

LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement. Les photos sont communiquées sur simple demande indiquant leur n° de référence.

Quarterly information bulletin published by the Citroën Public Relations Department. Texts and photographs are copyright free. Please mention exact reference of photos.

sommaire :

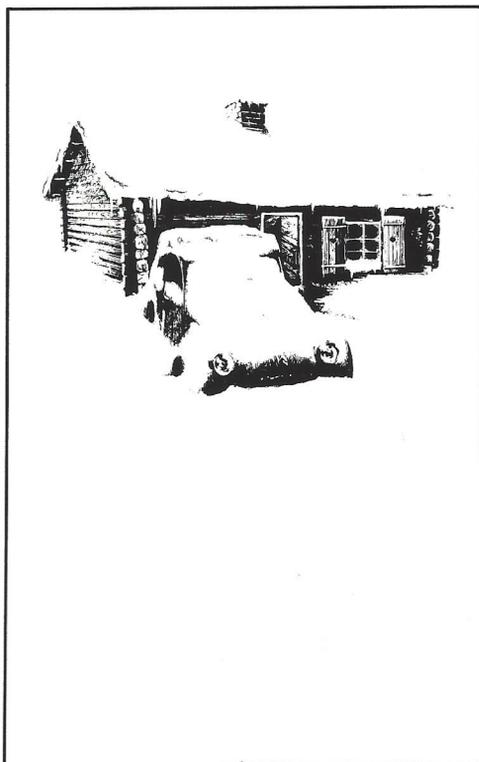
	Pages
Editorial	3
L'accord roumain	4
Résultats 1976	7
Succès du Diesel	8
La belle LN	9
Chiffres de production	9
Echos	10
2 GS en Afghanistan	16
2 CV Cross	18
Art et GS	24
Camondo-2 CV	26
Les 2 CV de l'aventure	28
Chez l'antiquaire : la Normandie..	30

contents :

	Pages
Editorial	3
Rumanian Agreement	4
1976 Results	7
LN in all her beauty	9
Production Figures	9
Snippets	10
2 GSs in Afghanistan	16
2 CV Cross	18
Art and GS	24
Camondo - 2 CV	26
The adventurous 2 CVs	28
Antiquarian's Corner: the Normandie	30

Rédaction, administration : Société Automobiles Citroën, Département Relations Publiques, 133, quai André Citroën, F. 75747 Paris Cedex 15. Téléphone 578.61.61 poste 0020. Téléx n° 27817 Paris. Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger. Dépôt légal n° 42.778 (10 mars 1976).

N° 46 (Hiver 1976)



Dessin de couverture : La neige épaisse recouvre tout, élargit et fonde l'horizon, rapetisse les maisonnettes, et grave à traits minutieux et rares un paysage en blanc et noir, que reflète exactement un ciel argenté comme le tain d'un miroir. Pas un flocon ne bouge. Tout est figé, transi, glacé. Tout sauf la 2 CV qui, dans un instant, va secouer son épais manteau de coton gelé pour démarrer au premier tour de la clé de contact. Elle ne craint pas l'hiver, elle ne craint pas le froid. Après 28 ans de service, elle reste immarcescible et n'a pas un rhumatisme. Ce croquis lui aussi vient du froid : de Finlande où son auteur, le graphiste P. Vetikko, prend souvent la 2 CV pour thème des dessins qu'il donne aux bulletins des Clubs Citroën scandinaves.

Cover drawing: The snow lies thick over the countryside, broadening and blending the horizon line, making the little houses look tinier yet, and etching with pin-point lines the black and white landscape reflected by the sky, silvery as the tain of a mirror. Not a flake is stirring. Everything is still, as though paralysed in the grip of the polar cold. Everything, that is, except the 2 CV which, any moment, is going to shake off its heavy mantle of icing sugar and start up at the first turn of the ignition key. Not afraid of winter, not scared of the cold. After 28 years' service, as fresh as a daisy and never a rheumatic twinge. This sketch comes from Finland where its author, graphic artist P. Vetikko, often uses his 2 CV as the theme for his drawings done for the Scandinavian Citroën clubs.

Dessin de Vetikko (Citroën 12.197)

éditorial

Jamais on n'a tant parlé d'information exacte, et jamais on ne s'est aussi peu soucié de l'exactitude des informations. On dit les faits non comme ils sont, mais comme on voudrait qu'ils fussent. Exemples : 1) L'écrivain fumeur de pipe Jean Dutourd écrit dans France Soir que l'automobile tue 60.000 personnes par an, trois fois plus, dit-il, que le tabac et le cancer de la gorge. C'est faux : 13.165 tués sur la route en 1975. C'est déjà trop, inutile de leur en ajouter 46.835 pour les besoins d'on ne sait quelle démonstration. Quant au tabac, son score n'est pas mince : 30.000 morts par an. 2) Au cours d'une émission radiodiffusée, M. Syrota, directeur de l'Agence pour les économies d'énergie, déclare que si le Diesel consomme « un peu » moins qu'un moteur à essence en ville, il n'en est rien sur route. C'est faux : à vitesses et charges égales, une CX à essence consomme sur route 30 % de plus qu'une CX Diesel; 40 % de plus en ville. 3) Un parti politique soutient que l'État donne au groupe Citroën-Peugeot ce qu'il retire à la Régie Nationale Renault. C'est faux: le F.D.E.S. prête à Citroën 1 milliard à 9,75 % d'intérêts, à rembourser en 15 ans, plus une participation aux bénéfices. Le groupe Citroën-Peugeot a payé en 5 ans 1 milliard 45 millions d'impôts sur les sociétés. La Régie Renault : zéro; par contre, elle a reçu de l'État 1 milliard 150 millions de dotations en capital. Comme le chante Guy Béart : le premier qui dit la vérité...

Never has so much been said about accurate data, yet never has so little attention been paid to the accuracy of the news. Facts are told in the form wishful thinking, not reality, would have them. For example: 1) Mr. Jean Dutourd writes in France-Soir (leading Paris evening paper) that cars kill 60,000 people each year — three times as many, he claims, as do tobacco and throat cancer. Untrue: there were 13,165 road victims in 1975. Enough and more than enough, so where is the need to swell the figure by 46,835, for the sole purpose of demonstrating nobody knows what. As for tobacco, its own score is quite respectable: a death toll of 30,000 a year. 2) During a radio broadcast, Mr. Syrota, who heads the Agency for the Saving of Energy, states that while a Diesel-powered car consumes "a little" less than a petrol-driven one in town, this does not hold good on the road. Untrue: at the same speed, a petrol-engined CX consumes 30% more on the road than a Diesel CX, and 40% more in town. 3) One of the political parties maintains that the State gives the Peugeot-Citroën group monies taken away from the Régie Nationale Renault. Again untrue: the F.D.E.S. lends Citroën a billion francs at the interest rate of 9.75%, to be repaid in fifteen years, plus a share of profits. The Citroën-Peugeot group has, in 5 years, paid 1 billion 45 million francs in company tax. The Régie Renault, not a red cent; it has on the other hand received 1 billion 150 million francs in capital endowment.

L'ACCORD

Ce contrat de coopération industrielle entre Citroën et la Roumanie constitue sans doute un modèle du genre. Il porte sur la création en Olténie d'un complexe industriel qui construira en exclusivité un nouveau modèle Citroën, commercialisé dans le Comecom par la Roumanie et en Europe Occidentale par Citroën. Il crée des emplois nouveaux et ajoute à la gamme Citroën un modèle supplémentaire.

Le 30 décembre 1976 fut signé à Bucarest un important accord de coopération industrielle entre la Société Automobiles Citroën et deux sociétés d'État de la République Socialiste de Roumanie : la Centrale Industriale de Autocamione si Turisme, et l'Entreprise de commerce extérieur Autodacia.

A cette occasion, M. Nicolae Ceausescu, président de la République Socialiste de Roumanie, avait reçu la mission conduite par M. George Taylor, président du Directoire Citroën.

Quelques jours plus tôt, le 17 décembre, l'accord avait été paraphé à Paris, au cours du voyage du premier ministre roumain, M. Manea Manescu et d'une délégation officielle roumaine, qui visiteront notamment l'usine Citroën d'Aulnay-sous-Bois, dont ils apprécieront le modernisme et l'effort réalisé pour améliorer les conditions de travail.

Un complexe de 350 000 m²

L'accord porte sur la construction en Roumanie d'un complexe industriel qui produira en exclusivité un nouveau véhicule populaire de tourisme spécialement conçu par Citroën, caractérisé par une polyvalence très moderne et une grande économie d'usage.

Le complexe industriel prévu sera implanté à Craiova, chef-lieu du département de Dolj, dans la province d'Olténie, bordée à l'Ouest et au Sud par le Danube. Il comportera une usine de mécanique, un atelier d'emboutissage et des installations de montage, d'une surface totale couverte de 350 000 m², avec un effectif de 7 000 personnes.

On 30 December 1976, in Bucarest, a major cooperation agreement was signed between the Société des Automobiles Citroën and two State Companies of the Socialist Republic of Rumania: the Centrale Industriale de Autocamione si Turisme and the foreign trade organisation Autodacia.

On this occasion, Mr Nicolae Ceausescu, President of the Socialist Republic of Rumania, welcomed the mission headed by Mr George Taylor, Chairman of the Citroën Directorate.

A few days earlier, on 17 December, the agreement had been initiated in Paris, during the Paris visit of Mr Manea Manescu, Rumanian premier, and an official Rumanian delegation, which among other activities paid a visit to the Citroën works at Aulnay-sous-Bois, whose modern design they appreciated, as they did the efforts made to improve working conditions.

The agreement concerns the construction in Rumania of an industrial complex which will have the exclusive production of a popular touring car, specially designed by Citroën and characterized by a very up-to-date general-purpose concept and great running economy.

The planned industrial complex is to be erected at Craiova, chief city of the Department of Dolj, in the Province of Oltenia, which is bounded to the west and to the south by the Danube. It will include a mechanical parts factory, a steel-pressing plant, and assembly facilities, covering in all 3 3/4 million square feet and employing a labour force of 7,000.

A mixed Franco-Rumanian company by the name of "Olcit" will first build, then run the industrial complex which is, once running at full capacity, to produce 130,000 vehicles a year. Citroën will play a large part in the common enterprise, from drawing-board to finished product, and including building operations and the supply of the sets of parts and accessories necessary for the vehicles' assembly.

In this context Citroën will make a direct financial effort by participating for 36 % in the 500 M French-france capital of the mixed company. For their part, the French financial authorities will facilitate the transfer of the credits required to finance the exports represented by the undertaking.

This Rumanian operation will directly lead to about 1,200 new jobs at Citroën-France (made up of craftsmen, technicians and engineers to set up and implement the

ROUMAIN

"Olcit", société mixte

Une société mixte franco-roumaine dénommée « Olcit » construira puis exploitera le complexe industriel, qui produira, à sa capacité optimum, 130 000 véhicules par an. Citroën participera très largement à la réalisation commune, depuis l'étude initiale jusqu'au produit fini, en passant par l'exécution des travaux et la fourniture de collections des pièces et d'accessoires nécessaires au montage des véhicules.

Citroën consentira pour cela un effort financier direct en participant à 36 % du capital prévu, de 500 millions de francs, de la société mixte. De leur côté les autorités financières françaises faciliteront la mise en place des crédits nécessaires au financement des exportations représentées par l'opération.

Plus de 5 000 emplois créés

Cette implantation en Roumanie entraînera directement chez Citroën en France la création d'environ 1 200 emplois nouveaux (de professionnels, techniciens et ingénieurs, pour l'étude et la réalisation du projet, l'assistance technique et la réalisation des collections), ainsi qu'un développement de l'emploi dans le secteur, actuellement en sous-activité, de la production française des machines et des équipements; sans compter quelque 2 500 emplois nouveaux parmi les fabricants de pièces et d'accessoires automobiles.

Une bonne répartition des emplois

L'accord réalise donc une répartition particulièrement heureuse de l'emploi, ouvrant de nouvelles possibilités en personnel qualifié français et créant en Roumanie des appels de main-d'œuvre dans des secteurs de fabrication et de montage pour lesquels la France devait depuis plusieurs années importer des ouvriers étrangers.

Le montant total des investissements et dépenses prévus s'élèvera à environ 2,5 milliards de francs.

Les ventes des machines et des équipements porteront sur un montant d'environ 850 millions de francs. L'expédition

This industrial cooperation contract between Citroën and Rumania is probably a model of its kind. It concerns the construction in Oltenia of an industrial complex to build, on an exclusive rights basis, a new Citroën model to be marketed in the Comecon countries by Rumania, and in Western Europe by Citroën. It will mean new jobs both in France and in Rumania, and add a further model to the Citroën range.

project, to afford the necessary technical assistance and to make up the sets of parts required), as well as developing employment in a currently under-active sector of French industry, that of machine-tools and equipment production — not to mention 2,500 jobs odd among motor-car parts and accessories manufacturers.

The agreement thus provides a particularly fortunate distribution of employment, opening up fresh possibilities for qualified French personnel and setting up in Rumania a demand for labour in areas of manufacture and assembly for which France had for several years back been compelled to import foreign workers.

The total amount to be spent in investments



M. Manea Manescu, premier ministre de la République Socialiste de Roumanie, signe le livre d'or de l'usine d'Aulnay-sous-Bois. A gauche : M. George Taylor, président du Directoire des Automobiles Citroën

Mr. Manea Manescu, Prime Minister of the Socialist Republic of Rumania, signing the Visitors' Book at the Aulnay works. Left: Mr. George Taylor, chairman of the Automobiles Citroën Directorate.

(Photo Guyot Citroën 30.12)

de 130 000 collections de pièces et d'accessoires chaque année entraînera un solde positif de la balance des paiements de l'ordre de 100 à 200 millions par an.

La compensation des importations de collections de pièces en Roumanie sera assurée par l'exportation d'automobiles, de sous-ensembles et de moteurs. Le volume prévu pour l'acquisition par Citroën des voitures montées est de l'ordre de 50 % des véhicules qui seront construits.

Un véhicule nouveau

En effet, l'accord, original à plus d'un titre, prévoit que le modèle Citroën produit en exclusivité en Roumanie, sera commercialisé en Europe de l'Ouest par le seul réseau Citroën. Il sera vendu sur le marché roumain et dans le Comecon par une organisation roumaine. La vente sur les autres marchés sera répartie entre les deux parties en fonction de l'importance des réseaux de vente et de service.

Grâce à cet accord, Citroën bénéficiera d'un modèle supplémentaire dans sa gamme de véhicules, modèle qui lui permettra d'améliorer encore la position de son réseau européen, alors que ce modèle n'aurait sans doute pas pu être créé autrement, le programme d'investissements propres de Citroën ayant déjà été établi en fonction d'options de gamme différente. Le modèle roumain constitue donc un gain absolu en matière de diversité de la gamme.

C'est la première fois, dans un contrat de coopération avec les pays de l'Est, qu'un constructeur a pu proposer un véhicule nouveau, spécialement étudié pour un marché donné, en même temps que son savoir-faire en matière de fabrication.

and expenses is expected to reach about 2.5 billion French francs.

Sales of machine-tools and equipment will amount to about 850 M francs. Shipping of 130,000 complete sets of parts and accessories yearly will yield a positive balance of payments of the order of 100 to 200 million francs each year.

Compensation for the import into Rumania of part sets will take the form of the export of complete cars, sub-assemblies and engines. The planned volume of assembled cars to be acquired by Citroën is of the order of 50% of all vehicles built.

This agreement — a world first in more ways than one — provides that the Citroën model to be produced on an exclusive basis in Rumania will be marketed in the Western European countries by the sole Citroën network. Marketing in Rumania and in the Comecon countries will be done by a Rumania organization. Sales in other markets will be distributed among both parties according to the capacity of their local sales and services networks.

Thanks to this agreement, Citroën will have an extra model in its vehicle range, a model which will enable the marque yet further to improve the position of its European network, whereas this same model would probably never otherwise have seen the light, Citroën's own investment programme having already been established in view of different choices where range was concerned. The Rumanian model can thus be considered as an absolute gain where range diversity is concerned.

This is the first time a car manufacturer, in a cooperation contract with the Eastern European countries, has been in a position to offer a brand-new vehicle specially designed for the market concerned, together with the know-how necessary for its manufacture.

Le 16 décembre 1976, visite de l'usine Citroën d'Aulnay-sous-Bois par la délégation roumaine. Ci-contre, la Mehari du premier ministre roumain et du président des Automobiles Citroën.

16 December 1976: The Rumanian Delegation visits the Aulnay-sous-Bois works. Opposite, the Mehari of the Rumania Prime Minister and of the Chairman of Automobiles Citroën.

(Photo Guyot Citroën 30.16)



RESULTATS 1976

Du point de vue de la production et des ventes, 1976 a connu un net clivage en milieu d'année.

La première période a été marquée par une reprise des ventes en France, nourries notamment par des achats de voitures jusque-là différés du fait de la crise, ce qui a entraîné une remontée très sensible de la production, notamment des véhicules utilitaires, tandis que les exportations étaient plus difficiles.

A l'inverse, la seconde période se caractérise par une remontée des exportations et un tassement du marché national.

La production Citroën 1976 atteint 741 363 véhicules (dont 657 070 voitures particulières et 84 293 véhicules utilitaires) soit une augmentation de 7,05 % par rapport à 1975 (692 529 véhicules produits, dont 623 704 voitures particulières et 68 825 véhicules utilitaires), chiffre proche de la production — référence de 1973, année record (751 444 véhicules).

Il importe cependant de pondérer le volume global de production par des indicateurs qualitatifs : la gamme des modèles Citroën a continué en 1976 à retrouver une répartition plus harmonieuse, correspondant à un centre de gravité mieux équilibré, ainsi qu'à un volume de chiffre d'affaires et à un indice de rentabilité améliorés.

En 1974, la gamme se caractérisait par un net affaiblissement des ventes de DS et une extrême augmentation des ventes de véhicules de bas de gamme.

1975, puis 1976 ont vu se réajuster l'équilibre et remonter le pourcentage de la production des modèles de haut de gamme :

Bas de gamme : 300 000 véhicules en 1974, 250 000 en 1976.

Milieu de gamme : 170 000 véhicules en 1974, 230 000 en 1976.

Haut de gamme : 50 000 véhicules en 1974, 110 000 en 1976.

Ce repositionnement des tranches de modèles s'explique par le réajustement des achats de la clientèle, mais aussi par l'effort de Citroën pour étoffer les possibilités de choix offertes par sa gamme haute et intermédiaire.

Cette évolution entraîne une augmentation du chiffre d'affaires de la Société Automobiles Citroën qui sera en hausse d'environ 26 % par rapport à celui de 1975.

1976 a confirmé la bonne tenue des principaux modèles de la marque.

La production 1976 des GS a atteint 231 927 unités, soit une cadence moyenne quotidienne de 991 véhicules. Ce chiffre est

From both the production and the sales standpoints, 1976 showed a sharp split, half way through the year.

The first period was marked by a resumption of sales in France, due more especially to the cars whose purchase had been postponed until then owing to the crisis; this led to a very appreciable increase in production, of utility vehicles in particular, while exports were more difficult.

Citroën's 1976 production totalled 741,363 vehicles (of which 657,070 were private cars and 84,293 utilities), or an increase of 7.05% over 1975 (total production 692,529, made up of 623,704 private cars and 68,825 utility vehicles), a figure close to the reference production of 1973, all-time record year (751,444 vehicles).

It is however important to weight the overall production volume according to qualitative factors: the range of Citroën models continued, in 1976, to resume a more harmonious distribution pattern corresponding to a better-placed centre of gravity, and also to an improved turnover volume and a better profitability index.

In 1974, the range showed a definite weakening of DS sales and a great increase in sales of vehicles in its lower part.

1975, then 1976 saw balance restored and a rise in the percentage of vehicles in the top part of the range:

Lower range: 300,000 vehicles in 1974, 250,000 in 1976

Middle range: 170,000 vehicles in 1974, 230,000 in 1976

Upper range: 50,000 vehicles in 1974, 110,000 in 1976

This reshuffle of model brackets can be explained by a readjustment in customer buying, but also by Citroën efforts to widen the scope of the middle and upper portions of its range.

This evolution has led to an increase in the Société Automobiles Citroën's turnover, which will be about 26% higher than the 1975 figure.

Production

1976 confirmed the steady demand for the chief models of the marque.

The 1976 production of GSs reached 231,927 units, of a daily output of 991 vehicles. This figure is a definite rise from that of 1975 (215,966 vehicles produced, or 935 a day). On 9 July 1976, the millionth GS assembled in Rennes alone left this unit's production line.

CX production figures (111,990 vehicles) are 15.7% above those for the same model in 1975. With 3 engines and 3 finishes, spread over 3 basic models, from the CX

en augmentation nette par rapport à 1975 (215 966 véhicules produits, soit une cadence quotidienne de 935 unités). Le 9 juillet 1976, est sortie de l'usine de Rennes la millionième GS montée dans cette seule unité de production.

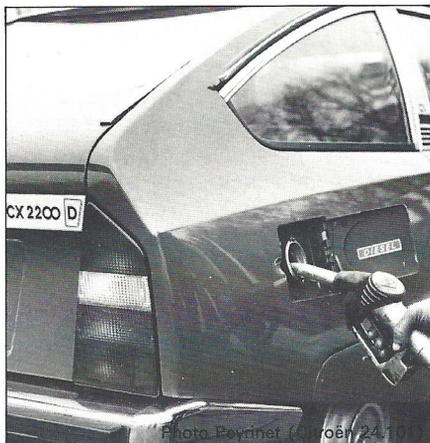
La production de la CX (111 990 véhicules) dépasse de 15,7 % la production 1975 de ce modèle. Avec 3 carrosseries, 3 moteurs, 3 finitions, réparties sur 3 modèles de base, de la CX 2000 à la CX Prestige, en passant par le nouveau modèle 2400 qui satisfait les anciens possesseurs de DS 23, la CX offre maintenant une gamme complète et diversifiée.

Au total, une bonne année pour Citroën, quelque peu assombrie au dernier trimestre, en France, par la hausse du prix des carburants et par les incidences du plan anti-inflation et les freins imposés à la consommation.

En France

Une très nette reprise a été amorcée au début de l'année 1976 sur le marché français. Citroën a enregistré 351 249 immatriculations en 1976, contre 311 293 en 1975, soit une augmentation de 12,8 %

LA CX 2200 DIESEL : SUCCÈS CROISSANT



La part du Diesel ne cesse de s'accroître dans la production globale des CX. De 10,5 % en janvier 1976, elle est passée à 25,4 % en juin, pour atteindre 33 % en décembre, soit une moyenne de 22 % pour les 12 mois 1976 cumulés. La cadence de production actuelle est de 150 CX Diesel par jour.

Ce succès confirme certes les qualités du modèle, mais il exprime aussi la prépondérance de plus en plus forte que prennent les économies de consommation aux yeux des acheteurs.

La France en est un exemple : en décembre le pourcentage de ventes de Diesel sur les ventes totales de CX a atteint 42 %, soit une moyenne de 25 % pour les 12 mois cumulés.

C'est une évolution qui intéresse toute la nation : une étude récente démontre qu'avec une dieselisation du parc automobile français de 10 % par an, on économiserait en 1985 au moins 1 % des importations de pétrole brut. C'est loin d'être négligeable.

2000 to the CX Prestige, not to mention the new 2400 model to meet the requirements of late owners of the DS 23, the CX can now offer a complete, diversified range. Among these the Diesel CX 2200, whose success is on the constant increase, deserves a special mention (see page 7, col. 2).

French market

The French market brightened definitely in early 1976. 351,249 Citroën registrations were recorded in 1976, as against 311,293 in 1975, or an increase of 12.8%. Its share of the market is in the neighbourhood of 16.3%, a drop explained in part by a new system of vehicle registration at the time of marketing, which has thrown the records out of step.

The 2 CV performed well, with an 18,8% increase in sales.

CX sales have also increased, by 18.5%, thanks to the variety of models available.

The GSs confirm their 1975 position, with a sales increase of 10.4%.

Export markets

In 1976, Citroën's exports maintained the sharp rise they had achieved in 1975; 367,160 Citroën cars were exported, or 49.5% of production, against 381,571 in 1974, representing 55% of production.

The lowered export/production ratio is explained by the resumption of activity on the French market at the beginning of the year.

Where sales abroad are concerned, Spain is in the lead with 80,000 cars registered, in front of Italy and Germany (with sales respectively estimated at 60,000 and 42,000 cars).

Certain vehicles of the range have done remarkably well in the export field, more especially the GS and the CX.

In most of the Common Market countries, the GS this year scored better than last.

Introduction of new CX models abroad have made it possible for this car to chalk up very good figures: 41,752 CXs have been sold in the Common Market; this represents a 28% increase in sales.

As for the lower range, its sales have increased in Italy (+ 22% for the Dyane) and in Spain (+ 15% for the 2 CV).

All told, it was a good year for Citroën, slightly clouded in the last quarter by the rise in fuel prices and by the incidence of anti-inflation measures and the damper put on consumption levels.

This tendency to internal sluggishness is likely to continue during the early part of 1977, but will however be to some extent corrected by a strong foreign market.

Sa pénétration sur le marché se situe autour de 16,3 %, cette baisse s'explique en partie par un nouveau système d'enregistrement des véhicules à leur commercialisation.

La 2 CV a accompli une excellente performance avec une augmentation des ventes de 18,8 %.

Les ventes de CX ont elles aussi augmenté, de 18,5 %, grâce à la variété des modèles présentés.

Les GS confirment les positions acquises en 1975 avec une augmentation des ventes de 10,4 %.

L'exportation

En 1976, Citroën a maintenu à l'exportation la forte remontée qu'elle avait opérée en 1975; 367 160 voitures Citroën ont été exportées, soit 49,5 % de la production, contre 381 517 en 1974, qui représentait 55 % de la production. Le rapport export-production moins élevé qu'en 1975 s'explique par la reprise sur le marché français en début d'année.

L'Espagne arrive en tête des ventes avec 80 000 voitures immatriculées, devant l'Italie et l'Allemagne (respectivement estimées à 60 000 et 42 000 voitures vendues).

Dans la plupart des pays du Marché Commun, la GS réalise un meilleur score que l'année précédente.

Le lancement de nouveaux modèles CX à l'étranger, a permis à ce modèle d'établir lui aussi de très bonnes performances : 41 752 CX ont été vendues dans le Marché Commun, soit une augmentation des ventes de 28 %.

Quant à la gamme basse, ses ventes ont augmenté en Italie (+ 22 % pour la Dyane) et en Espagne (+ 15 % pour la 2 CV).

LA BELLE « LN » FAIT SON MARCHÉ



Photo Guyot (Citroën 10.992)

Du 7 au 17 octobre, au Salon de l'Auto, tout Paris pour LN eut les yeux de... Pâris. La version bleu myosotis notamment, sur son podium spécial attira bien des amateurs. Dès sa commercialisation en France en novembre, de nombreuses commandes sont venues concrétiser cet intérêt. Fin 1976, les commandes pour la France seulement atteignaient 200 véhicules par jour, ce qui correspond à la cadence de production qui devait être atteinte dès le début de 1977.

Between 7 and 17 October, at the Paris Motor Show, the whole of Paris town had for "LN" the eyes of... the Paris of Trojan fame. The forget-me-not blue version, in particular, on its raised dias, attracted many an amateur. From the very moment it was put on the French market in November, numerous orders gave body to this academic interest. By late 1976, orders from France alone hit the 200-a-day mark, corresponding to the production rhythm that was to have been reached at the start of 1977, then exceeded.

PRODUCTION 1976 AUTOMOBILES CITROEN

(petites collections comprises)

ANNÉE	1976	1975	Var. 76/75	1974
Production Voitures particulières	657 070	623 704	+ 5,3 %	598 744
Production Véhicules utilitaires	84 293	68 825	+ 22,4 %	89 856
TOTAL PRODUCTION	741 363	692 529	+ 7,05 %	688 600
Exportation Voitures particulières	334 939	347 618	— 3,6 %	308 480
Exportation Véhicules utilitaires	32 221	33 953	— 5,1 %	43 486
TOTAL EXPORTATION	367 160	381 571	— 3,7 %	351 966

échos

ÉCONOMIE RECORD

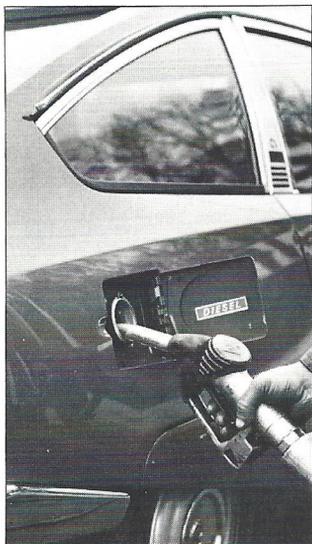


Photo Peyrinet (Citroën 24.101)

HAMBURG (République Fédérale d'Allemagne). Le journal « Die Welt » (octobre 1976) a testé la Citroën CX 220 Diesel sur le parcours Hamburg-Munich et a parcouru les 800 km séparant les deux villes avec le seul plein du réservoir, soit une consommation de 8,4 litres aux 100 km à la vitesse moyenne de 120 km/heure. Preuves à l'appui, le journal explique que la CX Diesel permet d'économiser 320 D.M. sur 1 000 km d'autoroute. C'est une réponse à ceux qui prétendent que le Diesel n'est économique qu'en ville, comme à ceux qui avancent qu'il n'est intéressant que dans les pays où le prix du gas-oil est nettement moins élevé que celui de l'essence. En Allemagne, où le prix du gas-oil est le même que celui de l'essence, 100.000 voitures Diesel ont été immatriculées en 1976.

ECONOMY RECORD

HAMBURG (Federal Republic of Germany). The newspaper "Die Welt" (October 1976) tested the Citroën CX 220 Diesel on the Hamburg-Munich run, covering the 500 miles between the two cities on a single tankful of fuel, for a consumption of 33.6 mpg at an average speed of 74.6 mph. Backed by these

figures, the newspaper demonstrates that the CX Diesel allows an economy of 320 DM per 1,000 km (or 512 DM per 1,000 miles) of motorway. Here is a fitting answer to those who claim that Diesel power is only economical in town, and to those who say it is only worth while in countries in which the price of Diesel oil is quite appreciably lower than that of petrol. In Germany, where both fuels sell for the same price, 100,000 Diesel-powered cars were sold in 1976.

2 CV EN LIBERTÉ

Christian Gallissian

La Terre en liberté



Photo Citroën 10.988

PARIS (France), Christian Gallissian avait 27 ans quand il reçut le Prix Citroën du tour du monde pour le périple de 110 000 km qu'il avait bouclé autour de la terre en fourgonnette 2 CV. Quelques années ont passé; assez pour que Christian décante son expérience et même en tente d'autres, en auto et en moto. Il revient aujourd'hui à celle qui lui est la plus chère : sa première odyssee en 2 CV, en la contant dans « La Terre en Liberté » (Arthaud Éd.), un livre qu'on lit d'une traite, de l'Afrique à l'Asie, et du Nord au Sud de l'Amérique, où se succèdent et se télescopent des aventures tour à tour désinvoltes ou dramatiques, comme ce plongeon à 10 mètres de fond dans un port mexicain; repêchée, séchée, la 2 CV est repartie au premier coup de démarreur!

2 CV ON THE LOOSE

PARIS (France). Christian Gallissian was 27 when he received the Citroën "Round the

World" prize for his 68,000-mile tour round the globe in a 2 CV light van. A few years have slipped by — enough for Christian to view his adventure from a more mature standpoint, and even to try others, both in a car and on a motorcycle. He has now come back to that dearest to his heart: his first 2 CV Odyssey, which he relates in "La Terre en Liberté" ("The World in Freedom"-Arthaud, publishers), a book you can't resist reading from cover to cover, which takes you from Africa to Asia, from the North to the South of America, and in which adventures, alternately diverting and dramatic, succeed one another or run into one another — for instance that unrehearsed dive to a depth of 6 fathoms in a Mexican port; fished out and dried, the 2 CV started up immediately the button was pressed!

TIERCÉ ESPAGNOL



Photo Guyot (Citroën 24.122)

MADRID (Espagne). Il existe en Espagne trois prix de la voiture de l'année : celui qu'organise l'agence Motor-Press (157 journalistes et critiques spécialisés), celui de l'Association nationale de pilotes (131 votants) et celui du journal ABC (38 votants). La CX, construite en Espagne depuis 1976, les a obtenus tous les trois, avec chaque fois une écrasante majorité (sur les 38 électeurs d'ABC, 29 ont donné le maximum de points à la CX, qui l'emporte avec 138 points d'avance sur le modèle classé second).

TRIPLE FIRST FOR THE CX

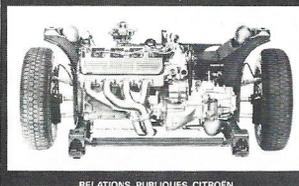
MADRID (Spain). There are, in Spain, three "Car of the Year" prizes: that organized by the Motor-Press

agency (157 specialized journalists and critics), that of the national Racing-Drivers' Association (131 voters) and that of the newspaper ABC (38 voters). The CX, produced in Spain since 1976, won hands down in all three cases (among the 38 voters of the ABC jury, 29 gave full marks to the CX, which won by a lead of 138 points over the runner-up).

DOCUMENTS TECHNIQUES



CITROËN CX DESCRIPTION TECHNIQUE TECHNICAL DESCRIPTION



RELATIONS PUBLIQUES CITROËN

Photo Citroën 10.990

PARIS (France). La section technique des Relations Publiques Citroën continue à publier des brochures et des planches murales didactiques sur les différents modèles de la marque. Derniers parus après la réédition de l'étude sur la GS, les descriptions techniques de la CX, de la LN, bientôt de la CX Diesel. Planches techniques bilingues (français-anglais) sur les moteurs à essence et Diesel, la boîte de vitesse de la CX. Disponibles sur demande.

TECHNICAL DOCUMENTS

PARIS (France). The Technical Section of Citroën's Public Relations Division are continuing to publish instructive brochures and wall charts concerning the various models of the marque. The latest out, since the reprint of the study on the GS, are technical descriptions of the CX, the LN and soon of the CX diesel. Bilingual technical plates (in French and English) on petrol and diesel engines, and on the CX gearbox, are available.

PRESTIGE DU PRÉSIDENT



Photo Guyot-Peyrinet (Citroën 30.11)

PARIS (France). Le 16 décembre 1976, la CX Prestige a fait son entrée à l'Élysée. Elle sera désormais la voiture d'apparat du Président de la République française. De couleur « gris Vulcain », équipée d'une direction à rappel asservi et d'une transmission « C matic » (convertisseur de couple, embrayage automatique), elle a subi quelques transformations par rapport au modèle de série : son pavillon a été rehaussé de 4 cm et la puissance du moteur a été augmentée par un dispositif d'injection électrique.

PRESIDENT'S PRESTIGE

PARIS (France). On 16 December 1976, the CX Prestige made its entry into the Elysée Palace, Paris residence of the President of the French Republic, whose ceremonial car it will henceforward be. "Vulcan grey" in colour, fitted with servo-control-return steering and "C matic" transmission (torque converter and automatic clutch), it has undergone a few modifications by comparison with the standard model: for instance, its roof has been raised by 1.6 inches, and the engine's power has been increased by addition of an electronic injection device.

PRESTIGE DES PRÉFECTURES

PARIS (France). Les préfectures semblent elles aussi marquer une nette préférence pour les CX comme voitures officielles. 88 préfectures et sous-préfectures utilisaient

déjà, fin 1976, quelque 270 CX, dont 18 modèles « Prestige », à l'exemple de nombreuses autres Administrations civiles, le Sénat, l'Assemblée Nationale, le Conseil économique, etc.



Photo Dieleman (Citroën 26.27)

PREFECTS' PRESTIGE

PARIS (France). The Prefectures (administrative headquarters of the "Départements" of France) also seem to have a marked preference for CXs as their official cars. 88 French Préfectures and Sous-Préfectures were already, by the end of 1976, using some 270 CXs, 18 of them "Prestige" models; in this they follow the lead of numerous other Civil Service Departments, the Senate, the National Assembly, the Economics Council, etc.

3 000 M2 A COLOGNE



Photo Citroën 9 CA 16

COLOGNE (République Fédérale d'Allemagne). La filiale Citroën d'Allemagne, fondée en 1927, a inauguré, le 22 septembre 1976, en présence des 620 concessionnaires et agents de son réseau, les 3 000 m² de son nouveau bâtiment administratif à Porz-Westhofen, près de Cologne, où le siège de la filiale est installé depuis 1959. 41 000 véhicules Citroën ont été vendus en Allemagne en 1976.

32,000 SQUARE FEET IN COLOGNE

COLOGNE (Western Germany). On 22 September 1976, Citroën's German subsidiary

(founded in 1927) inaugurated, in the presence of the 620 concessionaires and agents of its network, the 32,000 sq. ft. of its new administration building at Porz-Westhofen, near Cologne, where the subsidiary's headquarters have been located since 1959. Citroën sales in Germany amounted to 41,000 vehicles in 1976.

GREAT CARS

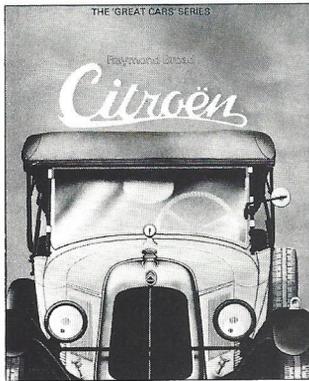


Photo Citroën 10.996

LONDRES (Angleterre). C'est un livre plaisant et vivant que ce « Citroën » paru (en anglais seulement) dans la série « Great cars » éditée par William Luscombe (Artists' House, 14-15 Manette Street London W 1 V 5 LB) en Angleterre et St Martin's Press aux États-Unis. L'auteur, Raymond Broad, qui a déjà publié de nombreux ouvrages sur l'automobile sous l'égide du magazine « Autocar », déclare qu'il s'est beaucoup divertit à rédiger celui-ci, et le lecteur le ressent à chaque page. De la fondation en 1913 de la société des Engrenages Citroën à la sortie de la CX en 1974, c'est l'histoire passionnante d'un homme, d'une firme et de leurs modèles. En 144 pages et 66 illustrations.

GREAT CARS

LONDON (England). A pleasing, lively book, published (in English only) in the "Great Cars" series under the name "Citroën" by William Luscombe (Artists' House, 14-15 Manette Street, London W1V5LB) in England, and by St Martin's Press in the USA. Its author, Raymond Broad, who has already published numerous works on motor cars,

under the sponsorship of "The Autocar", states that he derived great pleasure and amusement from writing this one, a thing the reader feels page after page. From the 1913 foundation of the Citroën Toothed Wheel Company to the introduction of the CX in 1974, it relates the fascinating story of a man, a firm, and their models. 144 pages, with 66 illustrations.

MEILLEURS OUVRIERS

QUETTISTI



Photo Guyot (Citroën 30.13)

PARIS (France). Le 12 décembre 1976, à l'exposition des « métiers manuels », Porte de Versailles à Paris, le président de la République a remis solennellement leur diplôme aux meilleurs ouvriers de France. Parmi ceux-ci, 8 professionnels et 1 apprenti des Automobiles Citroën : 4 médailles d'or (Michel Bullier, ajusteur-modeleur; Michel Malot, tôlier automobile; Pierre Naquin, tourneur-outilleur; Jean-Paul Soyez, fraiseur-modeleur), 4 médailles d'argent (Gérard Coucaud, chaudronnier; Michel Corbel, ajusteur-graveur; André Fontanier, mécanicien-outilleur; Jean-François Schlomka, modelleur-métal) et le prix du meilleur apprenti mouleur-noyateur de France (Pascal Della Posta). Capacités, compétences, goût du travail et de la perfection... les œuvres des lauréats étaient exposées, Porte de Versailles, sur le seul stand consacré à l'automobile : celui de Citroën. (Ci-dessus, le chef de l'État au cours de sa visite du stand Citroën, entouré par M. George Taylor, président du Directoire, à

gauche, M. Claude Archambault, directeur du personnel et M. Raymond Revenel, membre du Directoire des Automobiles Citroën).

BEST CRAFTSMEN

PARIS (France). On 12 December 1976, at the "Manual Trades" exhibition at Porte de Versailles, Paris, the President of the French Republic solemnly handed their diplomas to the best craftsmen of France. Among them were 8 fully qualified craftsmen and one apprentice from Automobiles Citroën: 4 gold medalists: Michel Bullier, fitter-pattern-maker; Michel Malot, panel-beater; Pierre Naquin, tool turner; Jean-Paul Soyez, miller-modeller; 4 silver medalists: Gérard Coucaud, iron-smith; Michel Corbel, fitter-etcher; André Fontanier, tool-maker-mechanic; Jean-François Schlomka, metal pattern-maker; and the prize for the best apprentice moulder-corer in France (Pascal Della Posta). Ability, competence, and the taste for work, for perfect work — that of the prize winners was on show, at Porte de Versailles, on the only stand devoted to the motor-car: that of Citroën. (Beside, the Head of the State during his visit to the Citroën stand, surrounded by Mr George Taylor, Chairman of the Directorate, left, Mr Claude Archambault, personnel manager, and Mr Raymond Revenel, member of the Directorate of Automobiles Citroën.

LE PRIX ALUMNI

Die Federung mit automatischem Niveaueausgleich.

Das CX von Citroën...
 Die Federung...
 Citroën: 9 Fahren wie Gott in Frankreich.

Photo Citroën 10.999

LOS ANGELES (États-Unis). Dans sa septième sélection internationale annuelle, le jury de l'« Art Center Alumni » a attribué

son prix envié de l'illustration publicitaire à Jürgen Schindler, graphiste allemand de 36 ans, pour son annonce « niveau d'eau » sur la suspension hydro-pneumatique de la CX, parue dans une campagne réalisée par l'agence Wilkens pour Citroën-Allemagne.

ALUMNI PRIZE

LOS ANGELES (Cal., USA). In its seventh annual international selection, the jury of the "Art Center Alumni" awarded its much sought-after Advertising Art prize to Jürgen Schindler, a 36 years old German graphic artist, for his "water-level" ad for the CX's hydropneumatic suspension, part of a campaign prepared for Citroën-Germany by the Wilkens Agency.

MOINS = PLUS EN ANGLETERRE

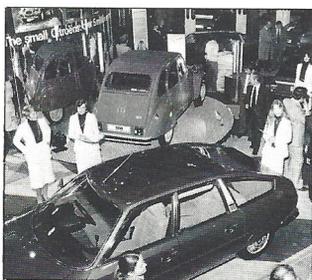


Photo A. Nathan (Citroën 30.1)

LONDRES (Angleterre). Succès confirmé de la CX sur le stand Citroën au Salon de Londres (20-30 octobre 1976). L'expansion de ce modèle en Grande-Bretagne a permis de rééquilibrer la gamme britannique de Citroën. En effet, avec un volume de ventes légèrement inférieur (- 4,75 %) à 1976 (21 001 contre 22 049), le chiffre d'affaires est en augmentation de 43 % : si les ventes des petits modèles ont baissé (de 10 477 à 6 365), les ventes de CX ont plus que doublé (2 008 à 4 583), amélioration très sensible d'une année sur l'autre.

MINUS = PLUS IN ENGLAND

LONDON (England). Success confirmed for the CX on the Citroën stand (above) at the London Motor Show (20-30 October 1976). This

model's growing popularity with the British public has restored balance to the Citroën range in the UK, for while there was a very slight drop in sales volume (-4.75%) in 1976 (21,001 against 22,049), the turnover rose by 43%: whereas the sales of small cars decreased (from 10,477 to 6,365), CX sales more than doubled (from 2,008 to 4,583), a very notable improvement from one year to the next.

INVESTIR OU PAS ?

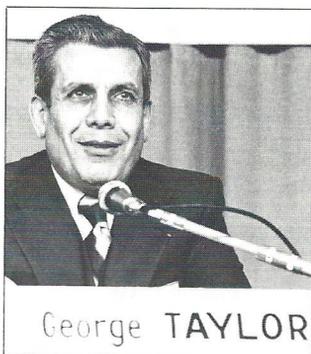


Photo l'Expansion (Citroën 30.15)

PARIS (France). Invité à prendre la parole au cours d'un « Forum » économique (auquel participait notamment le premier ministre, M. Raymond Barre) organisé par le mensuel français l'Expansion et TFI, première chaîne de la Télévision Française, M. George Taylor, président du Directoire des Automobiles Citroën, a déclaré notamment que dans une grande entreprise les choix d'investissements doivent être gouvernés non par des pulsions à court terme mais par des impératifs de pérennité de l'entreprise, à moyen et long terme. Après avoir indiqué qu'entre la décision d'investir et la mise en production des équipements, il s'écoule dans l'automobile deux à trois ans, M. George Taylor a examiné les différentes catégories d'investissements, soulignant l'importance de ceux qui concernent les lancements ou les modifications de modèles. Enfin, M. George Taylor a indiqué que le véritable problème des investissements dans l'automobile est celui de leur financement, donc qu'ils dépendent beaucoup

plus des possibilités dégagées par l'exercice précédent que des prévisions sur l'avenir immédiat, ce qui signifie, compte tenu des résultats 1976, que l'automobile française — et Citroën en particulier — investira en 1977.

TO INVEST OR NOT TO INVEST ?

PARIS (France). Asked to speak at an economics "Forum" (attended among other personalities by Mr Raymond Barre, French Prime Minister) organized by the French business monthly "L'Expansion" and TV station TFI, Mr George Taylor, Chairman of the Directorate of Automobiles Citroën, stated in particular that in a large firm, the choice of investments should be governed not by short-term impulses but by the imperatives of the firm's survival, both at medium and long term. After indicating that, in the motor industry, between the decision to invest and initial production of the required equipment two or three years must elapse, Mr George Taylor reviewed various categories of investments, stressing the importance of those concerning the introduction of new models or modifications to existing ones. Mr Taylor made it clear that the true problem regarding investments in the car industry is that of their financing, and that they are thus much more dependent on the possibilities opened up by the previous year's results than on forecasts as to the immediate future; this means that, taking into account 1976 results, the French automotive industry as a whole — and Citroën in particular — are going to invest in 1977.

FOOT-CX



Photo Citroën 30.2

BRUXELLES (Belgique). Ce que c'est que l'esprit d'équipe! Quatre joueurs de la célèbre formation de foot-ball du

Sporting d'Anderlecht ont acheté chacun en même temps une CX. Page 13, au cours de la livraison des voitures par Citroën-Belgique, de gauche à droite : M. Peter Ressel, le gardien de but Jan Ruiter, M. Robie Rensenbrink, et leurs épouses, ainsi que la voiture de Luco Coeck. Redoutable adversaire de l'équipe française de Saint-Etienne, le Sporting d'Anderlecht a gagné en 1976 la Coupe de Belgique, contre le Lierse, la Super Coupe d'Europe contre le Bayern de Munich, et la Coupe d'Europe des vainqueurs de coupes, contre West Ham.

SOCCKER-CX

BRUSSELS (Belgium). *How's this for team spirit? Four players of the well-known Anderlecht Sporting Club simultaneously bought CXs. P. 13, while the cars were being delivered by Citroën-Belgium, from left to right: Peter Ressel, goalkeeper Jan Ruiter, and Robie Rensenbrink, with their wives; and Luco Coeck's car. A fierce opponent of France's Saint-Etienne team, Anderlecht Sporting Club in 1976 won the Belgium Cup against the Lierse, the Europe Super-Cup against Munich's Bayern, and the European Cup Winners' Cup against West Ham.*

CX EN FAMILLE



Photo Guyot (Citroën 25.49)

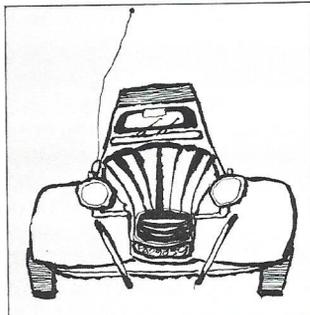
PARIS (France). Au salon de Paris, un nouveau modèle de break est venu compléter la gamme déjà très fournie des CX : la familiale. Ses formes et ses cotes sont celles du break mais son aménagement intérieur comporte 8 confortables places assises. Avantage non négligeable : la

banquette arrière est rabattable et les sièges intermédiaires à droite et à gauche basculent, afin de ménager une importante surface de chargement. Le modèle existe en version essence et, bien sûr, en version Diesel.

FAMILY SIZE CX

PARIS (France). *At the Paris Motor show, a new model of estate car came to complete the already very extensive range of the CXs, in the form of the CX family model. Its silhouette and its dimensions are those of the CX estate, but its interior layout includes 8 comfortable seats. And a further appreciable advantage: the rear seat folds down, and the right and left intermediate seats tip over, so as to allow a big loading area. Petrol and, naturally, Diesel versions are available.*

RENCONTRE 2 CV EN SUISSE



Dessin Staffan Gylling (Citroën 12.203)

BERNE (Suisse). Une grande rencontre internationale des amis de la 2 CV aura lieu du 24 au 29 août 1977 à Avenches Plage, en Suisse, sur les bords du lac Murten, à 35 km à l'Ouest de Berne. De nombreux jeux et manifestations sont prévus et animeront pendant 5 jours cette charmante petite ville qui fut autrefois la capitale de l'Helvétie et s'appête à recevoir 600 à 800 2 CV. Le prix, qui comprend l'hébergement pour 5 nuits et toutes les manifestations, ne dépassera pas 60 F. S. par personne. Inscriptions (nom, âge, adresse des participants; nom, type, âge de la voiture) le plus tôt possible chez Pierre Perrenond, Zürcherstr. 138. CH.8952 Schlieren.

2 CV GET-TOGETHER IN SWITZERLAND

BERN (Switzerland). *A great international meeting of friends of the 2 CV is to be held from 24 to 29 August 1977 at Avenches Plage, on the banks of Lake Murten, 20 miles west of Bern (Switzerland). The numerous games and events planned will cause an unusual stir for 5 days in the delightful little town, which was in times gone by the capital of Helvetia. Between 600 and 800 2 CVs are expected. The cost, including 5 nights' lodging and access to all events, will not exceed 60 Swiss francs a head. Please apply (name, age and address of participants; name, type and age of car) as soon as possible to Pierre Perrenond, Zürcherstr. 138, CH. 8952 Schlieren, Switzerland.*

MUSÉE ROULANT



Photo A. Kaiser (Citroën 30.5)

STRASBOURG (France). Une modeste 2 CV transformée par son propriétaire en musée mobile : une tapisserie de Lurçat reproduite sur le capot, Michel-Ange sur la malle arrière et des copies de maîtres sur les panneaux de portières. Que ne ferait-on pas pour l'amour de l'art ?

MUSEUM ON WHEELS

STRASBURG (France). *A modest 2 CV transformed by its owner into a mobile museum: a Lurçat tapestry reproduced on the bonnet, Michelangelo on the boot and copies of Old Masters on the door panels. You can tell an Art lover when you see one!*

MUSÉE ROULANT (BIS)

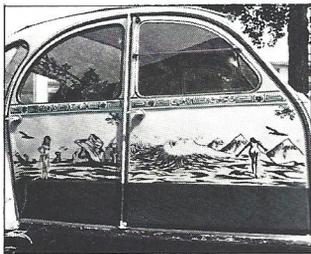


Photo A. Kaiser (Citroën 30.6)

PARIS (France). La 2 CV tente décidément les amateurs d'art. Celle de M. Bellot à Ris-Orangis s'inspire de Dali et de Tremois. Là encore, capot, panneaux de portes et malle arrière constituent un petit musée de l'art fantastique.

MUSEUM ON WHEELS, 2ND EDITION

PARIS (France). 2 CVs must offer irresistible temptation to the lovers of Art. This one, owned by Mr Bellot, of Ris-Orangis near Paris, draws its inspiration from Dali and Tremois. Here again the bonnet, the boot and the door panels form a mini-museum of fantastic art.

DU SCOTCH POUR LA 2 CV

2CV
2 minutes de plus
2 litres de moins



CITROËN 2CV

Photo Citroën 10.925

BRUXELLES (Belgique). Depuis les hausses pétrolières, les automobilistes du monde entier se sont efforcés d'atteindre aux qualités d'économie qui ont fait, entre autres, la réputation de l'Écosse. En ce domaine, la 2 CV est championne.

C'est ce qu'a voulu rappeler Citroën-Belgique par cette amusante affiche due au talent du dessinateur de bandes humoristiques Mittei : la 2 CV est sobre mais elle a du chien!

CANNY 2 CV

BRUSSELS (Belgium). Since the rise in oil prices, motorists the world over have been trying to ca' canny, applying one quality among the many for which Scotland is justly famous. In this field, the 2 CV is the champ. A reminder of this fact was commissioned by Citroën-Belgium in the form of comic-strip artist Mittei's amusing poster: the 2 CV, though famed for its sobriety, can be a gay dog all the same!

TAXI POUR HANDICAPÉS



Photo A.S.L. (Citroën 30.17)

GENÈVE (Suisse). Beaucoup de pays prévoient maintenant dans leurs hôtels des rampes et des chambres réservées aux handicapés moteurs. Et leur transport? A Genève existe un taxi spécial. C'est un break CX au toit rehaussé. Une plateforme hydraulique permet l'accès et le transport d'un client sans qu'il ait à quitter son fauteuil personnel.

TAXI FOR INVALIDS

GENEVA (Switzerland). In many countries, hotels now have ramps and rooms specially designed for the physically handicapped. But what about their transport? In Geneva, a special taxi is available. It is a CX estate car with its roof raised. A hydraulic platform gives access to the passenger's compartment without his having to leave his personal wheeled chair.

ORIENT-EXPRESS

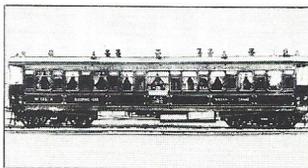


Photo Citroën 30.19

PARIS (France). Le célèbre Orient-Express, dont la suppression vient d'être décidée, fera en mai son dernier voyage pour Citroën. La Société Automobiles Citroën l'a en effet retenu et reconstitué dans le style de sa grande époque, pour conduire à Constantinople (c'est ainsi qu'on appelait Istanbul au temps de gloire du célèbre train) les 120 lauréats d'un concours des chefs de vente de son réseau français, via les escales de Venise, Belgrade et Sofia. Outre les wagons-lits, ce train historique comportera des voitures restaurant et cuisine, un wagon-bar Pullman d'époque, un wagon-cinéma et la seule voiture-douche d'Europe. Au-dessus de la mêlée qui oppose en certains pays les transports publics à l'automobile, Citroën tire avec élégance son chapeau au chemin de fer. Bonne idée, non?

ORIENT-EXPRESS

PARIS (France). The world famous Orient-Express, whose discontinuance has recently been decided, will make its last trip in May — for Citroën. The Société des Automobiles Citroën has chartered it and reconstituted it in the style that obtained at the peak of its glory, to carry to Constantinople (for such was still the name of Istanbul in the train's heyday) the 120 prize-winners in the contest organized between the French network's sales managers. The train's route will take in Venice, Belgrade and Sofia. Besides its wagon-lits, this historic train will have dining and kitchen cars, a period Pullman bar-coach, a movie-coach, and the only shower-coach in Europe! Serenely contemplating from on high the bickering rife in some countries between public transport and private cars, Citroën graciously bows to the railway. Not a bad idea?

LE VOYAGE AU BOUT DEUX GS SUR LA PISTE CE

1 200 km de pierres roulantes, de gradins rocheux, de cassis et de dos d'âne, d'ornières profondes, de ponts de branches précaires, de ravins et de précipices, de poussière aveuglante, des pentes invraisemblables, trente cols à plus de 3 000 m, quelquefois 4 000 m, 300 gués abrupts, 10 000 virages fous... la piste centrale d'Afghanistan, de Kaboul à Shirdan. Personne ne s'y risque, en dehors des autochtones, de rares véhicules tous terrains, et d'André Costa, rédacteur en chef de l'Auto Journal, qui se lança dans cette aventure avec sa famille, en été 1976.

C'est sûrement la première fois que deux voitures de tourisme parviennent à parcourir de bout en bout cet itinéraire de l'impossible, deux GS 1220 de série (type « Grande Exportation » : carénage sous la caisse, plate-forme renforcée, suspension affermie et rehaussée) équipées de pneus Michelin M + S à flancs spéciaux.

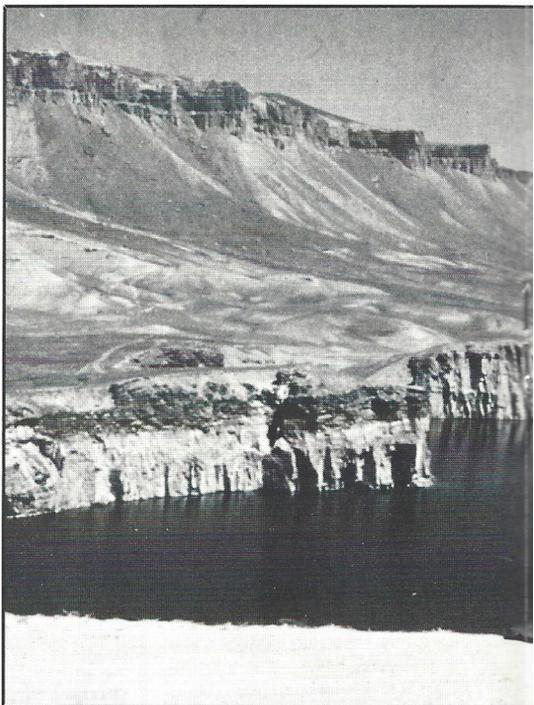
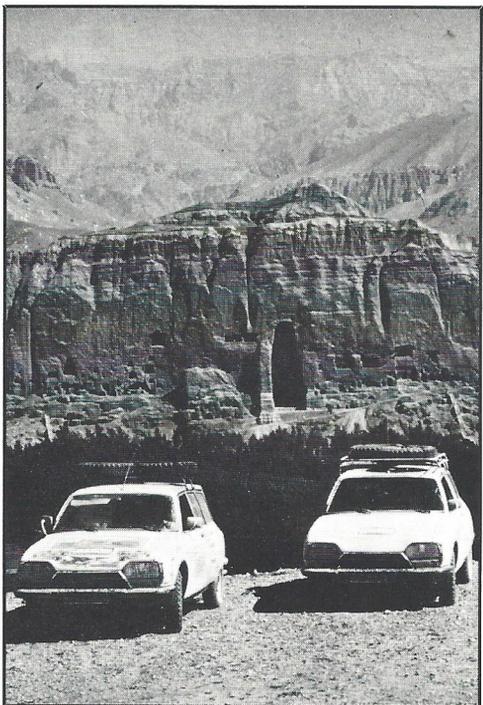
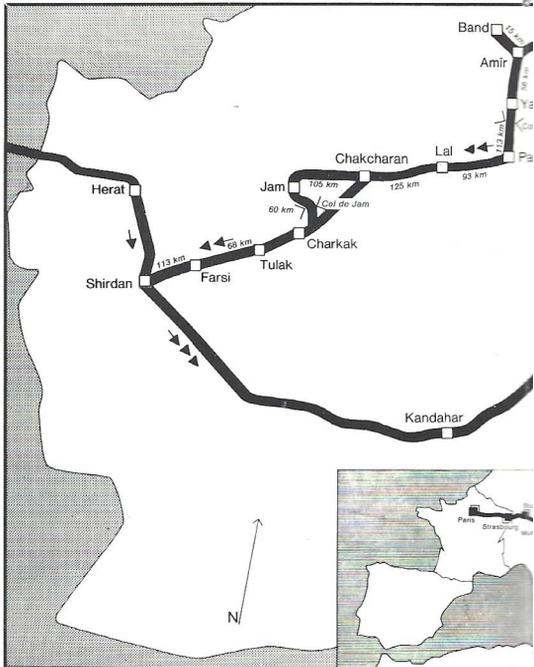
L'exploit majuscule. Avant de l'aborder, il faut d'abord couvrir les 8 500 km de Paris à Kaboul, comme il faudra ensuite les couvrir au retour, quelque 16 000 km. Y compris cette fameuse piste centrale : 1 200 km à 16 km/heure de moyenne. Et sa récompense : le fabuleux minaret oublié de Jam la mystérieuse, unique vestige d'une civilisation balayée.

Mais pour y parvenir, il aura fallu des jours d'efforts, dans un paysage « pur et dur », une nature splendide et inhumaine jusqu'au tragique, sous un ciel de cristal transparent où passe de temps à autre un aigle solitaire. En 15 jours, chaque membre de l'expédition a perdu en moyenne 6 kilos !

Des GS, voici ce que dit André Costa :

« Rares sont les voitures de tourisme qui seraient arrivées là avec une suspension en bon état, un circuit d'échappement intact, cela sans parler du moteur — de son refroidissement en particulier — de la transmission et même de l'électricité. Il est vrai que la garde au sol réglable est un atout précieux sur cette piste car, même remorquée sur 1 000 kilomètres, une voiture de tourisme normale aurait totalement arraché ses dessous sur les pierres, avec ou sans blindage ».

Elles avaient, pour conjurer le sort, un atout de plus : Costa les avait fait peindre à Kaboul dans le style pittoresque des camions afghans.

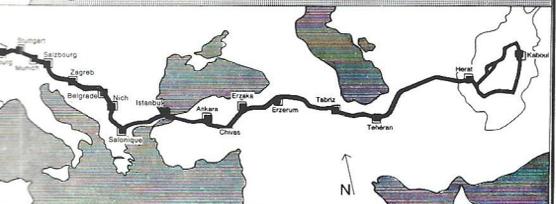
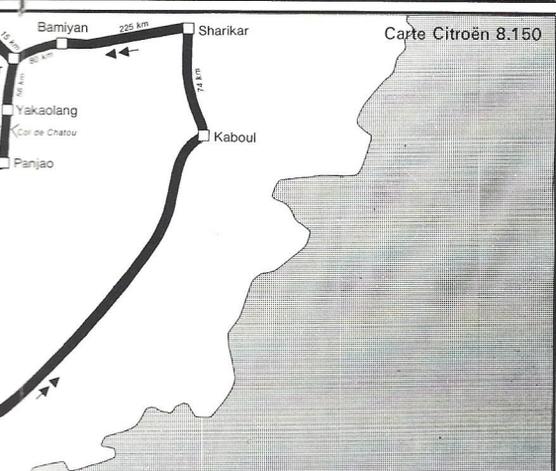


A 300 km au Nord de Kaboul (dont 225 de pierraille et de poussière) : les bouddhas de 50 m de haut défigurés par le fanatisme de l'empereur mongol Laurengzeb, dans la vallée rouge de Bamiyan dévastée par Gengis Khan.

200 miles north of Kabul (150 of them made up of dust and scree): 160-foot high Buddhas disfigured by order of fanatic Mongol Emperor Laurengzeb, in the red Bamiyan valley laid waste by Gengis Khan.

T DE L'IMPOSSIBLE: CENTRALE D'AFGHANISTAN

L'Asie centrale millénaire : village de yourtes mongoles sur la falaise Sud de Bamiyan.
 Thousand-year-old Central Asia: Mongol Yurt villages on the cliffs south of Bamiyan.
 Photo André Costa (Citroën 8.154)



Un des cinq lacs de Band i Amir, à 3 000 m d'altitude, l'un des plus beaux sites du monde.
 One of the five Band i Amir lakes, 10,000 ft up: this is claimed to be one of the most beautiful sites in the world.
 Photo André Costa (Citroën 8.154)



750 miles of rolling stones, rocky steps, pot-holes and hog's-backs; of knee-deep ruts, insecure log bridges, ravines and precipices; of blinding dust and unbelievable slopes, with 30 passes over 10,000 ft up, some nearer 14,000 ft; with 300 steep, deep fords and 10,000 crazy bends — such is the trail from Kabul to Shirdan. No-one trusts himself on it except the natives, a few special cross-country vehicles, and André Costa, Chief Editor of L'Auto-Journal, who undertook this adventure with his family during the summer of 1976.

It is quite certainly the first time two normal "tourist" cars managed to cover this impossible route from end to end — two standard production GS 1220s ("Distant Export" type: faired under the body, with a reinforced platform and harder, higher suspension), fitted with Michelin M+S tyres with special walls.

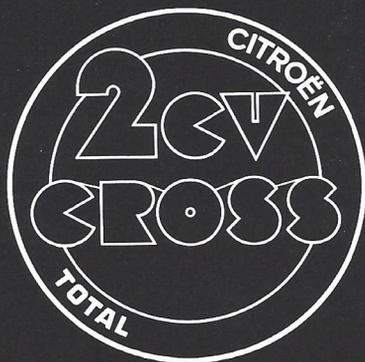
A capital exploit. Before even starting, you have to cover 5,300 miles from Paris to Kabul, which will also have to be covered on the way back, making over 10,000 miles. Plus the dreaded central trail: 750 miles at an average of 10 mph. But the reward is great: the fabulous forgotten minaret of mysterious Jam, sole vestige of a vanished civilization. Here is what André Costa has to say about the GSs: "Few are the touring cars that would have got there with their suspension in satisfactory condition, an intact exhaust system not to mention the engine — more especially as regards cooling —, the transmission and even the electrics. It is true that the adjustable-height suspension is a major asset, for any normal car, even towed for 600 miles, would have ripped its underside to shreds on the stones, with or without reinforced fairings."

To avert the evil eye, the GSs had one more asset: André Costa had them painted in Kabul in the picturesque style adopted by Afghan lorries.



Jam : « plus haut que l'Arc de Triomphe, perdu au fond d'une gorge qui l'a dissimulé aux regards humains dix siècles durant, cet énorme fuseau de briques travaillées et vernissées, n'est jugé accessible qu'aux véhicules tous terrains. Nos deux GS sont pourtant allées jusque là-bas... Et elles sont même revenues ! » écrit André Costa.

Jam: "Taller than the Paris Arc de Triomphe, lost against the background of a gorge which has hidden it from human eyes for more than 10 centuries, this towering spindle of sculptured and glazed brick can only be reached by special cross-country vehicles. Yet our two GSs got there... and even got back!" writes André Costa.



GILBERT BECAUD



TRIOMPHE A LA REMISE DES PRIX DU TROPHEE INTERNATIONAL 1976

La remise des prix du Trophée International Citroën-Total, c'est l'apothéose, le couronnement de la saison de 2 CV Cross. De ce point de vue, le 5 novembre 1976 a atteint un sommet, grâce à la vedette de la soirée : Gilbert Bécaud. Porté par l'ambiance chaleureuse de la salle, il prolongea son récital d'une demi-heure au moins et passa le reste de la nuit au milieu des 600 pilotes qui lui firent un triomphe.

Triomphe d'un autre genre, mais tout aussi mérité, pour les frères Franco, Antonio premier, et Bruno second, au classement du Trophée.

Cinquante-quatre pilotes — sur les 619 ayant participé au Trophée — de neuf pays européens, furent récompensés par les prix offerts par Citroën, Total, la BNP et Cibié.

Parmi eux, les meilleurs étrangers : l'espagnol de Badajoz, José-Alfonso Alvarez Ruiz (champion d'Espagne 1976, 6^e au Trophée); l'italien de Milan Felice Panzeri (vainqueur à Gross Hoefflein, Autriche, 21^e au Trophée); le suisse de Sombeval, près de Berne, Hubert Bourquin (31^e au Trophée); le belge de Rocourt, près de Liège, Richard Gengler (32^e au Trophée), le pharmacien portugais Herminho dos Santos Martins (35^e au Trophée); le « designer » britannique Royce Grey (2^e au championnat de Grande-Bretagne).

Prize-giving day for the Citroën-Total International Trophy is a red-letter day, the grand finale of the 2 CV Cross season. In this respect, another summit was reached, on 5 November 1976, thanks to the star of the evening: Gilbert Bécaud. Carried away by the audience's enthusiasm, he prolonged his recital by at least half an hour, and spent the rest of the night with the 600 gleeful drivers who made it a triumph for him.

A triumph also, but of quite a different nature, for the brothers Franco, Antonio, first, and Bruno, second in the Trophy classification.

Fifty-four drivers (out of the 619 who had taken part in the Trophy), from nine European countries, received awards presented by Citroën, Total, the Banque Nationale de Paris, and Cibié.

Among them were the best of the foreign contingent: Spaniard José-Alfonso Alvarez Ruiz, of Badajoz (1976 Spanish champion, 6th in the Trophy); Milanese Italian Felice Panzeri (winner at Gross Hoefflein, Austria, 21st in the Trophy); Swiss Hubert Bourquin, of Sombeval, near Bern (31st in the Trophy); Belgian Richard Gengler, of Rocourt near Liege (32nd in the Trophy); Portugese pharmacist Herminho dos Santos Martins (35th in the Trophy); and English designer Royce Grey (2nd in the British Championship).

LA SAISON 1977 : UN NOUVEAU REGLEMENT

Mais la remise annuelle des prix, c'est aussi le coup d'envoi de la saison à venir. Une saison pour laquelle les 2 CV ont rénové leur règlement afin d'offrir aux concurrents un choix de participations encore plus large que dans le passé : un pilote peut, à son gré, se contenter de s'engager dans une ou plusieurs épreuves de sa région ou de son pays. Il peut aussi disputer le critérium de France, ou encore accéder au niveau européen avec le Trophée international.

LA SAISON 1977 : UNE SEULE CATÉGORIE

Modification importante au règlement de tous les 2 CV Cross : les courses se disputeront en une seule catégorie. Toutefois, les mêmes voitures que par le passé y seront admises, mais toutes sur le même plan : toutes les berlines Citroën 2 CV et Dyane équipées d'un moteur 375, 425 ou 602 cm³ de cylindrée, à l'exception, toujours, des 2 CV 4 × 4.

Toutes ces voitures devront être conformes à la production de série, à l'exception de certaines particularités définies par le règlement technique.

Les contrôles techniques prévus avant et après les courses auront lieu comme dans le passé.

Sont toujours obligatoires, quelle que soit la course (essais, qualifications, finales) les équipements de sécurité : un casque modèle agréé — un harnais de sécurité 3 ou 4 points normes F.I.A. — dans le cas d'absence de pare-brise : lunettes ou bulle — une combinaison — une paire de gants en cuir sans perforation — volume d'essence dans le réservoir : 5 litres — bouchon de réservoir étanche — arceau de sécurité et plaque formant toit rigide soudée à l'arceau.

LA SAISON 1977 : PROGRESSION DES COURSES

Le déroulement des épreuves sera quelque peu différent, chaque course conduisant logiquement à la suivante, selon une progression qui culminera avec la finale (qui, du fait de la réunion des voitures en une seule catégorie, remplacera la superfinale), voir schéma page 21.

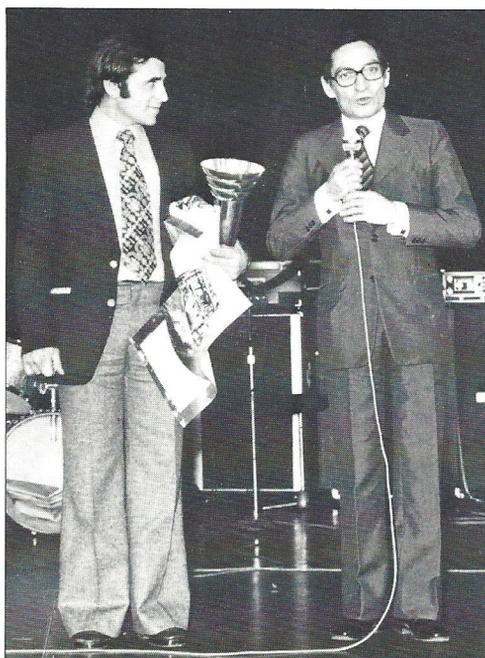
Now prize-giving for one season is also the "kick-off" for the next — a season for which the 2 CVs have revised their regulations, with a view to offering participants a yet wider choice than in the past: a driver may now at will enter for one or more events in his region or country. He may also enter for the "Critérium de France" or bid for European level in the International Trophy.

Here is an important modification to regulations for all 2 CV Cross events: all races are to be run in one category only. The same cars as before will be allowed, but all on the same level: any Citroën 2 CV or Dyane saloon, fitted with a 365, 425 or 602 cc engine, but always excepting the 4 × 4 2 CVs.

All cars must conform to standard production specifications, exception for a few particular points defined in the technical regulations.

Technical checks before and after races will be maintained as in the past.

Irrespective of the race run (trials, qualification heats, finals), the following safety features remain compulsory: an approved model helmet, a 3- or 4- point harness complying with F.I.A. standards; in the absence of a windscreen: goggles or "blister" on helmet; overalls; a pair of unperforated leather gloves; volume of petrol in tank: 5 litres (1.0999 imp. gals.); a safety hoop, and a plate forming a rigid roof welded to the hoop.

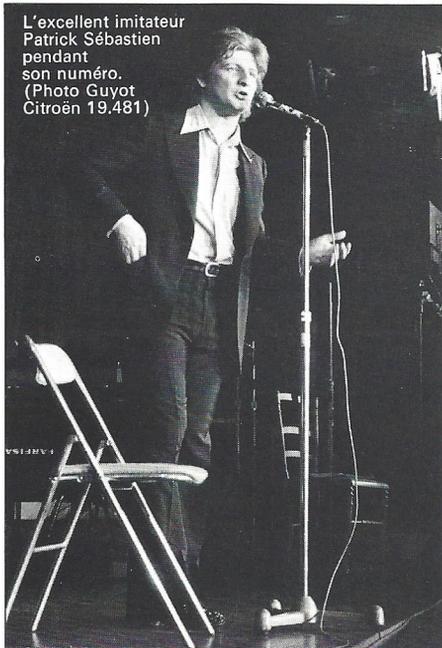


Mr. Jacques Lombard, membre du Directoire Citroën, remet à Antonio Franco, vainqueur du Trophée International Citroën-Total des 2 CV Cross 1976, la clé de la GS X2 qu'il a gagnée.

Mr. Jacques Lombard, member of the Citroën Directorate, hands Antonio Franco, winner of the 1976 Citroën-Total 2 CV Cross International Trophy, the key of the GS X2 he has won.

Photo Guyot (Citroën 19.482)

DEUX TOURS DE CHANTS...



L'excellent imitateur Patrick Sébastien pendant son numéro. (Photo Guyot Citroën 19.481)



Jean-Marie Ballestre, président de la FFSA, pendant son discours. (Photo Guyot Citroën 19.480)

... PAS LA MÊME MUSIQUE

Avant Gilbert Bécaud, le sympathique imitateur Patrick Sébastien a retrouvé pour la soirée de remise des prix du Trophée International, le public dont il avait déjà fait connaissance, en novembre 1975, en une occasion semblable.

Mais M. Jean-Marie Ballestre, président de la Fédération Française du Sport Automobile, n'imita personne. Intervenant au cours de la partie officielle de la réunion, il dit quel apport important les 2 CV Cross constituaient pour le sport automobile, il salua le sérieux et l'enthousiasme de tous ceux qui y participent et remercia leurs créateurs, leurs organisateurs et leurs « sponsors ».

Before Gilbert Bécaud's turn came on, that delightful impersonator Patrick Sébastien once more found, for the Prize-Giving Evening of the International Trophy, the public he had already met in November 1975 for the same occasion.

Mr. Jean-Marie Ballestre, President of the French Federation of Automobile Sports, however, impersonated nobody but himself. Speaking during the official part of the evening, he stressed the important contribution of 2 CV Cross to motor sport, he paid tribute to the serious approach and enthusiasm of all participants, and thanked the inventors, the organizers and the sponsors.

UNE BELLE CARRIÈRE

Quel chemin parcouru depuis ce week-end de juillet 1972, où, au fond d'une carrière près d'Argenton-sur-Creuse, soixante voitures se livrèrent une lutte pittoresque et — au vrai sens du mot — pleine de rebondissement, sur une piste défoncée au bulldozer.

Inspirée de l'idée de reconstituer les conditions de conduite acrobatique que les 2 CV avaient connues dans les raids Paris-Kaboul et Paris-Persepolis, une nouvelle race de compétition automobile venait d'être créée, réellement sportive, vivante et accessible à tous : le 2 CV Cross.

Dès 1973, le Portugal suivait la France. En 1974, l'Espagne. En 1975, la Grande-Bretagne et la Suisse. En 1976, l'Italie et l'Autriche. En 1977, ce sera la Belgique et la Hollande. Bientôt, le cap des mille pilotes européens sera franchi!

PURSUIVING YOUR QUARRY

What a distance has been covered since that week-end in July 1972 during which, at the bottom of a quarry near Argenton-sur-Creuse, sixty cars vied with one another in a picturesque bout — there is no other word for it — full of bounds and rebounds, on a rough bulldozer-cleared track.

The guideline was the reconstitution of the acrobatic driving conditions encountered on the Paris-Kabul and Paris-Persepolis long-distance runs. This was the spark that kindled a new breed of motor race, offering sporting chances to all comers: 2 CV Cross-country racing.

By 1973, Portugal had followed France's lead. Spain's turn came in 1974. It was followed by Great Britain and Switzerland in 1975, and in 1976 by Italy and Austria. In 1977 Belgium and Holland are to join the fray. Before you know where you are, over 1 000 European drivers will be involved!

Après les contrôles administratifs et techniques habituels, le samedi sera consacré aux essais chronométrés et à la première manche des qualifications, dans l'après-midi; à des quarts de finales — qui remplacent les anciennes demi-finales de catégories et la finale de sélection — pendant la soirée.

Le dimanche : qualifications, demi-finales, course de consolation et finale (remplaçant la superfinale).

Le classement de chaque épreuve est établi selon le nombre de tours parcourus par chaque pilote et son ordre de franchissement de la ligne d'arrivée.

Les diverses séries de la 1^{re} manche de qualifications sélectionnent les pilotes pour les quarts de finales. Les meilleurs dans ces quarts de finales sont qualifiés d'office pour les demi-finales du dimanche. Les non qualifiés se voient octroyer une seconde chance avec les séries de la 2^e manche de qualifications, le dimanche matin. Les meilleurs rejoignent alors sur la grille de départ des demi-finales les sélectionnés de la veille en quart de finales.

Les meilleurs en demi-finales sont qualifiés pour la finale, dont le vainqueur remporte le 2 CV Cross.

C'est également les résultats de la finale qui sont pris en compte pour le classement du Critérium de France et du Trophée International.

Le dimanche, les grilles de départ de la 2^e manche de qualifications ne sont plus établies à partir des essais chronométrés, mais tiennent compte, d'abord : du classement des quarts de finales, puis du classement de chaque série de qualifications.

Bons baisers de Lonato...



Photo Guyot (Citroën 19.475)



Photo Guyot (Citroën 19.476)



Photo Guyot (Citroën 19.477)



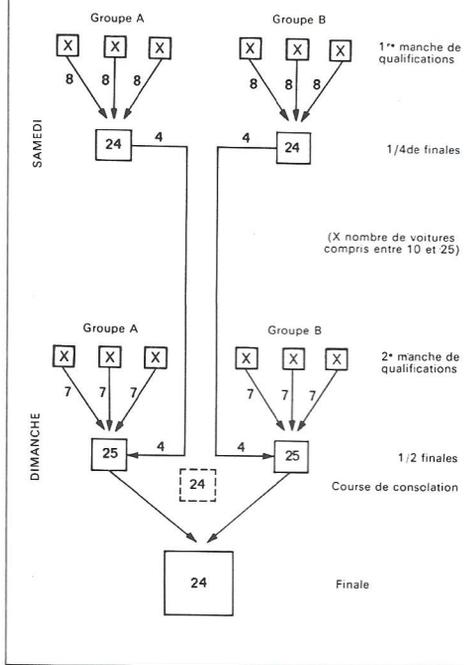
Photo Guyot (Citroën 19.478)



Photo Malard (Citroën 19.479)

Lonato, délicieuse petite cité touristique au bord du lac de Garde... Les 132 pilotes de 2 CV Cross qui y furent, les 2 et 3 octobre 1976, pour la Finale du Trophée International Citroën-Total, pourront, comme les grognards de la Bérésina, dirent à leurs petits-enfants : « J'y étais ».

EXEMPLE DE DÉROULEMENT DES ÉPREUVES POUR UN NOMBRE DE CONCURRENTS COMPRIS ENTRE 60 ET 150



The races will be run in a slightly different manner, each race logically leading to the next, according to a progression which will culminate in the final (which, since all cars will be in a single category, will supersede the Superfinal) — see diagram above.

After the usual administrative and technical checks, Saturday will be devoted to timed trials, to the first qualification heats, in the afternoon, and to quarter-finals at night; they will replace the late category semi-finals and selection final.

On the Sunday: qualification heats, semi-finals, consolation race and final (replacing the superfinal).

The scores for each race will be established according to the number of laps covered by each driver and the order of passing the finishing line.

The various first qualification heats will select drivers for the quarter-finals. The best drivers in these quarter-finals will be qualified ex officio for the Sunday semi-finals.

Those not qualified will be given a second chance with the second series of qualification heats on the Sunday morning. The best of these will then join those selected in the previous day's quarter-finals on the starting grid of the semi-finals.

The best in the semi-finals will be qualified for the final, whose winner will win the whole event.

Scores in the final will be taken into account for classification in both the

LA SAISON 1977 : UN CRITÉRIUM DE FRANCE

Un Critérium de France Citroën-Total de 2 CV Cross sera disputé sur l'ensemble des sept épreuves françaises organisées en 1977 et inscrites au calendrier des épreuves automobiles de la Fédération Française du Sport Automobile.

Tout participant aux 2 CV Cross français se trouvera, sans formalité ni frais, engagé dans le Critérium de France Citroën-Total.

Les points pour le Critérium de France seront attribués en fonction du classement obtenu par chaque pilote dans la finale de chaque 2 CV Cross.

Dans le cas où un pilote obtiendrait plus de cinq résultats, il ne sera tenu compte que des cinq meilleurs d'entre eux. Le vainqueur du Critérium de France Citroën-Total des 2 CV Cross sera celui qui aura totalisé, en fin de saison, le plus de points dans ses cinq meilleures participations. Les ex-aequo seront départagés par les résultats qu'ils auront obtenus en plus de ces cinq courses.

LA SAISON 1977 : NOUVEAU TROPHÉE INTERNATIONAL

Le Trophée International Citroën-Total, sera disputé en 1977, pour la deuxième année consécutive, sur l'ensemble des 2 CV Cross organisés dans différents pays (Autriche, Belgique, Espagne, France,

d'une génération...

Photo Guyot (Citroën 19.473)



CALENDRIER INTERNATIONAL DES 2 CV CROSS CITROËN-TOTAL 1977

12-13 mars	ALICANTE - Espagne
02-03 avril	LA SPEZIA (près Gênes) - Italie
02-03 avril	LISBONNE - Portugal
16-17 avril	EINDHOVEN - Hollande
16-17 avril	MALAGA - Espagne
23-24 avril	MARIGNANE (près Marseille) - France
30 avril-1 ^{er} mai	SPRESIANO (près Trévise) - Italie
30 avril-1 ^{er} mai	BONINGEN - Suisse
14-15 mai	VIC FEZENSAC - France
14-15 mai	COIMBRA - Portugal
14-15 mai	SARAGOSSE - Espagne
21-22 mai	GROPELLO CAIROLI (près Pavie) - Italie
21-22 mai	BLACKPOOL - Grande-Bretagne
28-29 mai	TOURNAI - Belgique
04-05 juin	LANDIVISIAU - France
04-05 juin	TUNBRIDGE WELLS (Sud-Est de Londres) - Grande-Bretagne
11-12 juin	FERRARA - Italie
11-12 juin	VIGO - Espagne
18-19 juin	VILAMOURA - Portugal
18-19 juin	CAMBERLEY (Sud-Ouest de Londres) - Grande-Bretagne
25-26 juin	SAINT-AMAND-LES-EAUX (près Valenciennes) - France
02-03 juillet	MAGGIORA (près Novara) - Italie
09-10 juillet	PONT-DE-RUAN (près Tours) - France
09-10 juillet	SAN SEBASTIAN - Espagne
16-17 juillet	PORTO - Portugal
23-24 juillet	VESUL - France
23-24 juillet	SENIGALIA (près Ancône) - Italie
30-31 juillet	CAMBERLEY (Sud-Ouest de Londres) - Grande-Bretagne
20-21 août	HOLLENBURG (près Klagenfurt) - Autriche
03-04 septembre	CHELMSFORD (près Southend-on-Sea) - Grande-Bretagne
10-11 septembre	MADRID - Espagne
10-11 septembre	LE CREUSOT - France
10-11 septembre	VISEU - Portugal
17-18 septembre	KNEBWORTH PARK (Nord de Londres) - Grande-Bretagne
17-18 septembre	LONATO - Italie
15-16 octobre	FINALE DU TROPHÉE INTERNATIONAL A TREFFLING (près Linz) - Autriche

Soit 36 épreuves internationales dans 9 pays différents. Calendrier indicatif : des modifications peuvent survenir en cours de saison.

"Critérium de France" and the International Trophy.

On the Sunday, the starting grids for the 2nd qualification heats are no longer to be determined from the timed trials, but will take into account: first, the position in the quarter-finals and, secondly, the position in each qualification heat.

A "Critérium de France" of the Citroën-Total 2 CV Cross will be marked on the results of all seven French events organized in 1977 and featuring in the French Federation of Automobile Sport's calendar of motor-racing events. Marks for the "Critérium de France" will be given according to the score of each driver in the final of each 2 CV Cross.

Should any one driver be eligible for marks in more than five events, only the five best will be taken into account.

The winner of the Citroën-Total 2 CV Cross "Critérium de France" will be the driver who, at the end of the season, has accumulated the largest total score in his five best events. Drivers with the same scores will be selected according to their performances in events over and above these five.

THE 1977 SEASON : NEW INTERNATIONAL TROPHY

In 1977, the Citroën-Total International Trophy will be fought out, for the second

Les deux frères Franco, vainqueurs du Trophée International 1976 abordent avec le sourire la saison 1977. Pour beaucoup, ils seront les hommes à battre.

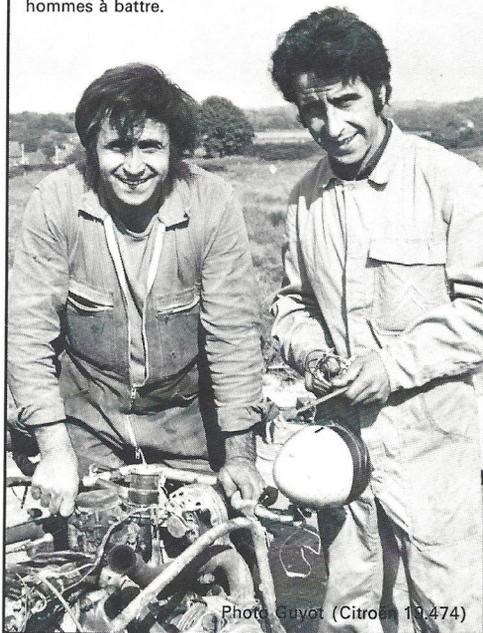


Photo Guyot (Citroën 19.474)

Grande-Bretagne, Hollande, Italie, Portugal, Suisse) et inscrits au calendrier international de la Fédération Internationale de l'Automobile.

Importante modification : il ne sera plus nécessaire, comme l'an dernier, de participer à plusieurs courses dans différents pays pour figurer au classement du Trophée. Dès la première course, le pilote se trouve classé dans le Trophée International Citroën-Total.

Les points comptant pour le Trophée International seront dans chaque 2 CV Cross, ceux de la Finale du dimanche.

Le classement du Trophée International sera établi pour chaque pilote en tenant compte du ou des meilleurs résultats qu'il aura obtenus, jusqu'à un plafond de trois, auxquels il sera possible d'ajouter le résultat éventuellement obtenu dans le dernier 2 CV Cross de la saison, qualifié de « Finale Internationale des 2 CV Cross Citroën-Total » les 15 et 16 octobre en Autriche.

En effet, et c'est une autre nouveauté, la Finale Internationale ne sera plus obligatoire, mais les pilotes qui y auront participé se trouveront évidemment favorisés puisque les points qu'il y auront obtenus seront ajoutés à leurs trois meilleurs résultats précédents. Les participants à la Finale — et eux seuls — pourront donc cumuler quatre résultats au lieu de trois.

Renseignements et inscription : Mme Marlène Cotton, 2 CV Cross Citroën-Total, 133 quai André Citroën, 75747 Paris-Cedex 15. France.

year running, over the totality of 2 CV Cross organized in various countries (Austria, Belgium, France, Great Britain, Italy, Netherlands, Portugal, Spain, Switzerland) and featuring in the calendar of the International Automobile Federation.

An important modification: it will no longer be necessary, as it was last year, to take part in several races in various countries in order to be eligible for Trophy classification. From his very first race, the driver will automatically be classified in the Citroën-Total International Trophy. The score for the International Trophy will, in every 2 CV Cross, be that of the Sunday final.

The International Trophy classification will be established for each driver by taking into account the best result or results he achieves, with a maximum of three, to which he may add any score obtained at the last 2 CV Cross of the season, to be known as the "International Final of the Citroën-Total 2 CV Cross" and run in Austria on 15 and 16 October.

Indeed, and here is another innovation, the International Final will no longer be a compulsory event, but drivers taking part will obviously have a certain advantage since any marks earned in this event will be added to their three previous best scores. Thus participants in the International Final, and they only, can accumulate four scores instead of three.

Information and entries: Mme Marlène Cotton, Citroën-Total 2 CV Cross-country races, 133, quai André-Citroën, 75747 PARIS CEDEX 15, France.

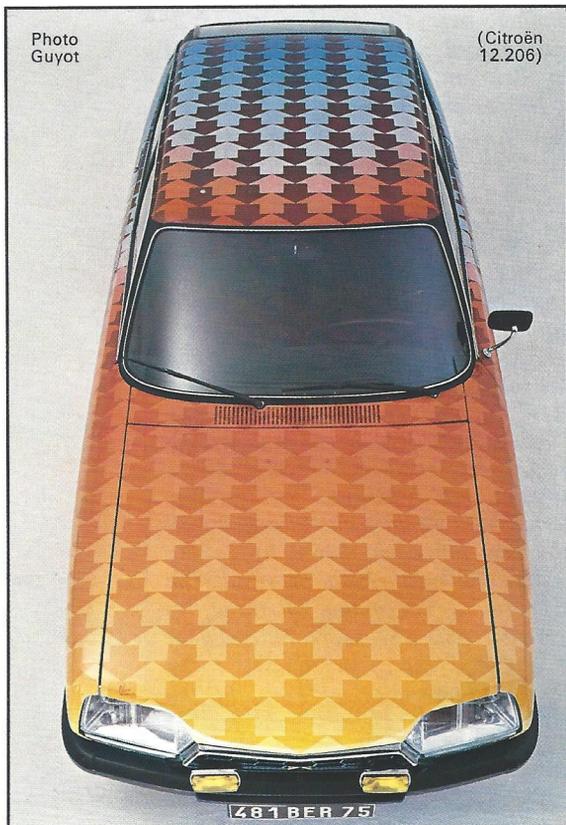
... à une autre



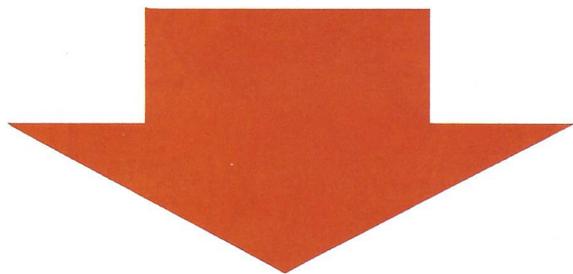
Guyot (Citroën 19.474)

Photo
Guyot

(Citroën
12.206)



L'ART ET L'AUTOMOBILE SE DÉCOUVRENT UNE MÊME DÉMARCHE



**Les flèches de J.-P. Lihou
donnent des couleurs
aux formes de la GS X2**

Once upon a time, there was an Artist, a painter, one Jean-Pierre Lihou...

Born at Brouains (Manche, Normandy), he studied philosophy at Caen University, taught drawing for four years, then dropped teaching to devote himself entirely to painting, with one-man and group shows, official Exhibitions, the Nouvelle Peinture prize...

One day, he notes that the wind distorts not only the trunks and branches of trees, but also, much more deeply, their roots. On another occasion, he is awed by the vision of a storm convulsing the landscape. Everything stems from forces in action. Wishing to embody this discovery in his work, he gave them substance in the form of arrows expressive of both force and direction. Energetism was born.

The arrow and the automobile have characteristics in common: they are aerodynamic, motion is their expression and vocation, and both penetrate through the air. Thus a coherent connexion and a dynamic correspondence exists between a certain vision of space, of interest to Energetism, and the mobile volume of the motor-car. And thus it was that, in an attempt at applying his concepts

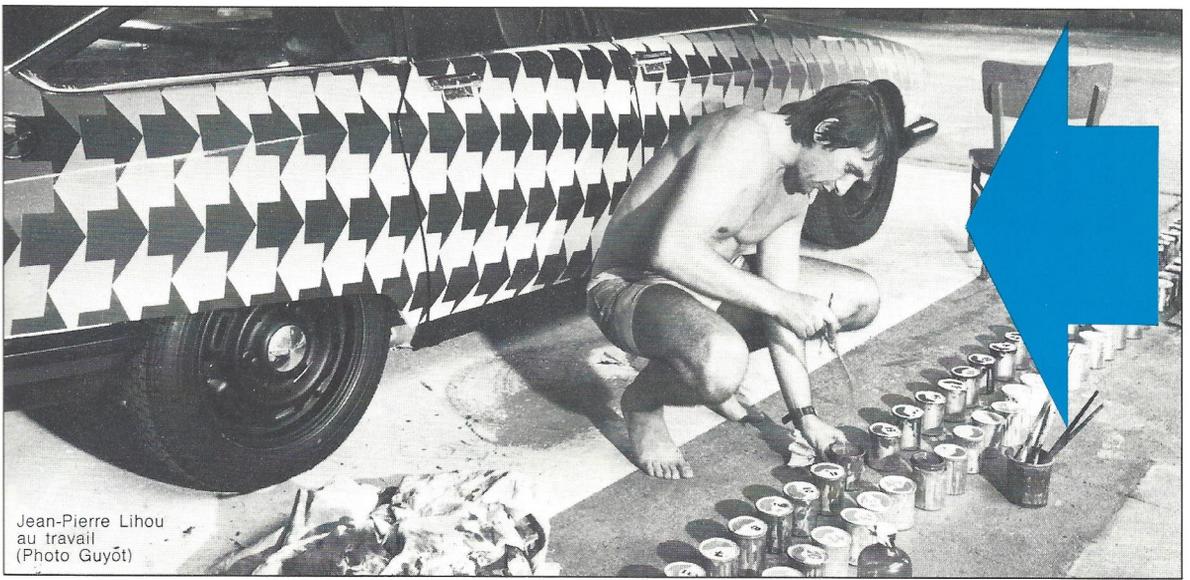
Il était une fois un artiste-peintre, Jean-Pierre Lihou...

Né en 1942 à Brouains (Manche), il fait des études de philosophie à l'Université de Caen, il enseigne le dessin pendant quatre ans, abandonne le professorat pour se consacrer totalement à la peinture, expositions personnelles ou de groupe, Salons, prix de la Nouvelle Peinture...

Un jour il observe que le vent ne déforme pas que le tronc et les branches des arbres, mais aussi, plus profond, leurs racines. Un autre, il est frappé par la vision d'une tempête qui bouleverse un paysage. Tout n'est que forces en action. Désireux de les traduire dans ses œuvres, il en vient à les matérialiser par des flèches qui expriment à la fois la force et la direction. L'Énergetisme est né.



Photo Guyot (Citroën 12.211)



Jean-Pierre Lihou
au travail
(Photo Guyôt)

Peu à peu, la flèche devient l'élément graphique essentiel des œuvres de J. P. Lihou. C'est à partir d'elle qu'il organise l'espace pictural.

La flèche et l'automobile ont des caractéristiques communes : aérodynamique, expression et vocation du mouvement, pénétration dans l'air. Il y a donc un rapport cohérent et une correspondance dynamique entre une certaine vision de l'espace qui intéresse l'Énergétisme et le volume mobile qu'est l'automobile. C'est ainsi que, cherchant à appliquer ses conceptions à des objets choisis en fonction de leurs caractéristiques dynamiques, J. P. Lihou a pensé à l'automobile. Mais il n'a pas choisi n'importe laquelle. Il y a entre les carrosseries des modèles Citroën et les recherches de l'Énergétisme une identité démarquée, gouvernée par l'insertion d'une force dans l'espace et l'étude de son aérodynamique.

Jean-Pierre Lihou porta son choix définitif vers la GS. Et Citroën en mit une à sa disposition.

Après un travail préparatoire sur plans et maquettes, Jean-Pierre Lihou définit un module de flèche et une progression chromatique de 73 teintes différentes (flèches noires ou foncées à l'arrière, progression vers les couleurs chaudes à l'avant). L'évolution chromatique d'avant en arrière est double puisqu'elle tient compte à la fois des flèches et du fond. Elle joue sur deux registres : la sensation immédiate de progression par les formes et les couleurs, mais aussi les correspondances symboliques, conscientes et inconscientes, qui lui correspondent.

L'étude préalable une fois réalisée, il fallut résoudre dans le détail les problèmes de l'application des flèches sur un volume relativement complexe, tenir compte des reflets et du brillant des laques, des réflexes psychologiques et physiologiques du regard humain, des environnements successifs du véhicule, de ce qu'il adviendrait de l'ensemble quand le véhicule roulerait et que la vitesse fondrait les couleurs.

Jean-Pierre Lihou passa ensuite à la réalisation. Il lui fallut quelque 500 heures de travail pour l'étude et la concrétisation du projet.

La voiture terminée devait être exposée du 17 février au 15 mars 1977 au magasin Citroën des Champs-Élysées à Paris, avant une tournée des principaux magasins du réseau Citroën.

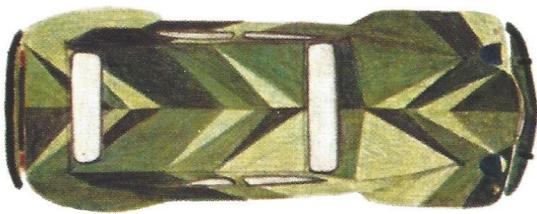
to objects chosen according to their dynamic characteristics, in relation with the object of Energetism, J.-P. Lihou thought of the motor-car. But not just any motor-car. There is, between the bodies of Citroën models and kinetics research, an identity of approach governed by the insertion of a force in space and the study of its aerodynamics. Jean-Pierre Lihou's final choice fell on the GS. And Citroën placed one at this disposal. After preparatory work on plans and models, Jean-Pierre Lihou defined an arrow module and a succession of 73 different tints (arrow black or dark-coloured at the tail end, with warmer colours intensified towards the tip).

The chromatic development from front to rear is dual, for it takes into account both the arrows and the background. It plays on two registers: the immediate feeling of progression achieved by shape and colour, but also the symbolic concomitances, whether conscious or unconscious, that are attuned to it.

Once the preliminary study had been completed, there remained the practical problems of detail, such as applying the arrows to a relatively complex three-dimensional body, the reflections caused by the glitter of the paints, the psychological and physiological reflexes of human vision, the successive environmental changes to which the vehicle would be submitted, and how the conspectus would evolve with the vehicle in motion and speed blending the colours.

Then Jean-Pierre Lihou got down to the practical application. This, together with time spent studying the project, took up to some 500 hours' work.

The finished car was to be on show from 7 February to 15 March 1977 at Citroën's showrooms on the Champs-Élysées in Paris, before touring the other main showrooms of the Citroën network.



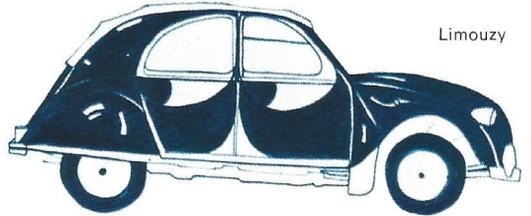
M. Dany



M. Dany



V. Minassian



Limouzy

camondo

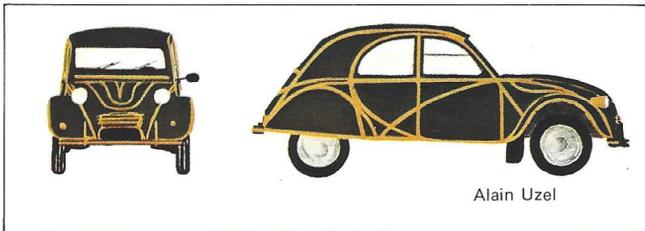
L'école Camondo est un établissement supérieur assurant en cinq ans la formation professionnelle de créateurs en architectures intérieures et modèles, reconnue par l'Éducation Nationale et les Affaires Culturelles, gérée par l'Union Centrale des arts décoratifs.

Soucieux de mettre très vite leurs étudiants en contact avec les réalités professionnelles et de leur faire acquérir l'expérience du métier dont ils apprennent les règles, le directeur, M. Henri Malvaux, et un professeur spécialiste de la couleur, M. Carlos Cacérés, proposèrent en 1976 aux élèves de 2^e année, de déterminer les moyens graphiques et chromatiques propres à personnaliser un produit industriel de grande diffusion — donc par définition non personnalisé en série — Ils choisirent pour cela la berline Citroën 2 CV, dans laquelle ils voient non seulement une réussite mécanique, mais encore un phénomène sociologique intéressant. Citroën mit volontiers plans cotés, dessins et voiture réelle à la disposition des élèves.

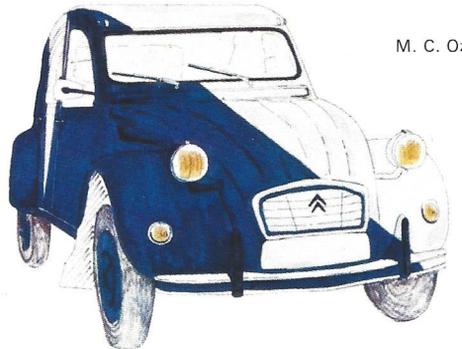
L'expérience fut une réussite totale. Quelque 60 projets ont vu le jour, tous originaux, exécutés avec talent et parfois non sans humour. Nous vous en présentons quelques-uns dans les pages ci-contre.



Le Sabazec et Jean



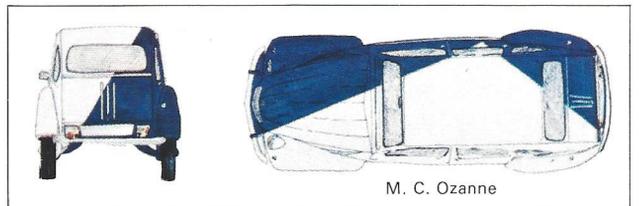
Alain Uzel



M. C. Ozanne

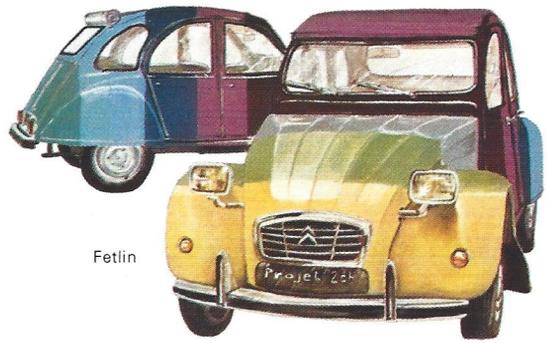
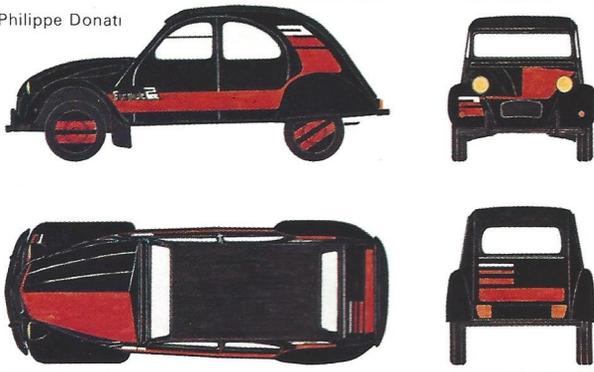


Pascal Laparra



M. C. Ozanne

Philippe Donati



Fetlin



V. Stouls



B. Akar

2 cv

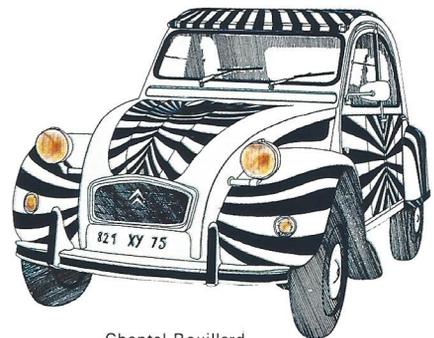
The "Ecole Camondo" is a higher education establishment with a five-year professional training curriculum for creative interior-architecture and design artists.

Anxious to place their students in contact with actual working conditions and to give them experience of the craft whose rules they are learning, the Headmaster, Mr. Henri Malvaux, and a colour-specialist, Mr. Carlos Cacérés, gave their 1976 second-year students the task of determining the appropriate graphic and chromatic means of personalizing a mass-produced, mass-consumed industrial product — one which would by definition be strictly standardized and hence non-personalized. Their choice for this exercise was the Citroën 2 CV. Some 60 designs saw the light, all of them original, carried out with talent and sometimes not devoid of humour.



Sylvie Corbani et Claire Vignardou

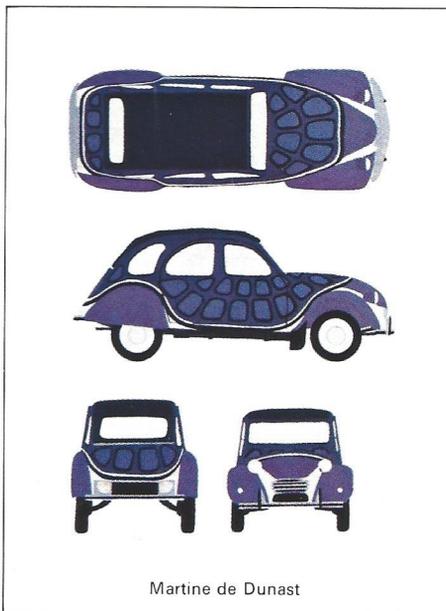
Thierry Blet



Chantal Rouillard



Ariane Gilbert



Martine de Dunast



Martine de Dunast

DES PISTES DU SAHARA AUX SENTIERS DE L'INDOUKOUCH

4 étudiants parcourent 48 000 km d'Afrique-Asie
avec 2 fourgonnettes 3 CV

Quatre étudiants (Guy Duboc, Jean Michel, Didier Peigner et Didier Perron) avaient froid, l'hiver 1972, dans la Mayenne. Contre le froid, il faut se donner du mouvement. C'est ce qu'ils firent. Pendant 8 mois et demi, mais après deux ans de réflexion.

L'aventure valait qu'on s'y prépare longuement. Jugez plutôt : du 5 octobre 1974 au 18 juin 1975, ils visitèrent 22 pays, parfois, comme le Kenya, dans les deux sens, et parcoururent 45 000 kilomètres avec leurs deux fourgonnettes 3 CV AK. Ils en ont vu des hommes, des bêtes et des choses, rapporté des souvenirs : Sahara, Touareg et Peul au Niger, forêt équatoriale, pygmées (1,20 m) du Zaïre, Massaïs (1,90 m) du Kenya, le Zambèze quand il chute à Livingstone (1 800 m de large tombant de 80 m), l'Afrique du Sud en noirs et blancs, la mosquée de Lahore (et les autres), les bouddhas géants de la vallée de Bamiyan, les lacs suspendus de l'IndouKouch...

Leurs moments les plus difficiles : l'étape Tamanrasset-Agadès (900 km dans le sable, les réserves d'eau et d'essence surchargent les 2 CV : 67 ensablements par jour), l'impressionnante traversée de la

Four students (Guy Duboc, Jean Michel, Didier Peigner and Didier Perron) felt the chill of the 1972 winter in the Mayenne region (France). When you feel cold, get moving. And so they did. For 8 1/2 months, but after thinking it over for 2 years.

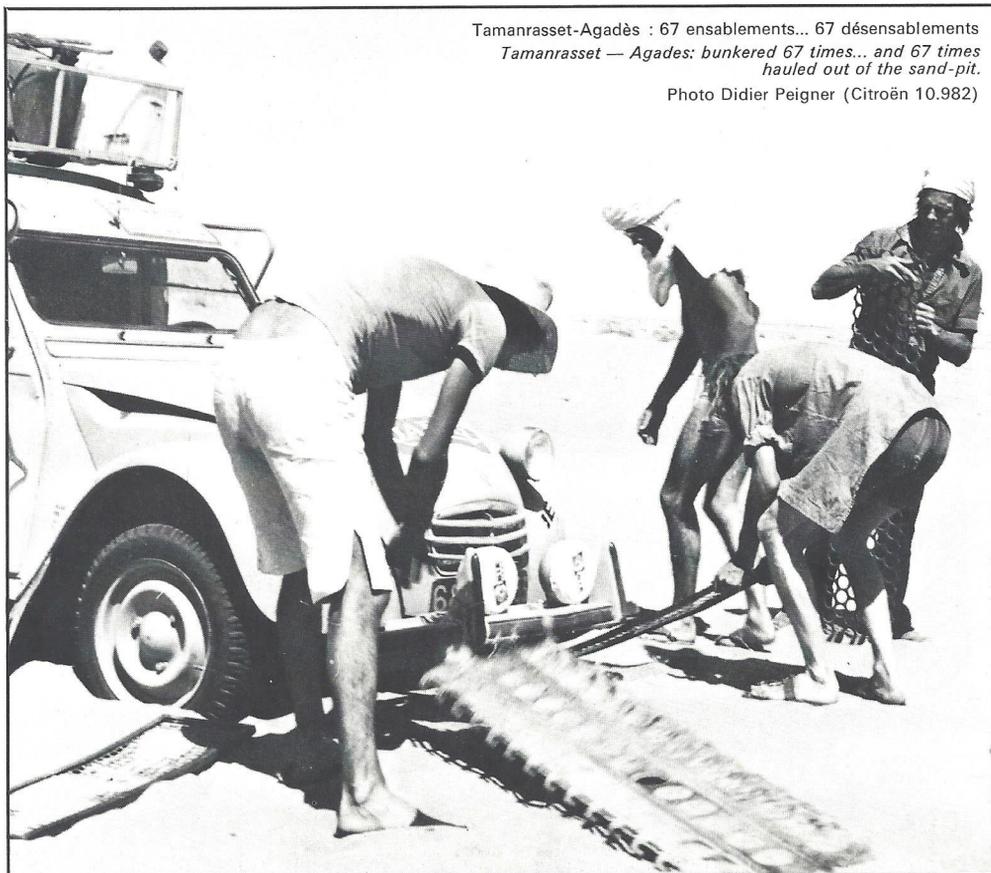
The adventure was worth preparing carefully. Just consider: between 5 October 1974 and 18 June 1975, they visited 22 countries, sometimes both ways, as was the case for Kenya, and covered 30,000 miles in their two 3 CV AK light vans.

They saw men, animals and things, and brought back memories: the Sahara, Tuareg and Peul tribesmen in the Niger, equatorial forest, 4-foot pygmies in Zaire, 6 ft 3 inch Masais in Kenya, the Zambesi's Livingstone Falls (a 265-foot curtain of water over a mile wide), black and white versions of South Africa, the mosque of Lahore (and many more), the giant Buddhas of Bamiyan valley, the hanging lakes of Hindu-Kush...

Their hardest times: the Tamanrasset-Agades stretch (560 miles through the sands, water and petrol reserves overloading the vans: „bunkered” 67 times in a day),

Tamanrasset-Agadès : 67 ensablements... 67 désensablements
Tamanrasset — Agades: bunkered 67 times... and 67 times
hauled out of the sand-pit.

Photo Didier Peigner (Citraën 10.982)





La piste-bourbier de la forêt équatoriale ne s'intrompt que pour lancer un pont certain sur une rivière inattendue.

Sole interrupted in the equatorial forest bog-tracks: rickety bridges thrown across unexpected rivers.

Photo: Didier Peigner (Citroën 10.983)

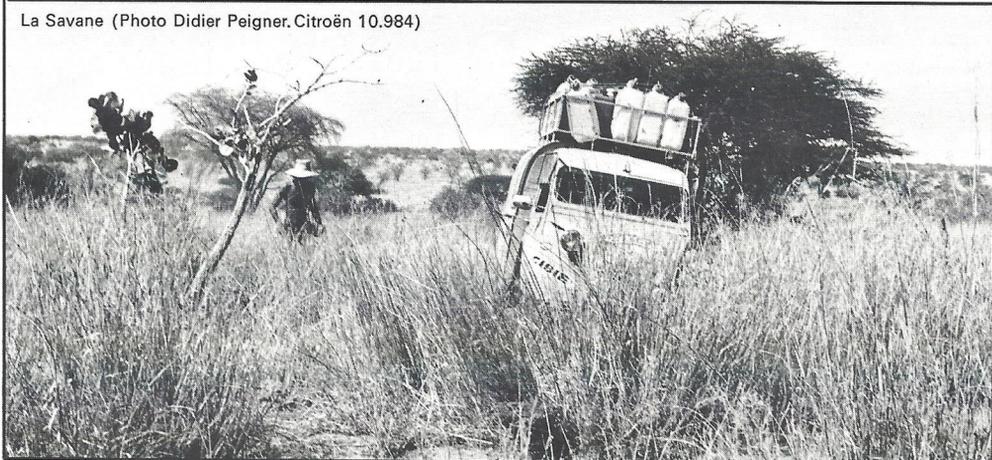
forêt camerounaise (deux murs de végétation compacte et dense, haute de plus de 20 mètres, de part et d'autre d'une étroite piste, ou ce qui en tient lieu : un bourbier profond où les voitures s'enfoncent jusqu'au ventre, la chaleur moite, l'humidité, les moustiques) et la douane pakistanaise (après 8 jours de traversée, 42 heures de formalités pour accéder à la fourmière colorée qu'est Karachi : hommes, chameaux, ânes, chevaux, voitures s'y bousculent en faisant le plus de bruit possible).

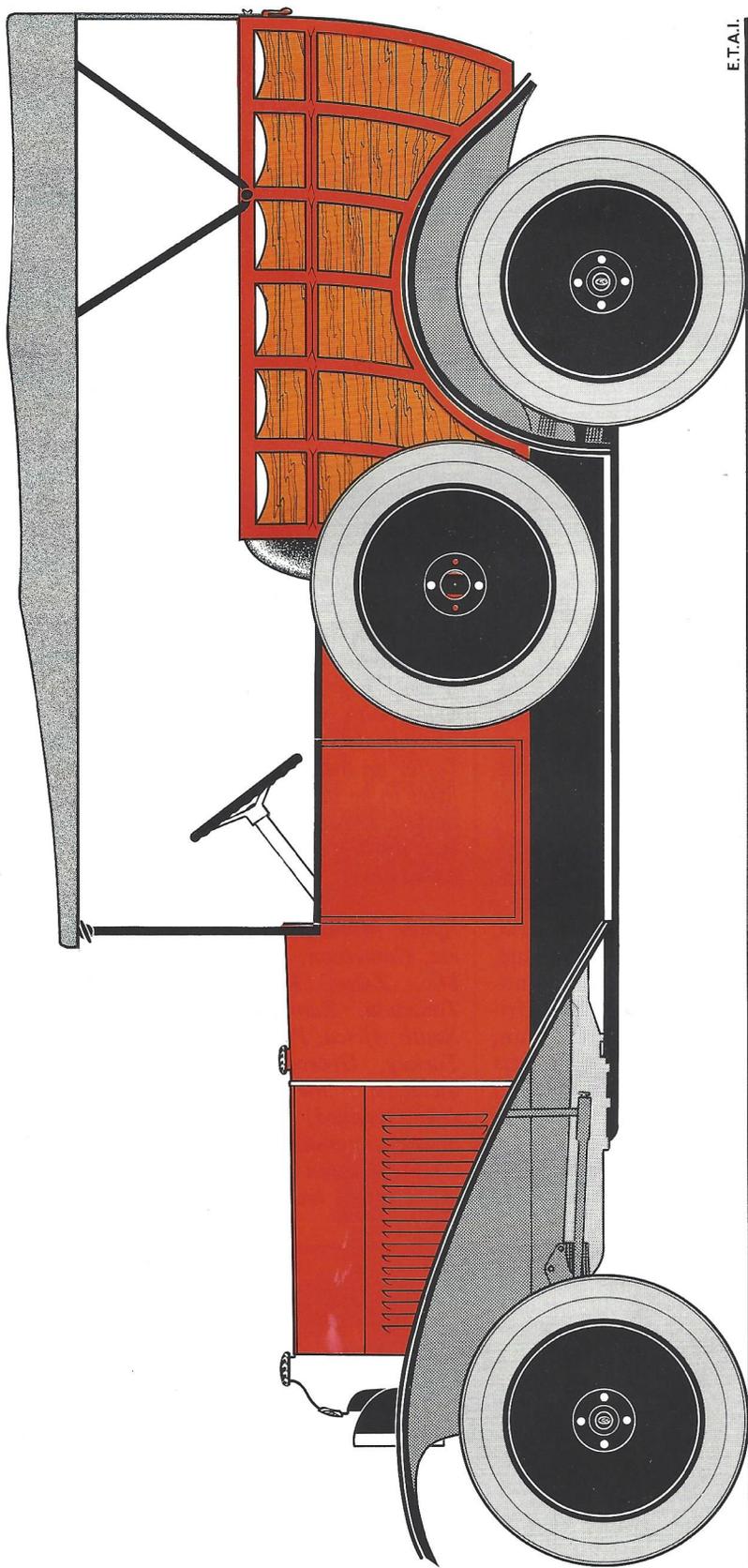
Espagne, Maroc, Algérie, Niger, Nigeria, Cameroun, République Centre Africaine, Zaïre, Ruanda, Uganda, Kenya, Tanzanie, Zambie, Bostwana, Rhodésie, Afrique du Sud, Pakistan, Afghanistan, Iran, Turquie, Grèce, Italie... deux incidents seulement : les boulons de fixation du train arrière (qui n'étaient pas d'origine) ont absolument voulu rester en pleine forêt du Zaïre ; surmenée par les dures pistes afghanes, la boîte de vitesse a dû être refaite à Téhéran. C'est tout.

the awe-inspiring crossing of the Cameroon forest (two walls of compact, dense vegetation over 65 feet high, on either side of a narrow track, or what serves for one : a deep bog in which cars sink up to the belly, with sweltering heat, humidity and mosquitos), and the Pakistani customs (after an 8-day crossing, 42 hours' formalities to be allowed into that multi-coloured anthill, Karachi: men, camels, asses, horses, cars jostling one another in an indescribable hullabaloo).

Spain, Morocco, Algeria, the Niger, Nigeria, Cameroon, the Central African Republic, Zaire, Rwanda, Uganda, Kenya, Tanzania, Zambia, Bostwana, Rhodesia, South Africa, Pakistan, Afghanistan, Iran, Turkey, Greece, Italy... and only two incidents : the rear-axle retaining bolts (not standard) expressed an overwhelming desire to remain in the forests of Zaire ; and, exhausted by the tough Afghan tracks, the gearbox had to be repaired in Tehran. That's all.

La Savane (Photo Didier Peigner. Citroën 10.984)





E.T.A.I.

Camionnette Normande, Citroën B2, 1922.



CHEZ L'ANTIQUAIRE

Citroën B2 « Normande »-1922

Au début des années 1920, Citroën livra sur le châssis du « Type A », puis sur celui de la « B2 », un certain nombre de modèles utilitaires d'une charge utile comprise entre 300 et 500 kg. L'un des plus répandus fut la « Normande », caractérisée par sa caisse en bois naturel verni, décapotable, tandis que la « Boulangère » en différait par une capote fixe. Elle était destinée aux agriculteurs, ainsi qu'en témoignent les prospectus de l'époque : « Agriculteurs, vous avez déjà, partisans du progrès, remplacé l'homme par la machine pour faire vos marchés, pourquoi ne remplaceriez-vous pas votre cheval par une voiture de transport ? »

FICHE TECHNIQUE : Citroën type B 2, alias 9/10 HP. Puissance fiscale 9 CV. **MOTEUR** : dérivé du moteur de la type A. 4 cylindres, monobloc, à soupapes latérales, culasse amovible, alésage 68 mm, course 100 mm, cylindrée 1 452 cm³. Vilebrequin à 2 paliers. Puissance réelle 20 ch à 2 100 tr/mn. Allumage par magnéto RB. Démarrage électrique. Circulation d'eau par thermosiphon. Radiateur à grande surface. Réservoir d'essence (25 l) en charge sous auvent. Carburateur Solex. **EMBRAYAGE** : à disque unique. **BOITE DE VITESSES** : 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. **TRANSMISSION** : arbre avec flectors Hardy, pont arrière. **ÉCLAIRAGE** : électrique. **SUSPENSION** : ressorts 1/4 elliptiques superposés à l'arrière. **FREINS** : à pied sur transmission, tambour à la sortie de boîte de vitesses (pédale à droite de l'accélérateur). A main sur tambours de roues arrière. **PNEUS** : 710 × 90. **CHASSIS** : Empattement 2,835 m. Voies avant et arrière 1,19 m. **CARROSSERIE** : camionnette couverte par une capote découvrable à un seul axe. Peinture rouge carminée. Caisson arrière en bois naturel verni mesurant intérieurement 1,40 m de longueur, 1,16 m de largeur à la ceinture, 1,20 m de hauteur au-dessus du plancher. Porte à l'arrière sur toute la largeur formant fourragère. **VITESSE** : 70 km/h.

In the early 20s, Citroën sold a certain number of utility models, first on "Type A" chassis, then on that of the "B 2", with payloads of between 660 and 1100 lbs. One of the most widely seen was "la Normande", with its characteristic natural varnished wood body and folding hood, while the "Boulangère" differed in that its hood was fixed. It was intended for farmers, as is shown by the folders of the period: "Farmers! You who move with the times and have already replaced manpower by machine power, why not go to market in a motor van rather than in your old horse-drawn cart?". Price of the "Normande" in November 1922: 13,500 F.

TECHNICAL SPECIFICATIONS: "B 2" type Citroën, alias 9/10 HP. French Treasury rating: 9 CV. **ENGINE**: derived from the type A engine. 4 cylinders, block cast, with side valves, removable cylinder head; bore 2,677" × stroke 3,937", capacity 1 452 cc. 2-bearing crankshaft. Effective power. 20 HP at 2100 rpm. RB magneto ignition. Electric self-starter. Thermosiphon-type cooling. Wide-area radiator. Gravity-reed petrol tank under cowling. Solex carburetter. **CLUTCH**: single plate. **GEARBOX**: 3-speed, ball-type lever in centre of floor. **TRANSMISSION**: prop-shaft with Hardy couplings, rear axle. **LIGHTING**: electric. **SUSPENSION**: superposed 1/4-elliptic springs at rear. **BRAKES**: foot-brake on transmission, drum on gearbox output shaft (pedal to right of accelerator). Handbrake on rear-wheel drums. **TYRES**: 710 × 90. **CHASSIS**: wheelbase 9'3 1/2," (2.835 meters) front and rear tracks 3' 10 3/4" (1.19 m). **BODY**: van covered by a single-axle hood. Paintwork: carmine red. Rear body of natural varnished wood, inside measurements 4' 7" (1.40 m) × 3' 9 3/4" (1.16 m) at top, height above floorboards 3' 11 1/4" (1.20 m). Full-width door at rear forming tailboard. **MAXIMUM SPEED**: 43.5 miles (70 km) per hour. **PETROL CONSUMPTION**: 33.2 miles per gallon.

Photo Peyrinet (Citroën 25.24)

