e Antonio Franco, 106; 5^e ex-æquo Jean Ballereau et Christian Komaniecky, 105; 7^e Henri Girard, 104; 8^e Patrick Lapie, 103; 9^e le premier Espagnol José Serra Gimenez, 102; 10^e Michel Blanc, 98; 11^e et 12^e d'autres Espagnols, Miralta Gamisans, 92 points, et José Ascaso Puyo, 89; 13^e Didier Cacouault, 87; 14^e Henri Relet, 86; 15^e Jean-Paul Lemaire, 85; 16^e Jorge Formatger Barreras (Espagne), 84; 17^e Patrick Butet, 82; 18^e Jean-Claude Mouret, 81; 19^e ex-æquo Philippe Poiraudreau et Michel Esclarmonde, 77; 21^e José Lopez Pestonit (Espagne), 74; 22^e Daniel Lespinas, 72; 23^e Jean-Michel Fouquet, 70; 24^e Emilio de la Osa (Espagne), 68; 25^e Vincent Ventelou, 66; etc. La première fille, Katia Pinaudeau, 26 points, est 45^e.

Jean-Luc Arnaud in the 435 cc categories, with 116 points each; 3rd Rémy Cordebar, 113; 4th Antonio Franco, 106; equal 5th Jean Ballereau and Christian Komaniecky, 105; 7th Henri Girard, 104; 8th Patrick Lapie, 103; 9th the first Spaniard, José Serra Gimenez, 102; 10th Michel Blanc, 98; 11th and 12th, two other Spaniards, Miralta Gamisan, 92 and José Ascaso Puyo, 89; 13th Didier Cacouault, 87; 14th Henri Relet, 86; 15th Jean-Paul Lemaire, 85; 16th Jorge Formatger Barreras (Spain) 84; 17th Patrick Butet, 82; 18th Jean-Claude Mouret, 81; Equal 19th Philippe Poiraudreau and Michel Esclarmonde, 77; 21st José Lopez Pestonit (Spain), 74; 22nd Daniel Lespinas, 72; 23rd Jean-Michel Fouquet, 70; 24th Emilio de la Osa (Spain), 68; 25th Vincent Ventelou, 66; etc. First girl : Katia Pinaudeau, 45th, with 26 points.





DESSIN E.T.A.I.

Citroën "10" cabriolet deux places à spider, 1933.



CHEZ L'ANTIQUAIRE

Citroën "10" Cabriolet-1933

Pour remplacer les « C4 » et « C6 » Citroën présenta au salon de 1932 une nouvelle gamme de trois modèles de base, la « 8 », la « 10 » et la « 15 », complétée par deux versions à tendance sportive, la « 10 légère » et la « 15 légère ». Moteurs dérivés des quatre et six cylindres précédents; transmissions, châssis et carrosseries nouveaux (châssis à longerons et traverses tubulaires et, pour les berlines, les conduites intérieures et les familiales : carrosseries tout-acier « Monopiece »). Citroën livrait aussi les « 8 », « 10 » et « 15 » avec différentes caisses produites en petite série par des carrossiers : cabriolets et faux-cabriolets 2 ou 4 places, avec spider ou malle, coaches décapotables ou non. La gamme 1933 formait ainsi, sur cinq types de châssis, un total de plus de 50 modèles. Ainsi, voiture de grande série, la Citroën se présentait également sous la forme d'une voiture de luxe dont l'élégance rivalisait avec celle de modèles beaucoup plus chers.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type 10. Puissance fiscale 10 CV. **MOTEUR** : quatre cylindres, alésage 00 mm, course 75 x 100, 1 767 cm³, 36 Ch à 3 200 tr/mn. Vilebrequin à trois paliers. Soupapes latérales. Moteur flottant. Allumage par batterie, bobine et distributeur, avance automatique et correcteur d'avance. Dynamo ventilée type compound. Carburateur Solex à starter. Alimentation par pompe, réservoir de 45 litres à l'arrière. **TRANSMISSION** : embrayage à disque unique avec moyeu amortisseur. Boîte synchronisée à 3 vitesses dont deux silencieuses et une marche arrière. Roue libre. **FREINS** : auto-serrants sur les quatre roues. **DIRECTION** : à vis globique. **SUSPENSION** : par quatre ressorts droits et amortisseurs hydrauliques Houdaille d'Albay. **PNEUS** : Michelin Super Confort 150 x 40. **DIMENSIONS** : voie 1,44 m, empattement 3 m. **PERFORMANCES** : vitesse maxi 100 km/h.

As a replacement for the "C4" and "C6" models, Citroën introduced a new range of three basic models, the "8", the "10" and the "15", completed by two more sporting models, the "light 10" and the "light 15". Engines were derived from the earlier four- and six-cylinder models; new transmissions, chassis and bodies (tubular side-members and cross-members, and, for the saloon and family models : "Monopiece" all-steel bodies).

Citroën also supplied the "8", "10" and "15" models with various bodies built in small numbers by coachbuilders : 2- or 4-seater convertibles and hard-tops, with dicky or boot, and tourers with saloon or hood tops.

The 1933 range, built up on five types of chassis, thus numbered over 50 models. In this manner the Citroën, a mass-produced car, could also take the form of a luxury car whose elegance viewed with that of much more expensive models of the others manufacturers.

TECHNICAL SPECIFICATIONS : Citroën type 10. French Treasury rating 10 CV. **ENGINE** : 4 cylinders, bore x stroke : 75 x 100 mm, 1,767 cc, 36 HP at 3,200 rpm. Three bearing crankshaft; Side valves; Floating-power engine. Ignition : battery, coil and distributor, automatic spark advance and advance correction. Compound type air-cooled dynamo. Solex carburettor with choke. Pump fuel feed, 10-gallon tank at rear.

TRANSMISSION : signe-plate clutch with damper hub. Synchromesh 3-speed gearbox with two silent speeds and reverse. Free wheel. **BRAKES** : self-tightening on all four wheels. **STEERING** : hour-glass screw type. **SUSPENSION** : 4 straight springs and hydraulic Houdaille d'Albay shock-absorbers. **TYRES** : Michelin Super Confort 150 x 40. **DIMENSIONS** : track : 4 ft 8 3/4 ins, wheel-base : 9 ft 10 ins. **PERFORMANCE FIGURES** : top speed 62 miles per hour.

