

47



LE DOUBLE CHEVRON

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

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

sommaire

	Page
Editorial	3
La CX 2400 à injection électronique... ..	4
2 CV Cross	14
Camondo 2 CV	16
La 2 CV « basket »	18
Les secrets de la 2 CV	19
Echos	20
Chiffres de production	27
Les 2 CV de l'aventure	28
Chez l'antiquaire : la C6F	30
La Dyane Caban	32

contents

<i>Editorial</i>	3
<i>The injection CX 2400</i>	4
<i>2 CV Cross</i>	14
<i>Camondo 2 CV</i>	16
<i>"Basketball-shoe" 2 CV</i>	18
<i>The secret of the 2 CV</i>	19
<i>Snippets</i>	27
<i>Production figures</i>	28
<i>Adventurous 2 CVs</i>	20
<i>The Antiquarian's Corner: the C 6 F</i>	30
<i>The "Caban" Dyane</i>	32

Rédaction, administration : Société Automobiles Citroën, Département Relations Publiques, 133, quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15. Téléphone : 578.61.61 poste 0020. Télex n° 27817 Paris. Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger. Dépôt légal n° 42.778 (10 mars 1977).

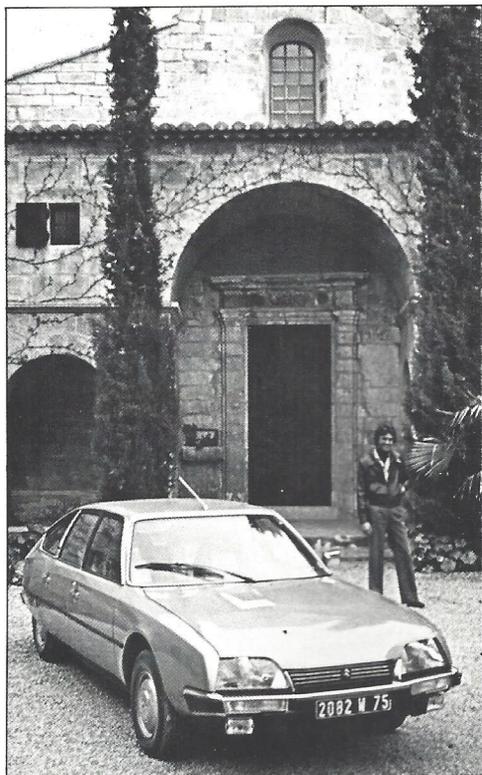


Photo de couverture : la nouvelle CX 2400 GT à injection électronique, lors de sa présentation à la presse de 16 pays d'Europe, en avril-mai 1977, aux environs de Salon-de-Provence. Sa carrosserie est de la couleur qui lui est réservée dans la gamme CX : le bleu « régatta ». Elle se différencie des autres CX par ses entourages de glaces et ses baguettes noir mat, ses projecteurs anti-brouillard et son déflecteur d'air à l'avant. Mais ses différences essentielles ne se voient pas de l'extérieur : moteur 2347 cm³ à injection d'essence électronique, développant 128 ch DIN, boîte de vitesses à cinq rapports, finition intérieure luxueuse, sont les principales caractéristiques qui lui font mériter son appellation « Grand Tourisme ». Cette grande routière qui parcourt le kilomètre départ arrêté en 31 secondes 9/10 et ne consomme à 120 km/h que 10,1 litres d'essence aux 100 km, offre un agrément de conduite incomparable. Vous ferez sa connaissance en page 3 (éditorial) et en page 4.

Cover photograph: the new CX 2400 GT electronic injection model during its presentation to the Press of 16 European countries in May-June 1977, on the roads near Salon-de-Provence. Its body is painted in the colour reserved for it in the CX range: "regatta" blue. You can tell it from other CXs by its mat black window surrounds and body trimmings, its anti-fog headlights and its forward air deflector. But its basic differences do not show from outside: a 2347-cc electronic petrol-injection engine developing 128 HP DIN, a 5-speed gearbox, luxurious inside upholstery and finish — such are its principle claims to being described as "Grand Tourisme". This great car for the open road, which can cover a kilometer from a standing start in 31.9 secs and does 28 mpg at 75 mph, is incomparably pleasant to drive. Get better acquainted with it on page 3 (editorial) and on page 4.

Photo André Martin (Citroën 28.16).

éditorial

Une nouvelle CX : la 2400 GTI (voir page 4). Elle se caractérise essentiellement par un moteur 2 347 cm³ à injection d'essence électronique, une boîte de vitesses à cinq rapports, une finition « Grand Tourisme ». La création de ce modèle répond à trois préoccupations : 1) développer plus encore l'éventail des choix offerts, afin de répondre de plus près à la diversification des goûts et des besoins de la clientèle, en vue d'accroître la pénétration de Citroën dans le marché des véhicules de haut de gamme. 2) accentuer les qualités de « routière européenne » déjà affirmées de la CX, avec un modèle performant, combinant harmonieusement l'injection électronique, la boîte 5 vitesses, la direction assistée à rappel asservi, la suspension hydropneumatique et les freins à disque assistés. 3) affiner les qualités d'économie de la CX, grâce à l'injection électronique qui permet, par un dosage d'essence adapté en permanence, d'obtenir, à performances égales, une consommation améliorée et une pollution moindre. L'utilisation de la 5^e vitesse sur autoroute procure un silence de fonctionnement accru et une économie de carburant. La CX 2400 GTI doit satisfaire la clientèle la plus exigeante, notamment en matière d'agrément de conduite, de performances (reprises et accélérations) et de sécurité. Elle est l'équivalent amélioré de ce qu'était naguère, dans la gamme Citroën, la DS 23 à injection.

A new CX is here: the 2400 GTI (see page 4). Its essential distinguishing features are: a 2 347-cc electronic petrol-injection engine, a five-speed gearbox, and a "Grand Tourisme" finish. The introduction of this model is guided by three preoccupations: 1) a further widening of the range of available models, the better to answer to the tastes and needs of customers, with a view to increasing Citroën's penetration in the top-of-the-range bracket of the market; 2) heavier accentuation of the "European road-car" qualities that the CX has already proved it possesses, with a high-performance model providing a harmonious combination of electronic injection, 5-speed gearbox, servo-return assisted steering, hydropneumatic suspension and assisted disc brakes; 3) achieve further gains in the CX's running economy with electronic injection which, by continuously adapting the fuel-to-air ratio, makes it possible to secure improved petrol consumption and reduced pollution for identical performance figures. Use of the 5th gear on motorways reduces already low noise levels, and allows further fuel economy. The CX 2400 GTI is built to satisfy the most demanding of customers, in particular as regards driving comfort, performance figures (pick-up and acceleration) and safety. It is the improved equivalent of what was, not long since, represented in the Citroën range by the DS 23 injection model.

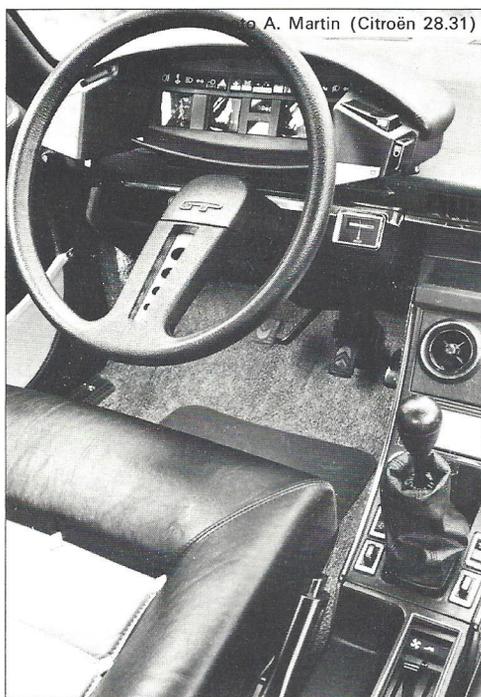


Photo A. Martin (Citroën 28.31)

CX 2400 GTI

Electronic injection CX 2400 GTI: this new model in the already extensive CX range is its "GT" version, a smooth car designed down to the least fitting for comfort, performance and an appearance in perfect keeping with its ambitious vocation.

Chief among the CX 2400 GTI's novel advanced features are:

Electronic petrol injection

The CX 2400 GTI's 4-cylinder, 2 347 cc electronic petrol-injection engine develops 128 HP DIN at 4 800 rpm (against 115 HP DIN, at higher revs, 5 500 rpm, for the carburetter-fed CX 2400).

The torque has been improved: 145.4 lb.ft (20.1 mkg DIN), against 132.4 lb.ft (18.3 mkg DIN) in the carburetter-fed CX 2400.

The injection device (Bosch L jetronic) is at once more sophisticated, simpler and more dependable than the D jetronic system fitted to the injection version of the DS 23.

Its basic principle is that it measures the amount of air sucked in by the engine, and hence, by means of an electronic calculator, establishes the correct dose of fuel for perfect combustion.

Starting from the basic parameter (amount and temperature of air sucked in), the

CX 2400 GTI injection électronique : ce nouveau modèle qui s'ajoute à la gamme déjà fournie des CX en constitue la version « grand tourisme », très homogène, offrant un confort et des performances, une présentation et un équipement accordés à son ambitieuse vocation.

Les principales nouveautés et particularités de la CX 2400 GTI sont :

Injection d'essence électronique

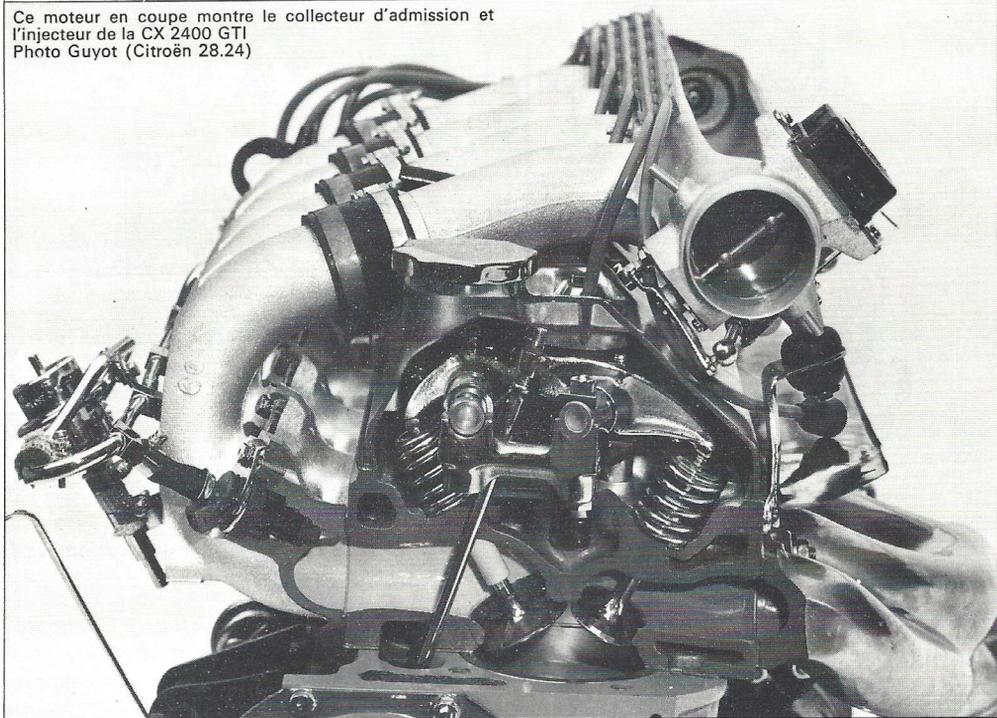
Le moteur 4 cylindres de 2347 cm³ à injection électronique d'essence de la CX 2400 GTI développe une puissance

Photo A. Martin (Citroën 28.6)



INJECTION ELECTRONIQUE

Ce moteur en coupe montre le collecteur d'admission et l'injecteur de la CX 2400 GTI
Photo Guyot (Citroën 28.24)



de 128 ch DIN à 4800 tr/mn (contre 115 ch DIN à une vitesse de rotation plus élevée : 5500 tr/mn, sur la CX 2400 à carburateur).

Le couple a été amélioré : 20,1 mkg DIN (contre 18,3 mkg DIN sur la CX 2440 à carburateur).

Ce dispositif (L jetronic Bosch) est à la fois plus élaboré, plus simple, plus fiable que le système D jetronic qui équipait la DS 23 à injection.

Son principe de base consiste à mesurer la quantité d'air aspiré par le moteur, pour établir, par l'intermédiaire d'un calculateur électronique, le dosage de carburant nécessaire à une combustion parfaite.

A partir du paramètre de base (quantité et température d'air aspiré), le calculateur électronique prend en compte le régime moteur, le début d'injection, les corrections de température d'eau, la position du papillon d'air et du contacteur de démarrage.

L'injection d'essence électronique procure divers avantages : augmentation des performances du moteur par amélioration du remplissage d'air, diminution de la consommation spécifique d'essence, dépollution optimale des gaz d'échappement grâce à une meilleure combustion, fonctionnement plus silencieux du moteur et souplesse accrue, automatisation de la mise en action du moteur à froid et à chaud.

A ces avantages généraux, ce nouveau système d'injection électronique en ajoute d'autres qui lui sont spécifiques : le

electronic calculator takes into account the engine speed, the time of start of injection, corrections for water temperature, and position of the air choke and of the starter contact.

Electronic petrol injection has a number of advantages: improvement in engine performance owing to better air intake, reduction in specific petrol consumption, maximum depollution of exhaust gases resulting from more complete combustion, more silent, smoother engine operation, and automation of both hot and cold starting action.

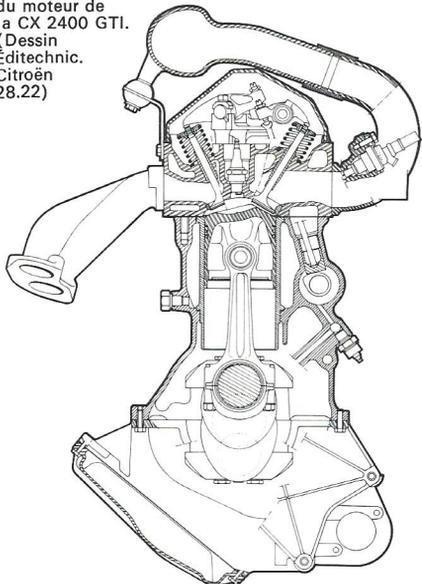
To these general advantages, this new electronic injection system adds others which are its own: more accurate petrol dosage; a calculator numbering only 80 components, as against 300 for the old DS 23 system — whence greater reliability through greater simplicity, not to mention reduced volume.

Electronic ignition

This system provides constant-energy ignition by means of a high-tension coil and a modul receiving the impulses of a magnetically controlled distributor.

It allows contact-breaker points — and hence their sometimes frequent need of adjustment — to be done away with; it provides very regular operation of the ignition, with no voltage drop according to engine revs, and also better combustion.

Coupe transversale
du moteur de
la CX 2400 GTI.
(Dessin
Éditechnic.
Citroën
28.22)



dosage d'essence est plus rigoureux; le calculateur incorpore 80 composants au lieu de 300 sur l'ancien système DS 23, il est donc, par sa simplicité même, plus fiable; il est aussi moins volumineux.

Boîte de vitesses à 5 rapports

Une boîte de vitesses à 5 rapports a été étudiée pour tirer le meilleur parti des performances du moteur à injection. Sa commande est particulièrement douce et précise.

Cette boîte comporte un 3^e et 4^e rapports plus courts que ceux de la version à carburateur et un cinquième rapport long supplémentaire.

5-speed gearbox

A 5-speed gearbox has been specially designed to get the maximum out of the electronic injection engine's performance. It is particularly smooth and precise in operation.

This gearbox comprises 3rd and 4th speeds which are "shorter" than those of the

Average daily production of Citroën CXs: 500 vehicles.
Number of CXs produced by 30 March 1977: 250,000.
Number of CX Diesels produced by 30 March 1977: 35,000.
Number of CX Prestige models built by 30 March 1977: 3,500.
Proportion of CXs exported: 50 per cent.

carburettor version, with, in addition, a 5th, "long" gear ratio.

This allows lower petrol consumption and better pick-up.

The 5th gear will be particularly appreciated on motorways, where it demonstrates to best advantage its qualities of economy and silence in operation.

According to the new European standards, the CX 2400 GTI's consumption at 120 km/h (75 mph) is 10.1 litres/100 km (28 mpg). At 90 km/h (55 mph) it is 8.1 litres/100 km (34.89 mpg).

Servo-return assisted steering

The standard servo-return steering, perfectly suited to the CX 2400 GTI's perfor-

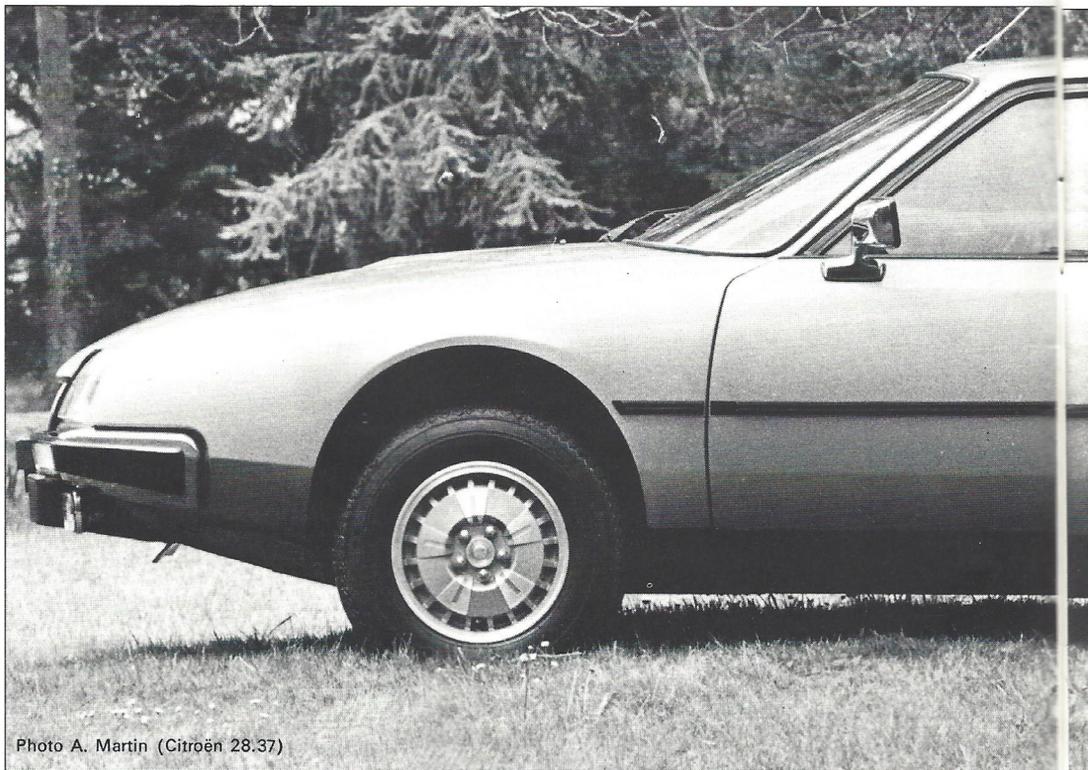
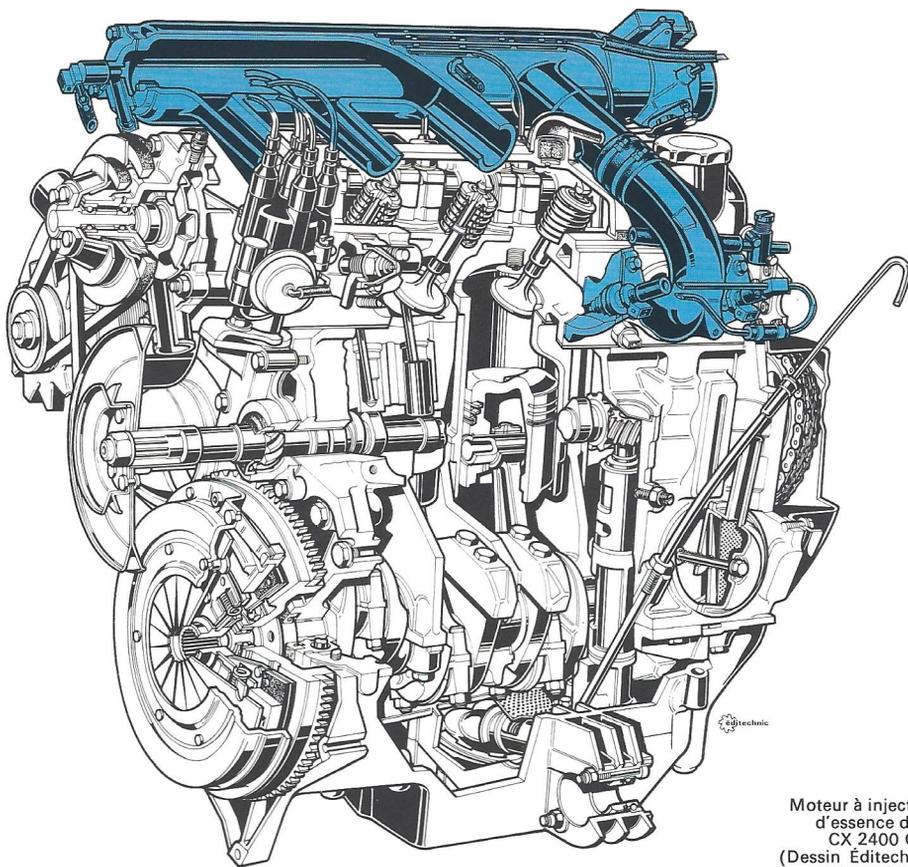


Photo A. Martin (Citroën 28.37)



Moteur à injection
d'essence de la
CX 2400 GTI.
(Dessin Éditechnic.
Citroën 28.32)

Elle permet de réduire la consommation et d'améliorer les reprises.

Le 5^e rapport sera particulièrement apprécié sur autoroute où il fait la preuve de ses capacités d'économie et de silence de fonctionnement.

Aux nouvelles normes européennes, la

mance, makes it a most pleasant car to drive at any speed.

It is common knowledge that the CX's servo-return assisted steering, derived from that of the SM, gives maximum assistance at a standstill and at low speeds, the



consommation de la CX 2400 GTI à 120 km/h est de 10,1 litres aux 100 km. La consommation à 90 km/h est de 8,1 litres aux 100 km.

Allumage électronique

Ce dispositif procure un allumage à énergie constante grâce à une bobine à haute tension et un module qui reçoivent les

3 ANS DE CX

- 1974 - Sortie de la CX, le 27 août, dans la nouvelle usine Citroën d'Aulnay-sous-Bois.
- 1975 - La CX est proclamée « voiture de l'année » par 49 journalistes de 14 pays européens. Au Salon de Genève, elle reçoit la consécration suprême en matière de design : l' "Award Style Auto". La presse automobile française lui décerne le Prix de la sécurité. Aucun véhicule au monde n'avait jusqu'à ce jour reçu ces trois distinctions en même temps. Juillet : sortie de la CX Prestige. Octobre : sortie du break CX.
- 1976 - Janvier : naissance de la CX Diesel (berline et break), première voiture particulière Citroën équipée d'un moteur Diesel. Réussite commerciale : un an après sa sortie, la CX Diesel représente 30 % des ventes de CX. Juillet : sortie de la CX 2400. Octobre : sortie de la CX break « familiale ». Construction de la CX en Espagne. Elle obtient les 3 prix espagnols de la « voiture de l'année ». Décembre : Citroën livre au Président de la République Française, M. Giscard d'Estaing, une CX à injection électronique et convertisseur de couple.
- 1977 - Mai : commercialisation de la CX 2400 GTI à injection électronique.

impulsions d'un allumeur à déclenchement magnétique.

Il permet de supprimer les vis platineés (grains de contact) et la nécessité de leur réglage quelquefois fréquent, il assure un allumage d'une grande régularité de fonctionnement, sans baisse de tension en fonction du régime, et une meilleure combustion.

"assist" varying inversely with speed, a far from negligible advantage where both driving pleasure and safety are concerned.

This steering system moreover gives quite exceptional directional stability on straight lines.

3 YEARS OF CXs

- 1974 - 1st CX comes off the line in the new Citroën works at Aulnay-sous-Bois, on 27 August.
- 1975 - CX acclaimed as "car of the year" by 49 pressmen from 14 European countries. At the Geneva Motor Show, CX crowned as best piece of design on receiving the Auto Style Award. Safety prize awarded by French motoring press. This was the first time, world-wide, that any vehicle had simultaneously received all three distinctions. July: introduction of CX Prestige. October: introduction of CX Estate.
- 1976 - July: birth of CX Diesel (saloon and estate), first Citroën car for private use fitted with a Diesel engine. A great commercial success: a year after its introduction, the CX Diesel was accounting for 30% of CX sales. July: introduction of CX 2400. October: CX "family estate" introduced. CX built in Spain. Awarded all three Spanish "car of the year" prizes. December: Mr. Valéry Giscard d'Estaing, President of the French Republic, supplied with a specially laid out electronic-injection CX.
- 1977 - May: electronic injection CX 2400 GTI put on the market.

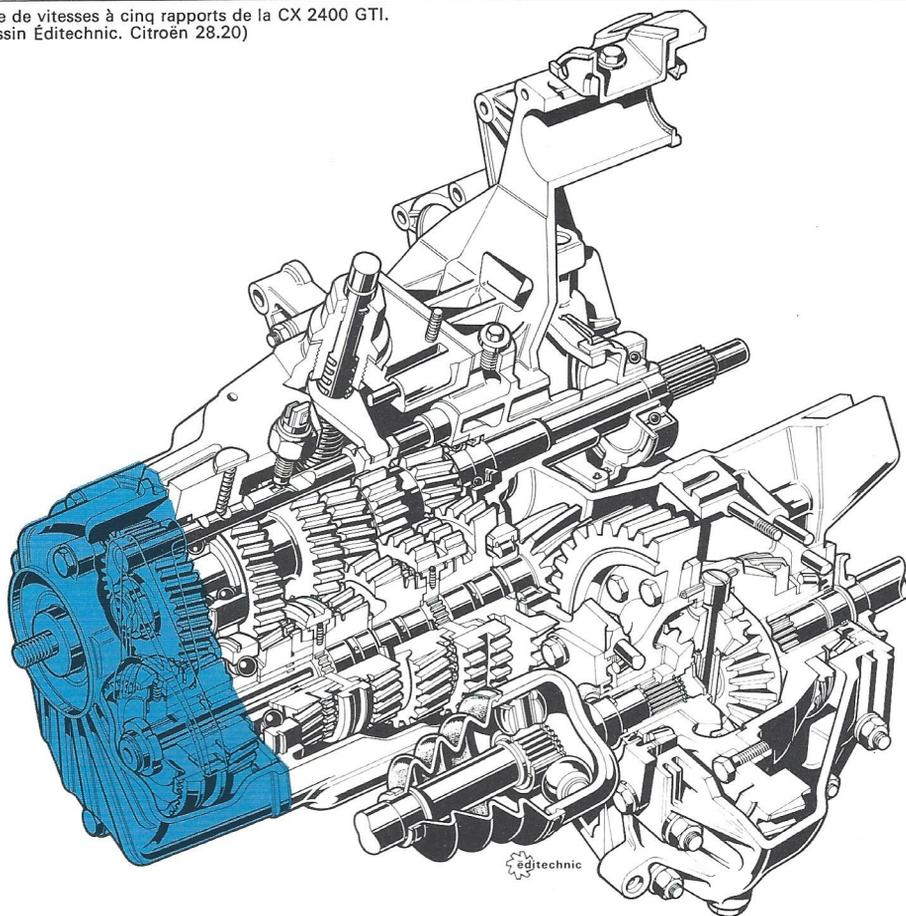
Suspension adapted to performance

The hydropneumatic suspension, which ensures constant clearance irrespective of wheel loading, has been adapted to this new model's performance, in particular where oscillation-damping and anti-roll action are concerned.



Photo A. Martin (Citroën 28.14)

Boîte de vitesses à cinq rapports de la CX 2400 GTI.
(Dessin Editechnic, Citroën 28.20)



**Direction assistée
à rappel asservi**

La direction à rappel asservi montée en série est parfaitement adaptée aux performances de la CX 2400 GTI, et en fait

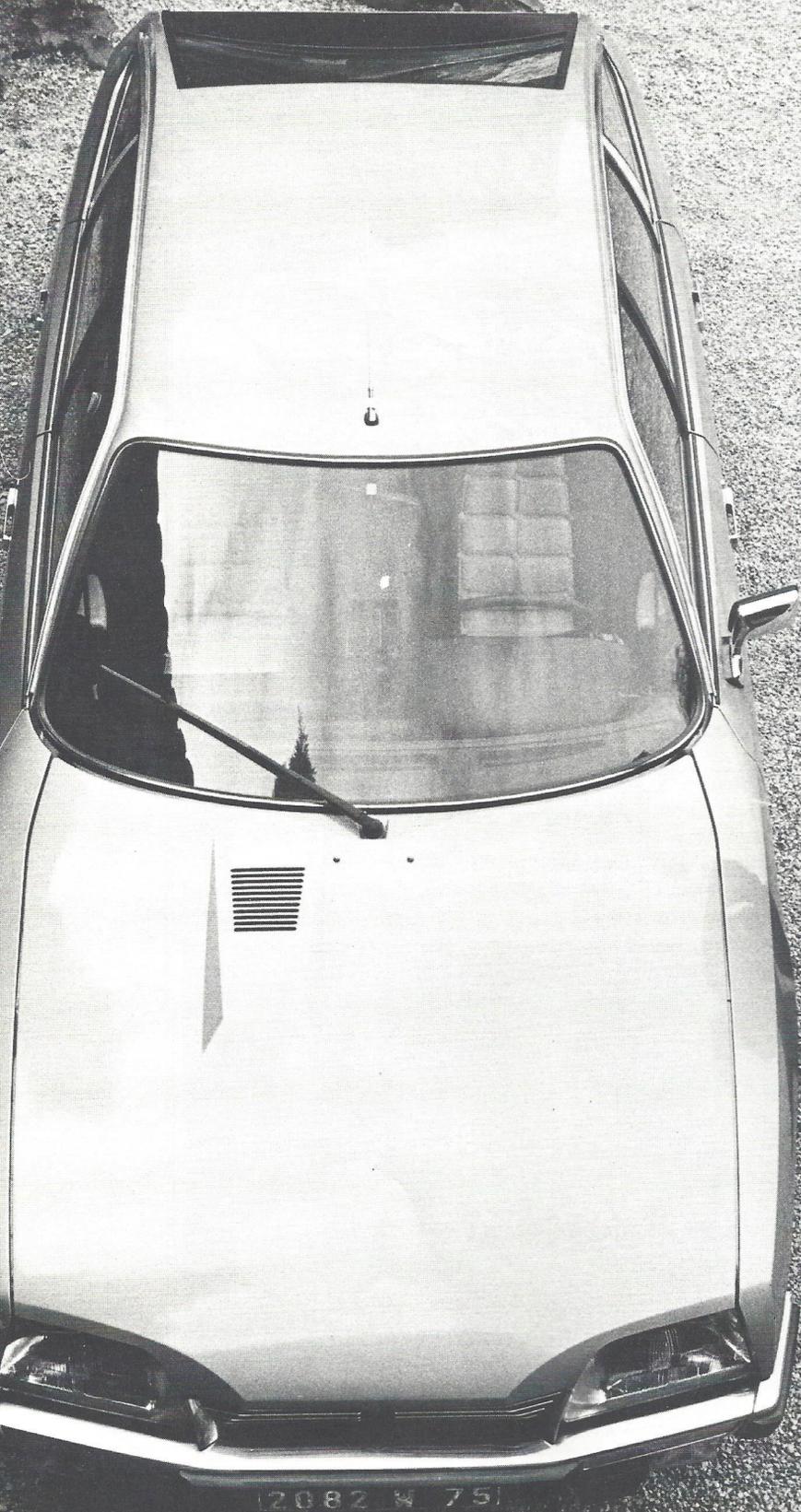
Features and finish

Outside:

- The electronic injection CX 2400 is marketed in its own exclusive colour:



Photo A. Martin (Citroën 28.30)



un véhicule exceptionnellement agréable à conduire à toutes les vitesses.

On sait que la direction assistée à rappel asservi de la CX dérive de celle de la SM, procure une assistance maximale à l'arrêt est à basse allure mais que l'effort au volant doit augmenter avec la vitesse, ce

Cadence moyenne de production des Citroën CX : 500 véhicules par jour.
 Nombre de CX produites au 30 mars 1977 : 250 000.
 Nombre de CX Diesel produites au 30 mars 1977 : 35 000 (cadence actuelle: 30% des CX fabriquées).
 Nombre de CX Prestige produites au 30 mars 1977 : 3 500.
 Pourcentage de CX exportées : 50 %.

qui représente sur le plan de l'agrément de conduite et surtout de la sécurité un avantage non négligeable.

Cette direction assure, en outre, une remarquable tenue de cap en ligne droite.

Suspension adaptée aux performances

La suspension hydropneumatique à garde au sol constante quelle que soit la charge, a été adaptée aux performances de ce nouveau modèle, notamment dans son amortissement et dans le renforcement du dispositif anti-roulis.

Aménagements et finitions

Extérieur :

- La CX GTI à injection électronique est commercialisée dans une couleur spéciale : le bleu régata, mais aussi dans toutes les autres couleurs de la gamme CX.
- Les encadrements de glaces et de la lunette arrière sont de couleur noir mat, de même que les baguettes latérales et les hauts de portes. Enjoliveurs de bas de marche.
- Des roues spéciales en alliage léger (sur option en France) confèrent une allure plus sportive au véhicule. Montage homogène (avant et arrière) de pneumatiques Michelin 185 HR 14 XVS.
- Deux projecteurs anti-brouillard à l'avant et deux feux de brouillard, type

LA GAMME CX

- 3 carrosseries : CX berline, CX break, CX Prestige
 - 4 moteurs : CX 2000 : 1 985 cm³, CX 2200 Diesel 2 175 cm³, CX 2400 : 2 347 cm³, CX 2400 injection : 2 347 cm³.
 - 5 finitions : Confort, Super, Pallas, Prestige, GT.
- Soit 16 modèles, auxquels viennent s'ajouter les versions CMatic (CX 2400 et Prestige), ambulances normalisées (sur 2400 essence ou 2200 Diesel) et break CX « familiale ».

Prestige, incorporés aux feux arrière complètent efficacement les possibilités d'éclairage.

- Le rétroviseur extérieur du côté du conducteur se manœuvre électriquement de l'intérieur du véhicule.
- Un déflecteur d'air en caoutchouc équipe la tôle d'habillage avant.
- Sigles spécifiques : « GTi » sur enjoliveurs de custodes, GTi et l'appellation Citroën CX 2400 sur le bandeau



Photo A. Martin (Citroën 28.13)

"regatta blue", as well as all other colours of the CX range.

- Window and rear window surrounds are mat black in colour, as are the side

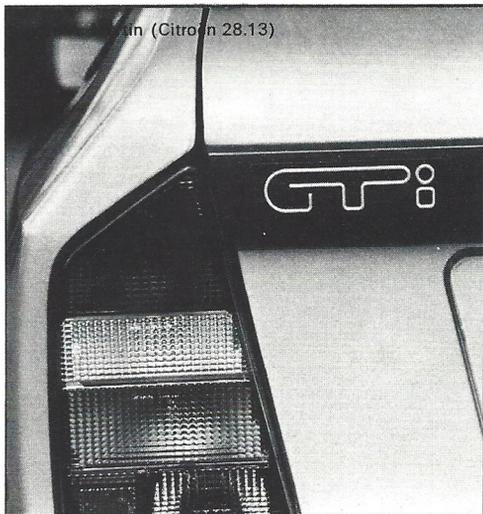
THE CX RANGE

- 3 body types: CX saloon, CX estate, CX Prestige;
- 4 engines: CX 2000: 1,985 cc; CX 2200 Diesel: 2,175 cc; CX 2400: 2,347 cc; CX 2400 injection: 2,347 cc;
- 5 types of finish: Comfort, Super, Pallas, Prestige, GT.

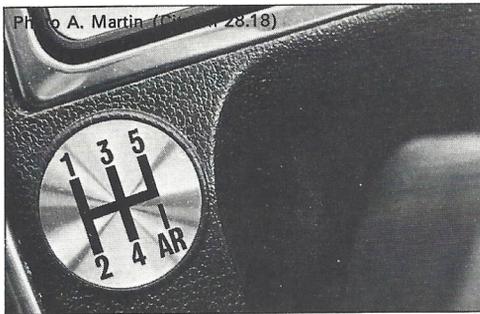
Making 16 models in all, to which can be added the "CMatic" versions (CX 2400 and Prestige), standardized ambulances (on 2400 petrol or 2200 Diesel powered chassis) and the CX "family estate".

mouldings and door tops. Protective mouldings on door sills.

- Light alloy wheels give the car a more sporting look. Michelin 185 HR 14 XVS tyres (front and rear).
- Two anti-fog headlights, and two fog-lights of the "Prestige" type built into the rear lights, effectively complete the car's lighting possibilities.



in (Citroën 28.13)



(noir mat) de la porte de coffre arrière.

- Comme sur tous les modèles CX, le pare-brise est en verre feuilleté.

Intérieur :

- Les sièges combinent avec élégance le cuir noir et le cuir lin. Une version tissu sera présentée très prochainement.
- Appuie-tête en cuir aux places avant et arrière.
- Ceintures de sécurité à enrouleur automatique.
- Vide-poches en cuir avant et arrière.
- Garniture intérieure du pavillon en taragone couleur étain et tapis en moquette bouclée sur sol spécialement insonorisé.
- Haut-parleurs avec enjoliveurs type Prestige sur portes avant (et antenne sur toit).
- Planche de bord, volant et console noirs. Bandeau floqué noir sous planche de bord.
- Boîte à gants tapissée.
- Essuie-glace deux vitesses plus position intermittente.
- Thermomètre de température d'eau.
- Éclairage de la serrure de clé de contact et du cendrier.
- Plaque aluminium brossé ajouré sur volant monobranche.
- Levier des changements de vitesses avec « chaussette » en cuir noir.

- The outside rear-view mirror on the driver's side is controlled electrically from inside.
- Rubber air-scoops fitted to the forward fairing.
- Specific badges "GTI" on decorative side-protectors at back, "GT injection électronique" and "Citroën CX 2400" on (mat black) border of boot door.
- As in all CX models, the windscreen is of laminated glass.

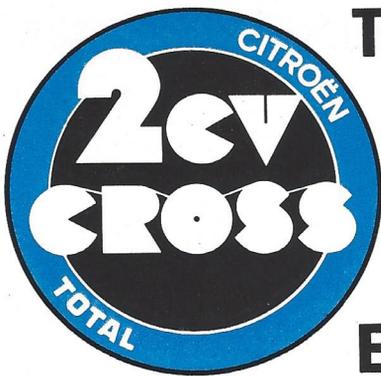
Inside:

- The seats are of leather, a smart combination of black and brownish grey. A fabric-upholstered version will be introduced very soon.
- Leather head-rests supplied on both front and rear seats.
- Automatic retracting inertia seat belts.
- Leather "pin-trays" at front and rear.
- Inside roof covered with pewter-coloured taragone, and deep-curved carpeting on special sound-proofed flooring.
- Loud speakers with "Prestige" type protectors fitted to front doors (roof antenna also fitted).
- Instrument panel, steering wheel and bracket black. Lower edge of instrument panel done in black flock.
- Glove compartment inside upholstered in tapestry.
- Two-speed windscreen wiper, with intermittent operating position.
- Water-temperature thermometer.
- Ignition-keyhole and ash-tray lighting.
- Perforated brushed aluminium plate on single-spoke wheel.
- Gear-lever with black leather "gaiter".

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES COMPARÉES DES BERLINES CITROEN CX

MODÈLES	CX 2200 Diesel	CX 2000	CX 2400	CX Prestige	CX 2400 GTI injection électronique
MOTEUR Cylindrée	2.175 cm ³	1.985 cm ³	2.347 cm ³	2.347 cm ³	2.347 cm ³
Puissance adminis. française	9 CV	11 CV	13 CV	13 CV	13 CV
Puissance DIN ch-tr/mn	66 - 4.500	102 - 5.500	115 - 5.500	115 - 5.500	128 - 4.800
Couple DIN (m.kg-tr/mn)	12,8 - 2.750	15,5 - 3.000	18,3 - 2.750	18,3 - 2.750	20,1 - 3.600
Boîte de vitesses	Méca 4	Méca 4	Méca 4 ou C matic 3	Méca 4 op C matic 3	Méca 5
DIRECTION	Mécanique ou assistée à rappel asservi	Mécanique ou assistée à rappel asservi	Mécanique ou assistée à rappel asservi	Assistée à rappel asservi	Assistée à rappel asservi
DIMENSIONS (longueur et largeur en cm)	466 - 173	466 - 173	466 - 173	491 - 173	466 - 173
PERFORMANCES			Méca C matic	Méca C matic	
0-400 m	21"8	18"3	17"5 19"0	18"1 19"5	17"1
Cond. Seul 0-1000 m	40"4	34"4	32"7 34"7	33"6 35"5	31"9
0 à 100 km/h	20"1	12"8	11"0 13"4	11"9 14"5	10"5
Vitesse maxi	146 km/h	174 km/h	181 km/h 177 km/h	181 km/h 176 km/h	189 km/h
CONSOMMATION			Méca C matic	Méca C matic	
à 90 km/h	6,3 (gas oil)	8,2	8,3 9,1	8,9 9,1	8,1
à 120 km/h	8,4 »	10,2	10,5 11,5	11,0 11,7	10,1
urbaine	10,0 »	14,2	14,5 14,9	14,8 15,3	15,2
FINITIONS	Confort, Super et Pallas	Confort, Super et Pallas	Super et Pallas	Prestige	G.T.I





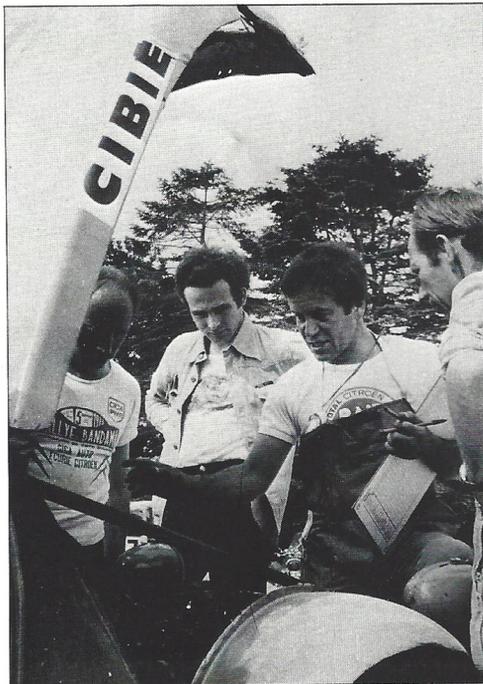
TROPHÉE INTERNATIONAL : ESPAGNE, PORTUGAL ET ITALIE OUVRENT LE FEU, HOLLANDE, FRANCE ET SUISSE LES SUIVENT.

Très en avance, comme le permet son climat, l'Espagne a ouvert, les 12 et 13 mars, la saison européenne des 2 CV Cross à Alicante, avec un plateau de 43 pilotes. Beau temps mais, le samedi, vent violent. 8 à 10.000 personnes étaient venues assister à la victoire de José Alfonso Alvarez Ruiz champion d'Espagne 1976, meilleur Espagnol et 6^e au trophée international 1976 qui prit ainsi une excellente option pour 1977, devant un autre habitué des 2 CV Cross : José Ascaso Puyo. 3^e Enrique Botella Ahullo. Le meilleur des deux Français qui avaient fait le voyage fut Gérard de Barbeyrac qui termina 5^e.

Trois semaines plus tard, le Portugal et l'Italie devaient entrer à leur tour dans la danse.

A Lisbonne, les 2 et 3 avril, un temps maussade (même un peu de pluie le dimanche) n'empêcha pas 15.000 spectateurs de venir applaudir aux exploits des 56 pilotes, 55 hommes et une femme (Piedade Carreira), parmi lesquels 5 Espagnols et 2 Français (qui n'avaient pas reculé devant la longueur du déplacement mais n'en furent pas récompensés au classement final).

Marcel Allard,
commissaire
technique.
Photo Guyot
(Citroën 19.484)



Thanks to its climate, Spain opened the European 2 CV Cross season on 12 and 13 March at Alicante, weeks ahead of anyone, with 43 drivers competing. Though the weather was fine, strong winds marred the Saturday. Between 8 and 10 thousand people came to witness the victory of José Alfonso Alvarez Ruiz (1976 Spanish champion, best of the Spaniards and 6th in the 1976 International Trophy) who thus secured a fine start for 1977, in front of another 2 CV Cross "habitué": José Ascaso Puyo. 3rd: Enrique Botella Ahullo. Of the two French drivers who had journeyed south to the meeting, the better was Gérard de Barbeyrac; he finished 5th.

Three weeks later, Portugal and Italy also entered the mad whirl.

At Lisbon, on 2 and 3 April, dull weather (and even a touch of rain on the Sunday) did not dissuade 15,000 spectators from applauding the exploits of 56 drivers (55 men and one girl, Piedade Carreira), and among them 5 Spaniards and 2 Frenchmen who, although they had not shrunk from covering a long mileage, to compete, were not rewarded for their pains in the final classification.

This classification, modified because one competitor was disqualified after his car had been dismantled for a technical check, gave excellent Portugese performer José Inverno Amaral victorious, ahead of a Spaniard, Angel Hortega Monge, followed by three other Portugese, Manuel Rolo, José Gomes and Carlos Seara Cardoso.

On the same dates, at La Spezia, a crowd of 8 000 was present for the reunion of the brothers Franco and the best Italian drivers. 72 competed, among them an Italian girl, Nelly Rovelli, plus 6 Swiss and 7 French drivers.

After a hammer-and-tongs struggle, French driver Bruno Franco (2nd in the International Trophy for 1976) won from two Italians, Antonio Manzo and Leone Pelachin, respectively 2nd and 3rd, and two more Frenchmen: Jean-Paul Privat, 4th and Antonio Franco, 5th.

Although still without significance, except as regards the drivers' intentions, so early in the season, the quite provisional classification for the 1977 Citroën-Total International Trophy had three neck-and-neck

Ce classement, modifié du fait du déclassement d'un concurrent, après démontage et contrôle technique de sa voiture, donne la victoire à l'excellent Portugais José Inverno Amaral, devant l'Espagnol Angel Hortega Monge et les Portugais Manuel Rolo, José Gomes, Carlos Seara Cardoso.

A la Spezia, aux mêmes dates, 8.000 personnes assistèrent aux retrouvailles des frères Franco et les meilleurs pilotes italiens. 72 concurrents, dont l'Italienne Nelly Rovelli, 6 Suisses et 7 Français.

CALENDRIER INTERNATIONAL DES 2 CV CROSS CITROEN-TOTAL 1977

Des changements étant intervenus dans les prévisions d'un certain nombre de pays, nous croyons utile de publier le calendrier européen rectifié :

12-13 mars	ALICANTE - Espagne
02-03 avril	LA SPEZIA (Gênes) - Italie
02-03 avril	LISBONNE - Portugal
16-17 avril	EINDHOVEN - Hollande
23-24 avril	MARIGNANE (Marseille) - France
30 avril-1 ^{er} mai	SPRESIANO (Trévise) - Italie
30 avril-1 ^{er} mai	BONINGEN - Suisse
14-15 mai	VIC-FEZENSAC - France
14-15 mai	COIMBRA - Portugal
14-15 mai	GERONA - Espagne
14-15 mai	LONGRIDGE (près Preston - Lancashire) - Grande-Bretagne
21-22 mai	GROPELLO CAIROLI (Pavie) - Italie
28-29 mai	TOURNAI - Belgique
04-05 juin	LANDIVISIAU - France
11-12 juin	FERRARA - Italie
11-12 juin	VIGO - Espagne
18-19 juin	SANTAREM - Portugal
18-19 juin	CAMBERLEY (sud-ouest de Londres) - Grande-Bretagne
25-26 juin	SAINT-AMAND-LES-EAUX (Valenciennes) - France
02-03 juillet	MAGGIORA (Novara) - Italie
02-03 juillet	DARLINGTON (County Durham) - Grande-Bretagne
09-10 juillet	PONT-DE-RUAN (Tours) - France
09-10 juillet	SAN SEBASTIAN - Espagne
16-17 juillet	PORTO - Portugal
16-17 juillet	BRANDS HATCH (Kent)
23-24 juillet	VESOUL - France
23-24 juillet	SENIGALIA (Ancône) - Italie
06-07 août	CAMBERLEY (sud-ouest de Londres) - Grande-Bretagne
20-21 août	HOLLENBURG (Klagenfurt) - Autriche
03-04 septembre	CHELMFORD (Southend-on-Sea) - Grande-Bretagne
10-11 septembre	VALLADOLID - Espagne
10-11 septembre	LE CREUSOT - France
10-11 septembre	UISEU - Portugal
17-18 septembre	LONATO - Italie
24-25 septembre	KNEBWORTH PARK (nord de Londres) - Grande-Bretagne
15-16 octobre	FINALE DU TROPHÉE INTERNATIONAL : TREFFLING (près Linz) - Autriche

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

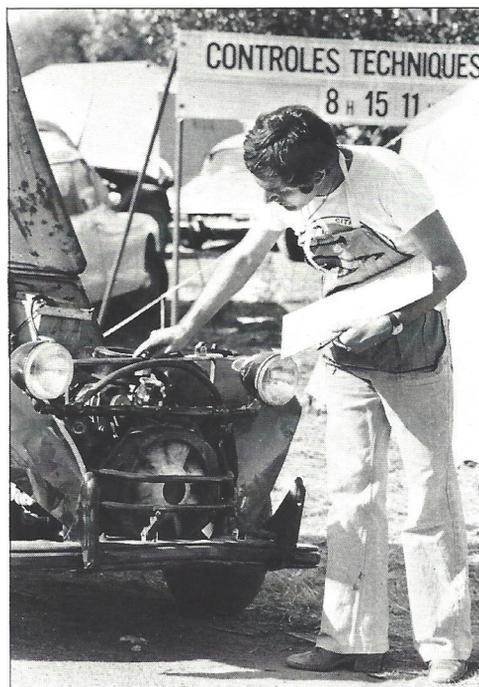
Après une lutte acharnée, le Français Bruno Franco (2^e du trophée international 1976) l'emporte devant les deux Italiens Antonio Manzo 2^e et Leone Pelachin 3^e, et deux Français : Jean-Paul Privat 4^e et Antonio Franco 5^e.

Mais les résultats de trois 2 CV cross, sur les 36 qui seront disputés en 1977, ne peuvent être significatifs. Eindhoven (Hollande) d'abord, les 16 et 17 avril, Marignane en France, les 23 et 24 avril, ensuite, puis Spresiano en Italie et Boningen en Suisse, les 30 avril et 1^{er} mai, sans parler du week-end record du 14-15 mai : quatre 2 CV cross en même temps (France, Portugal, Espagne, Grande-Bretagne), allaient modifier ce premier classement.



Jean-Claude Janès, responsable de l'organisation générale et des courses (Photo Guyot. Citroën 19.486)

leaders: one Spanish, José Alvarez Ruiz; one Portuguese, José Inverno Amaral; and one French, Bruno Franco — each with 30 points, maximum marks for one event. But the results of three 2 CV Cross races out of the 36 to be fought out in 1977 cannot be taken as significant. First Eindhoven (Netherlands), on 16 and 17 April, then Marignane (France), 23 and 24 April, followed by Spresiano in Italy and Boningen in Switzerland on 30 April and 1st May, not to mention the record week-end of 14-15 May: four 2CV Cross races simultaneously (in France, Portugal, Spain and the UK), were to modify this first classification, as we shall see in the next issue of "Double Chevron".



Jean-Paul Cardinal, commissaire technique des 2 CV Cross. Photo Mallard (Citroën 19.485)



Philippe Donati



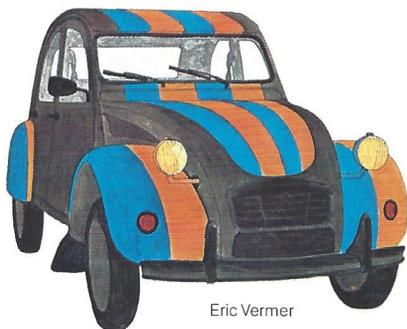
Loïc Le Sabazec et Stéphane Jean



Georges Fleury



Véronique Stouls



Eric Vermer



Isabelle de Sivry et Isabelle Ambroselli

camondo

Les élèves de 2^e année de l'École d'art et de techniques Camondo ont réalisé des projets de décoration personnalisée de 2 CV, dont nous avons présenté quelques exemples dans le n° 46 du « Double Chevron ». Ils ont eu un tel succès parmi nos lecteurs que nous leur en soumettons d'autres ci-contre.

Ces projets ont été exposés du 20 avril au 7 mai à Paris, dans le magasin Citroën des Champs-Élysées.

Outre d'innombrables dessins, cette exposition comportait deux projets exécutés sur de vraies 2 CV : le projet de Claire Pagniez (ci-contre, page 17, en haut) et celui de Stéphane Jean (ci-dessus, page 16, au centre). L'amusante 2 CV « basket » de Claire Pagniez a même été réalisée — par les soins de Citroën — en double exemplaire : le pied droit et le pied gauche, les deux faisant la paire et l'humour du projet le justifiait. (Voir la suite de notre information sur ce sujet en page 18).

Ci-dessous, autour de leur directeur, M. Malvaux quelques-uns des





Claire Pagniez



Thérèse Tioko

2 cv

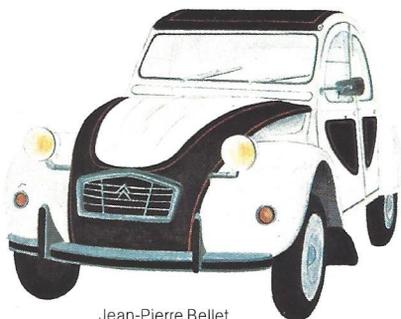
Second-year students at the Camondo Arts and Techniques School have produced personalized decoration schemes for the 2 CV, some of which we showed in "Double Chevron" (issue N° 45). Such success did these have among our readers that we are now showing others, opposite page.

These designs were exhibited from 20 April to 7 May in Paris, at the Citroën showrooms on the Champs-Élysées.

Besides innumerable drawings, this exhibition included two decoration designs applied to "live" 2 CVs: those of Claire Pagniez (above, page 17, top) and Stéphane Jean (opposite, page 16, centre).



Jacqueline Cassignol



Jean-Pierre Bellet

ins des élèves de l'Ecole Camondo. (Photo Guyot. Citroën 30,31).



Philippe Perez



Alain Uzel



Claire Pagniez avec
M. Cacérés, professeur
M. Malvaux, directeur de l'École.

Photo Guyot (Citroën 30.32)

LES 2 CV "BASKET" PASSENT A LA RADIO

Claire Pagniez, auteur du projet « 2 CV basket » (qui, réalisé en double exemplaire, devait figurer à la place d'honneur de l'exposition Citroën aux Champs-Élysées), est actuellement étudiante de 3^e année à l'école Camondo.

Claire Pagniez s'est passionnée très jeune pour le dessin et les voyages. Fille de diplomate, à 8 ans elle suit ses parents à Moscou où elle demeure pendant trois ans. Quelques années plus tard, elle passe trois ans à Pékin. Elle achève ensuite ses études jusqu'en terminale au Lycée Victor Duruy à Paris, puis prépare à l'atelier Clouet le concours Camondo, où elle est reçue. Elle travaille alors un an à l'école du Musée des Beaux-Arts de Boston (USA).

C'est peut-être cette influence américaine qui l'a inspirée dans la réalisation de son projet, qu'elle commente ainsi : « Pour exprimer le côté jeune et « aventure » de la 2 CV, j'ai tout de suite rejeté le graphisme pur. J'ai pensé à la chaussure de basket ou de tennis, portée par toute la jeunesse américaine, souvent avachie et déformée (la chaussure!) après de longs périple en auto-stop ou à pied. Elle symbolise bien l'idée que l'on se fait de la 2 CV : la voiture qu'on achète à vingt ans et avec laquelle on enrrepnd des voyages un peu fous qu'on ne refera jamais. »

Claire rencontrait ainsi « Europe 1 », dont l'animateur, Jean-Loup Lafont, avait choisi, pour les mêmes raisons, le même titre « Basket » pour son émission quotidienne destinée aux jeunes.

Cette identité de thème devait trouver sa consécration le 18 avril, quand Jean-Loup Lafont, devant des centaines de jeunes, réalisa en direct son émission « Basket » dans le magasin Citroën, entre les deux 2 CV « basket » de Claire Pagniez ! Au programme : Sheila, Nicoletta, Eric Charden, Christophe, Frédéric François et le Martin Circus, tous en chair et en chansons, pour la plus grande joie de quelque 500 jeunes spectateurs.

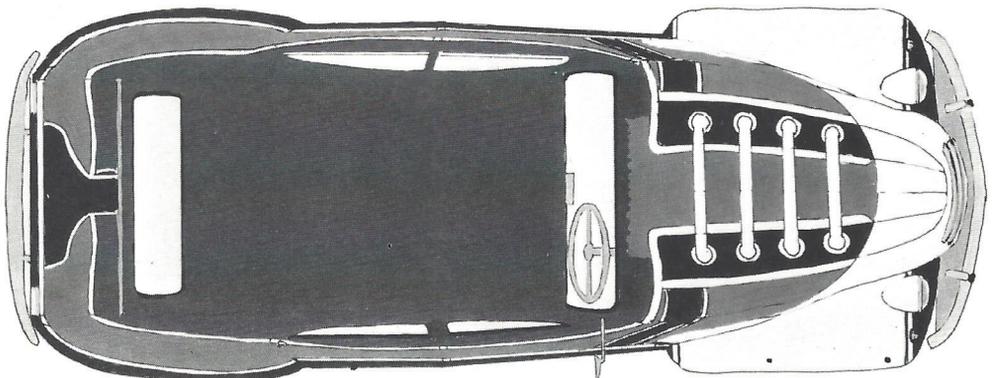
Claire Pagniez, designer of the "Basketball-shoe 2 CV" (the pair of which was to take place of honour in the Citroën exhibition on the Champs-Élysées), is at present in her 3rd year at the Camondo School.

From her tenderest youth, Claire Pagniez has been fascinated by drawing, and by travel. The daughter of a diplomat, she went to Moscow with her parents when 8 years old, and stayed there for three years. A few years later, she spent three years in Peking. She then completed her secondary education, up to the "terminal" class, at Lycée Victor Duruy, Paris, and then "swotted" at the Clouet studio for the entrance exam of the Ecole Camondo, to which she gained admission. She thereafter worked for a year at the Boston (USA) Fine Arts Museum School.

Was it this American influence that inspired her project? About it she comments: "In order to express the 2 CV's youthful, adventurous image, I at once rejected pure graphics. I called to mind the basketball or tennis shoes worn by all the youngsters of America, often down-at-the-heel and misshapen (the shoes, of course!) after many a long hitch-hike or footslogging journey. It is a faithful symbol of the idea conjured up by the 2 CV: the car one buys at 20 to go on crazy travels never to be undertaken again."

This was how Claire came to meet the "Europe 1" radio team, whose D. J., Jean-Loup Lafont, had, for similar reasons, chosen the title of "Basket" (French abbreviation for "Basketball shoe") for his daily broadcast intended for young people. This identity of theme was to receive its letters patent on 18 April, when Jean-Loup Lafont, surrounded by several hundreds of young people, gave his show "Basket", live from the Citroën showrooms, between Claire Pagniez's two "Basketball-shoe" 2 CVs.

2 cv
camondo



LA MIRIFIQUE ET VERIDIQUE HISTOIRE DU FABULEUX "TPV"

« TPV » c'est l'appellation que porta le projet dès 1936, puis les premiers prototypes, et jusqu'en 1948 où la voiture prit un autre nom, qui allait devenir célèbre : la 2 CV.

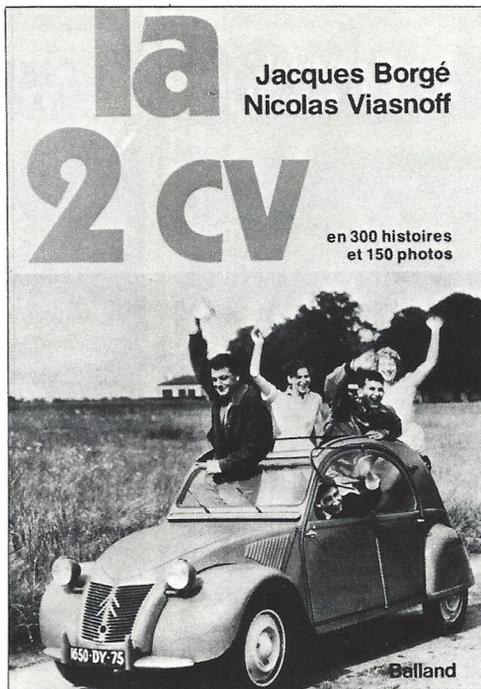
Ce n'est là qu'une des révélations parmi cent autres, beaucoup plus importantes, que divulgue l'extraordinaire petit livre de Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff : « La 2 CV » (Balland éditeur).

Certes, avec cette première performance qu'était leur ouvrage de la même collection, « La Traction », les auteurs nous avaient démontré leur maîtrise dans l'enquête impossible, la recherche du document introuvable, et leur science d'une présentation vivante, colorée, rapide.

Avec « La 2 CV » — « en 300 histoires et 150 photos », pas plus, mais pas moins — ils sont parvenus à se dépasser. Ils nous font découvrir les carnets secrets de Pierre Boulanger, président de Citroën et « père » de la 2 CV, les premiers dessins de Bertoni, les solutions sages ou stupéfiantes, les essais décevants ou concluants, les tâtonnements, les réussites, les hésitations, les inquiétudes, toute la vie du Bureau d'Études et de l'entreprise à l'époque d'avant et pendant la guerre.

Cinq parties composent ce livre qui réussit à être presque exhaustif malgré la richesse du sujet et la petite taille du volume : 1. L'Histoire, de 1936 à 1949. 2. Les Raids, des précurseurs navigateurs solitaires aux raids de masse et à l'exploit du Raid Afrique. 3. Les 2 CV Cross et leur ambiance si particulière. 4. Les métamorphoses : les carrosseries et décors spéciaux, les monstres, les militaires, les sportives, les versions particulières ou dérivées, les tracteurs, les bateaux, les « doubles faces », les modèles réduits... Mais la partie la plus humaine, la plus bouleversante aussi, est sans doute la 5^e : « La tentation du désert ». On y découvre des extraits du carnet de route d'un équipage de jeunes voyageurs qui a trouvé la mort au désert par excès d'insouciance; le récit d'un autre qui en est sorti grâce à son savoir-faire technique. Enfin celui d'un troisième qui a su créer avec une 2 CV un vrai véhicule de science-fiction.

Bref : une somme d'anecdotes, d'interviews, de documents et de photos, qui relance sans cesse l'intérêt du lecteur à chaque page de ce livre aussi fascinant que l'auto qui l'a inspiré.



“TPV” was the code name given in 1936, first to the project, and then to the prototypes, of what was in 1948 to become the famous 2 CV.

This is but one of the revelations, among many others of more importance, contained in an extraordinary little book by Jacques Borgé and Nicolas Viasnoff: “The 2 CV” (published in France by Balland).

After their first performance in compiling their earlier work in the same collection, “La Traction” (the frontwheel drive Citroën), the authors had beyond doubt established their mastery in the field of impossible research for forgotten data and vanished documents, and also their ability to assemble their findings into a lively, colourful and easy-to-read book. With “The 2 CV” — in “300 stories and 150 photos”, no more, no less — they have surpassed themselves.

This book, which manages to be almost exhaustive despite the richness of its subject, is made up of five parts: 1. The car's history between 1936 and 1949. 2. Long-distance runs, from the pioneers who travelled alone up to mass runs and the Africa Run's great exploit. 3. 2 CV Cross meetings and their so special atmosphere. 4. Metamorphoses: special bodies and decoration schemes, monster 2 CVs and military versions, sporting versions, special or derived models, tractors, boats, “pushme-pullyous” and scale models... But undoubtedly the most human, the most poignant part is the 5th: “The temptation of the Desert.” This quotes the log-book of a crew of young travellers who found death in the desert through excessive insouciance; the tale of others who managed to escape thanks to their technical knowhow. Finally that of a third, who were able, from a 2 CV, to build up a true science-fiction vehicle.

échos

ÉLÈVES AU SALON

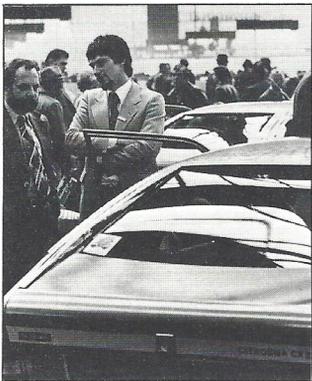


Photo Persbureau (Citroën 30.34)

AMSTERDAM (Hollande). Expérience intéressante (et réussie) de Citroën-Hollande qui, en accord avec l'école commerciale automobile de Driebergen proposa aux 30 étudiants de dernière année de remplacer les vendeurs sur le stand de la marque, au Salon de l'Auto d'Amsterdam (10 au 20 février 1977). Tous les visiteurs les trouvèrent aimables et compétents. Tant mieux, car ce stage actif comptait comme épreuve de leur examen terminal. Les ventes de Citroën en Hollande ont été en 1976 de 27 827 véhicules, dont 10 868 2 CV, (soit une augmentation de près de 8 % par rapport à 1975).

STUDENTS ON THE SHOW STAND

AMSTERDAM (Netherlands). Here was an interesting (and successful) experiment by Citroën-Netherlands who, in agreement with the Driebergen motor-trade school, gave 30 last-year students the opportunity of replacing salesmen on the marque's stand at the Amsterdam Motor Show (10 to 20 February 1977). All visitors found them friendly and competent. This was just as well, since this "active-duty" course carried test marks for their finals. 1976 Citroën sales in the Netherlands amounted to 27,827 vehicles, of which 10,868 were 2 CVs (an increase of nearly 8% over 1975).

FABULEUSE MAQUETTE

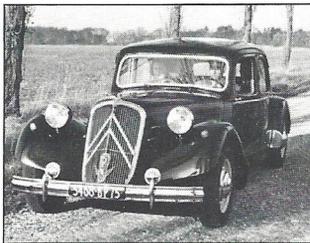


Photo Citroën 26.20

PARIS (France). La firme Heller (société du groupe « le jouet français »), célèbre dans le domaine des modèles réduits pour adultes, a choisi pour pièce maîtresse de sa collection 1977 la Citroën 15 Six à traction avant. Il s'agit de fabuleuses maquettes dont la réalisation d'ensemble a nécessité 2 millions de francs d'investissements. Il a fallu 6 000 heures de travail pour relever cotes et profils sur deux véhicules grandeur nature; des centaines d'empreintes ont été usinées et gravées par 40 spécialistes affectés à ce travail pendant plus de 18 mois; les moulages des pièces ont été effectués sur 14 grosses presses. Le résultat dépasse toutes les espérances: présentée à l'échelle 1/8, la maquette mesure près de 60 cm de long et 22 cm de large. Elle ne comporte pas moins de 1 061 pièces à monter et à peindre, permettant de construire, au choix, le modèle 1948, 1951 ou 1952. (Lancée en 1938, la Citroën 15 Six a été produite jusqu'en 1954). La notice d'assemblage comporte 28 pages. Chaque pièce a été soignée dans le moindre détail: suspension et pivot de direction montés sur rotule, direction à crémaillère actionnant les roues avant, ventilateur et poulies mobiles, circuits hydrauliques et électriques fidèlement reproduits, roue de secours amovible, ouverture et fermeture du capot moteur, des portières et du coffre par les poignées, volets mobiles de capot, sièges réglables, banquette arrière à accoudoir rabattable, tapis de sol... même les gravures des pneumatiques sont authentiques! Présentée en avant-première en février 1977 au Salon du Jouet, puis à l'exposition Rétromobile (26 février - 6 mars), cette maquette devait être com-

mercialisée en mai. Un concours des maquettes les mieux montées sera jugé en automne par un jury de spécialistes et de journalistes de l'automobile et du modélisme, dans trois grandes villes de France, avec chaque fois, comme premier prix, une Citroën contemporaine (et grandeur nature).

MATCHLESS MODEL

PARIS (France). The Heller Company (member of the "Jouet Français" group of toy manufacturers), well known as a producer of scale models for adults, has chosen the Citroën 15 Six front-wheel drive car as standard-bearer of its 1977 range. This unprecedented collector's piece called for tooling costs of some 2 million French francs. 6,000 hours were required to measure up dimensions and sections on two full-size vehicles; hundreds of impressions were machined and etched by 40 specialists working solely on this job for over 18 months; 14 large presses were used to produce mouldings of the parts. The result is better than anything that could have been hoped for: built to 1/8 scale, the model is almost 2 feet long and 9 inches across. It comprises no fewer than 1,061 parts to be assembled and painted, with the option of building the 1948, 1951 or 1952 model (introduced in 1938, the Citroën 15 Six remained in production until 1954). The assembly handbook is 28 pages long. Each part has been reproduced down to the slightest detail: ball-joint mounted suspension and steering linkage, rack-and-pinion front-wheel steering, rotating fan and pulleys, hydraulic and electric circuits accurately reproduced, removable spare wheel, working handles controlling the opening and closing of the bonnet, doors and boot, orientable bonnet louvres, adjustable front seats, flip-down elbow-rest in rear seat back, floor carpeting... even the tyre patterns are authentic! On pre-view at the Salon du Jouet (Toy Show) in February 1977, then at the Rétromobile show (26 February-6 March), this model was to be put on the market in May. A contest for the best-assembled models will be

judged by a jury of motor-car and model-making specialists and journalists in autumn, in three major cities of France. First prize, in each case: a contemporary, life-size Citroën.

L'ÉCOLE DE LA ROUTE



Photo Martin (Citroën 18.225)

DIJON (France). Sous l'égide de l'Automobile Club de Bourgogne, des « cours de perfectionnement des conducteurs » ont déjà recyclé, depuis octobre 1973, quelque 1 300 automobilistes. Un faisceau de bonnes volontés a permis de faire de cette expérience une réussite : y participent la gendarmerie de Bourgogne et le 7^e groupement de compagnies républicaines de sécurité qui fournissent personnel et moniteurs, les responsables du circuit de Dijon-Prenois qui offrent leur piste, Total qui fournit huile et carburant, Michelin les pneumatiques, Citroën trois GS équipées en doubles commandes et leur entretien. Les cours sont dispensés gratuitement à tous les sociétaires de l'Automobile Club, à raison d'une journée par quinzaine et de 15 élèves de 18 à 78 ans par journée. Ils comportent théorie et pratique d'au moins une heure ou 40 km de conduite sur le circuit avec simulation de signalisation et créations d'incidents de parcours (enfant traversant, véhicule déboîtant, etc.). Le préfet de région a agréé ces cours dans le cadre de la formation continue et les entreprises de la région (jusqu'à Chalon-sur-Saône et Strasbourg) ont accepté qu'ils soient donnés pendant les heures de travail.

ROAD SCHOOL

DIJON (France). Under the patronage of the Automobile Club de Bourgogne,

"refresher courses for better driving" have already, since 1973, brought up to date some 1,300 drivers. A willing crew of volunteers ensure the success of this venture: among them, the Burgundian Gendarmerie and the 7th Group of CRS (French mobile security police), who provide personnel and instructors, the Dijon-Prenois motor-circuit authorities, who offer their track, Total who provides lubricants and fuel, Michelin the tyres, and Citroën 3 dual-control GSs and their maintenance. Lessons are free for all members of the Automobile Club, at the rate of one day per fortnight, 15 pupils aged 18 to 78 taking part in the fortnightly day. They include at least one hour's theoretical or practical lessons, or 40 minutes driving on the circuit, with mock road signals and incidents (children crossing, vehicle coming out of blind corner, etc.). The regional Prefect has accepted these courses as part of the adult education scheme, while the firms of the region (extending as far as Chalon-sur-Saône and Strasbourg) have accepted that they should be given during working hours.

AMBULANCES POUR LA ROUMANIE



Photo Citroën 30.33

PARIS (France). Dès l'annonce du tremblement de terre qui ravagea la Roumanie, Citroën envoya sur place deux ambulances CX, bourrées d'antibiotiques et de médicaments.

AMBULANCES FOR RUMANIA

PARIS (France). No sooner was the terrible news of the earthquake which laid Rumania waste known, than Citroën sent out two CX ambulances laden with antibiotics and other drugs.

LE COIN DES 2 CV



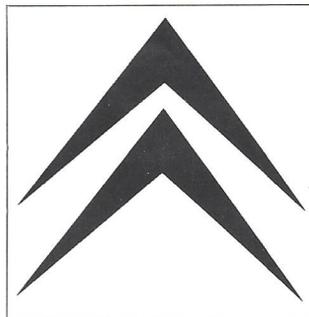
Photo Citroën 30.35

GENEVE (Suisse). Un vaste stand devant une large perspective : Citroën au Salon de Genève, du 17 au 27 mars, 492 000 visiteurs. Mais aussi un coin spécial, tout ensoleillé de couleurs orange et jaune, pour la 2 CV — notamment la 2 CV Spéciale, nouvelle venue sur le marché suisse où la GS est l'une des voitures les plus vendues : 3 966 en 1976.

2 CV CORNER

GENEVA (Switzerland). An immense stand facing a wide vista: Citroën at the Geneva Motor Show, 17 to 27 March, 492,000 visitors. But also a special corner, sun-drenched in oranges and yellows, for the 2 CVs—and the 2 CV Special in particular, a newcomer on this market, where the GS is among largest-selling cars: 3,966 in 1976.

LA CARTE C



Document Citroën 30.45

PARIS (France). A partir de mai 1977, Citroën offre à ses meilleurs clients une carte C, utilisable comme carte de crédit dans l'ensemble des concessions et succursales de son réseau français ainsi que des points de location Citer. La carte, gérée par la SO.FI.

SOVAC, permet à son détenteur de faire effectuer entretien, dépannage, réparation, achat d'essence, d'huile, d'accessoires ou de pneumatiques, location de voiture, en payant par prélèvement automatique différé ou, au choix, avec un échelonnement pouvant aller jusqu'à 21 mois.

THE C CARD

PARIS (France). From May 1977 onwards, Citroën is offering its best customers a "C Card" which can be used as a credit card with all distributors and dealers of its French network, and also at Citer hire points. The card, managed by SO.FI.SOVAC, entitles its beneficiary to get maintenance, breakdown service and repairs, and to purchase fuel, lubricants, accessories or tyres, on a credit which can, optionally, be repaid in instalments in up to 21 months.

QUATRE EN TÊTE



Photo Martin (Citroën 30.44)

LONDRES (Angleterre). Le magazine britannique spécialisé « Car » a publié dans son numéro de février « the top ten », un guide des dix meilleurs achats du marché. Sur les dix véhicules cités, Citroën s'adjuge le record absolu avec quatre véhicules : la 2 CV, la GS Club, la GS Pallas et la CX 2400 Super. Aucun des autres constructeurs cités ne l'est pour plus d'un modèle.

FOUR OUT FRONT

LONDON (England). In its February issue "Car", the British motoring magazine, published its "top ten", a guide to the best purchases on the market. Out of the ten quoted, Citroën takes the absolute record with four: the 2 CV, the GS Club, the GS Pallas and the CX 2400 Super. None of the other manufacturers listed gets more than one mention.

2 CV BLUE-JEANS



Photo Elsevier (Citroën 30.37)

AMSTERDAM (Hollande). Cloutée, brodée et cousue de fil blanc : une 2 CV-jeans à laquelle ne manquent ni les poches de côté, ni les poches arrière, ni la ceinture de cuir; même les phares sont habillés. C'était une (excellente) idée du magazine « Elsevier-select ». Il a fallu 110 heures de coupe et de couture à Margot Coumans pour la réaliser dans un authentique tissu « Levis ».

BLUE-JEANS 2 CV

AMSTERDAM (Netherlands). Studded, embroidered and seamed with white cotton: such is this blue-jeans 2 CV, which also has side and hip pockets, and a leather belt; even the headlights are all dolled up. A brainwave (and a good one) on the part of "Elsevier-select" magazine. It took Margot Coumans 110 hours to cut out and sew the "garment", using genuine Levi's denim.

2 CV DE CROSS AU DANEMARK



Photo Citroën 30.36

COPENHAGUE (Danemark.) Organisée par le Motor Touring Club, l'exposition « Automobiles et loisirs » (26 au 30 janvier) fut un événement pour tous les amateurs danois d'automobiles. Toute la gamme Citro-

ën y était présentée, y compris une 2 CV de Cross dans la section « voitures de sport ».

"2 CV CROSS" 2 CV IN DENMARK

COPENHAGEN (Denmark). "Cars and Leisure", an exhibition organized by the Motor Touring Club (26 to 30 January) was a great event for all Danish motor-car lovers. The entire Citroën range was on show, including a "2 CV Cross" vehicle in the "sports cars" section.

G.T. AUX U.S.A.



Photo Guyot (Citroën 6 A 110)

DETROIT (États-Unis). M. George Taylor, président du Directoire des Automobiles Citroën, fut le seul des constructeurs européens d'automobiles invité au Congrès 1977 de la SAE, Société des Ingénieurs de l'Automobile des États-Unis, organisé au Cobo Hall de Détroit (Michigan) du 28 février au 4 mars, sous la présidence de Mr Thomas A. Murphy, Chairman de General Motors.

GT IN USA

DETROIT (Mich., U.S.A.). Mr George Taylor, Chairman of the Automobiles Citroën Directorate, was sole European car manufacturer invited to the 1977 Congress of the Society of Automotive Engineers, organized in Detroit's Cobo Hall between 28 February and 4 March, with Mr Thomas A. Murphy, Chairman of General Motors, in the Chair.

EXPO A VELIZY



Photo Citroën 29.1

PARIS (France). Du 2 au 22 mai 1977, Citroën participe aux festivités annuelles et au rallye de la municipalité de Vélizy, au sud de Paris, en exposant au centre commercial Vélizy II, non loin du Centre de Recherches Citroën, d'une part des véhicules de compétition, d'autre part des moteurs et organes en coupe, enfin des prototypes et des maquettes de recherche ayant soit été abandonnés, soit débouché sur la création d'un modèle de série. Simultanément, des films techniques ou des reportages Citroën devaient être projetés au public.

EXPO AT VELIZY

PARIS (France). From 2 to 22 May Citroën was to participate in the yearly festivities and the rally of the township of Vélizy, south of Paris, exhibiting at Vélizy II Shopping Centre (no great distance from the Citroën Research Centre) racing vehicles, cut-out full scale engines and mechanical parts, and research prototypes and scale models which have either been discarded or used in perfecting a standard production model. Side by side, Citroën cine-reportage and technical films were to be shown to the public.

B 2 SUR RAILS

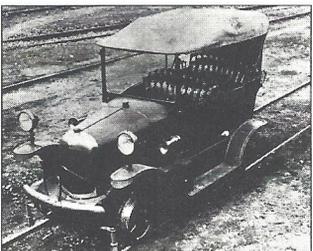


Photo Citroën 30.28

PARIS (France). Dans la série de cartes postales insolites éditées par « La Vie du

rail », ce torpedo Citroën type B2 de 1924 à roues métalliques de type chemin de fer.

B2 ON RAILS

PARIS (France). Among the sets of unusual postcards published by "La Vie du Rail", the French railwayman's paper, here is a 1924 B2 Citroën "open tourer", mounted on railway-type metal-treaded wheels.

250.000 CX



PARIS (France). Le 5 avril 1977 est sortie de l'usine d'Aulnay-sous-Bois la 250.000^e CX. Ce fut l'occasion d'une sympathique « photo de famille » à la fin de la ligne de dernière finition.

250,000 CXs

PARIS (France). On 5th April 1977, the 250,000th CX came off the production line at Aulnay-sous-Bois. A good opportunity for "family group" at the end of the "final touch" line.

BON ANNIVERSAIRE



Photo Jalmari Aarnio (Citroën 30.38)

HELSINKI (Finlande). La société Korpivaara, dont le département Autoliike Teho est le dynamique importateur de Citroën en Finlande, a fêté le 1^{er} mars le 60^e anniversaire de sa fondation. Korpivaara, qui importe des Citroën depuis 1934, a vendu, en mars, 32 GS d'un coup (photo ci-dessus) à la Cie

finlandaise Bergenheim, pour ses représentants, qui parcoururent chacun 30.000 à 40.000 km par an à travers le pays.

MANY HAPPY RETURNS

HELSINKI (Finland). The Korpivaara Company, whose "Autoliike Teho" department is the go-ahead importer for Citroën in Finland, celebrated the 60th anniversary of its foundation on 1st March 1977. Korpivaara, which has been importing Citroëns since 1934, sold 32 GSs at one swoop in March this year (see picture) to the Finnish firm of Bergenheim, for use by its representatives who each cover 20 to 25 thousand miles yearly over the entire country.

EXPO - JEUNES



Photo Guyot (Citroën 30.42)

PARIS (France). M. Soisson, Secrétaire d'État à la Jeunesse et aux Sports, a inauguré le 26 mars 1977 Expo-Jeunes, la plus importante manifestation française pour l'information des jeunes. Citroën y présentait les possibilités de formation offertes par l'école professionnelle Citroën ainsi qu'une voiture et des films de 2 CV Cross, formule de compétition automobile particulièrement ouverte à tous les jeunes, pour qui elle a été créée (voir p. 14).

EXPO-JEUNES

PARIS (France). Mr. Soisson, French Secretary of State for Youth and Sports, inaugurated Expo-Jeunes, the biggest French show for the information of the young, on 26 March 1977. Citroën was there with a presentation of training possibilities offered by the Citroën Trade School, together with a "2 CV Cross"

car, and films on this formula for motoring sport, which was designed primarily to give young people maximum car-racing opportunities (See p. 14)

LN ENTREPRISE



Photo Beauvais (Citroën 27.21)

PARIS (France). L'administration fiscale ayant, à la suite de deux arrêts du Conseil d'État, modifié sa définition des véhicules utilitaires légers en autorisant les glaces latérales, Citroën livre désormais en France la version « entreprise » de la LN avec des glaces latérales au lieu de tôle. La banquette et les ceintures de sécurité arrière sont, comme le veut la réglementation, supprimées, ainsi que leurs points d'ancrage. Ce véhicule bénéficie d'un taux de TVA de 17,60 % récupérable par ceux des acheteurs qui en ont le droit.

LN ENTREPRISE

PARIS (France). The French Treasury having recently (by two State Council decrees) modified its definition of light utility vehicles, which are now entitled to side windows behind the driver's level, Citroën is henceforward making available in France a "commercial" (or "enterprise") version of the LN, with glazed instead of sheet metal sides. The rear seat and seat belts are omitted, in compliance with the law, as are their fixing points. These vehicles are submitted to a VAT of only 17.60 %, which can be recuperated by those entitled to do so.

ÉCHECS ET RÉUSSITE

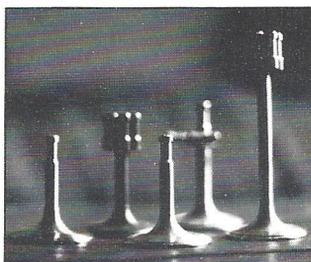


Photo Janez Suhadolc (Citroën 30.10)

LJUBLJANA (Yougoslavie). Avez-vous reconnu ces élégantes pièces d'échecs? Ce sont des soupapes de Citroën ID 19, récupérées par Janez Suhadolc, architecte yougoslave qui leur a donné cette fonction inattendue.

"CHECK" VALVES ?

LJUBLJANA (Jugoslavia). Can you recognize these handsome chessmen? They are Citroën DS 19 valves, recuperated by Yugoslav architect Janez Suhadolc who converted them for this unexpected function.

LA DYANE DE BATMAN

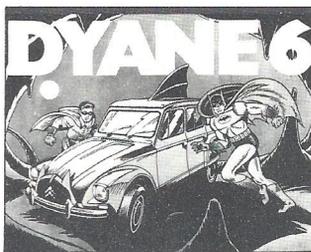


Photo Citroën 30.21

MADRID (Espagne). Batman, le superman chauve-souris des bandes dessinées américaines, a désormais une Dyane à son image sur cette affiche extraite d'une amusante série que vient d'éditer Citroën-Hispania.

BATMAN'S DYANE

MADRID (Spain). Batman, "superbat" of the American comics, now has a Dyane in its image on this poster, one of an amusing set just published by Citroën-Hispania.

"SESAME OUVRE-TOIT !"

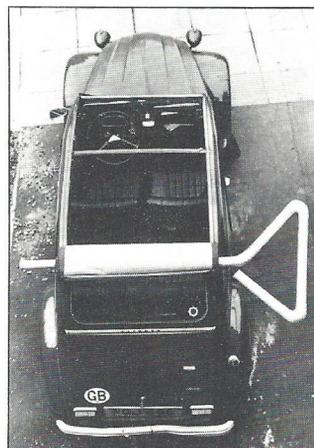


Photo Phil Carter (Citroën 10.994)

NORWICH (Angleterre). Voici une 2 CV qui s'ouvre par le haut selon un procédé bien connu de toutes les ménagères. C'est l'œuvre amusante d'un étudiant en Design, M. Philippe Carter.

ALL KEYED UP

NORWICH (England). Here is a 2 CV whose top opens on the lines of a process well-known to all housewives. It is the amusing idea of Design student Philip Carter.

ROULE, C'EST DU BELGE !



Photo Jean Goidts (Citroën 30.23)

BRUXELLES (Belgique). Surprise par l'objectif de Jean Goidts, cette version belge de la 2 CV en coupé sport à arceau de sécurité et capote amovible.

ROLL ME OVER...

BRUSSELS (Belgium). Photographer Jean Goidts snapped this Belgian version of the 2 CV, dressed up as a sports coupé with protective hoop and removable hood.

LES FLÈCHES SUR LA ROUTE



Photo Guyot (Citroën 30.30)

PARIS (France). L'exposition de la GS et des tableaux « énergétistes » peints par Jean-Pierre Lihou (voir « Double Chevron » n° 46, p. 24), qui s'est tenue au magasin Citroën des Champs-Élysées du 7 février au 7 avril, a pris la route. Destination : les magasins Citroën de Toulouse, Nice, Marseille, Aix-en-Provence, Bordeaux, Rennes, Nancy, Strasbourg, etc. Mais aussi Genève et Amsterdam.

ARROWS ON TOUR

PARIS (France). The exhibition comprising the GS—and the “energist” pictures—painted by Jean-Pierre Lihou (see Double Chevron N° 46, p. 24), which was held at the Citroën Showrooms on the Champs-Élysées between 7 February and 7 April, has gone off on tour. Stopping points: Citroën Showrooms at Toulouse, Nice, Marseille, Aix-en-Provence, Bordeaux, Rennes, Nancy, Strasbourg, etc. But also Geneva and Amsterdam.

1 CHEVAL POUR 2 CV

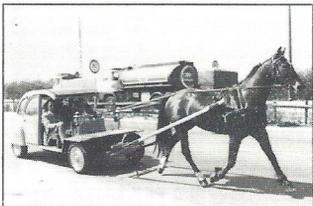


Photo Herluf Jensen (Citroën)

COPENHAGUE (Danemark). M. Herluf Jensen, agent Citroën à Koge (40 km au sud de Copenhague) a trouvé une originale utilisation pour sa vieille 2 CV :

il y a remplacé les 24 chevaux par un seul. Le moteur et la direction seuls ont changé. Pas de suspension. Les principes de base n'ont pas été modifiés : refroidissement par air et traction avant.

SINGLE HORSE FOR 2 CV

COPENHAGEN (Denmark). Mr. Herluf Jensen, Citroën agent at Koge (25 miles south of Copenhagen) has found a novel use for his old 2 CV: he replaced its 24 HP by one horse. Only the motive power and steering have been changed, not the suspension. Basic principles likewise remain unmodified: air-cooled and front wheel drive.

PURE LAINE

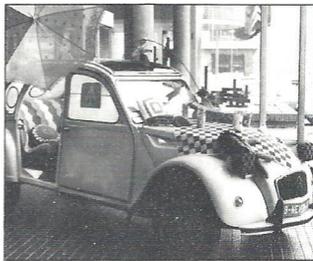


Photo Citroën 30.39

LEIDEN (Hollande). Pour une opération de promotion des ventes, la grande firme lainière Nevada a réalisé une 2 CV « pure laine ». Rien n'y manque : écran de calandre, vitres latérales, lunette arrière, garnitures de sièges, et jusqu'aux protège-phares et aux enjoliveurs de roues, tout est en laine! 200 000 brochures et des milliers d'affiches la reproduisent.

PURE WOOL

LEIDEN (Netherlands). For a sales-promotion scheme, the big wool firm of Nevada concocted a “pure wool” 2 CV. Not a thing missing—bonnet grill, side windows, rear window, seat covers, right down to headlight protectors and hub caps, everything is made of wool! Its picture is reproduced in 200,000 brochures and thousands of posters.

ROSALIE - MICHELINE



Photo Citroën 30.29

PARIS (France). Pour assurer le transport à pied d'œuvre des équipes de réparations urgentes, la SNCF avait adapté, dans les années 1935, les roues à pneu-rails Michelin (équipant les michelines) à des automobiles, telle cette camionnette Citroën « Rosalie » qui figure dans la collection de cartes postales pittoresques éditée par « La Vie du rail ».

ROSALIE- MICHELINE

PARIS (France). To take emergency-repair teams to work sites, the French railways had, in the middle 1930s, fitted the rail-tyre wheels, designed by Michelin for the “Micheline” self-propelled railway coaches, to cars, such as this Citroën light van, “Rosalie”, here pictured on a postcard of a set published by “La Vie du Rail”.

PLUMES, PLUMES TRALALA!

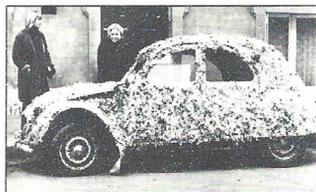


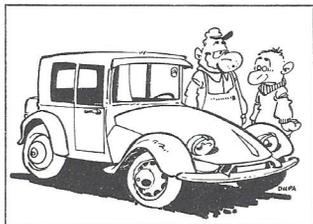
Photo Citroën 30.18

STRASBOURG (France). Sort-elle d'une basse-cour, cette 2 CV couverte de plumes jusque sur les roues, surprise dans la rue d'une cité alsacienne?

THIRTY-THREE FEATHERS...

STRASBURG (France). Surely this feather-bedecked 2CV snapped in the streets of an old Alsatian city must just have come out of a nearby barnyard!

DUPA RESTAURE



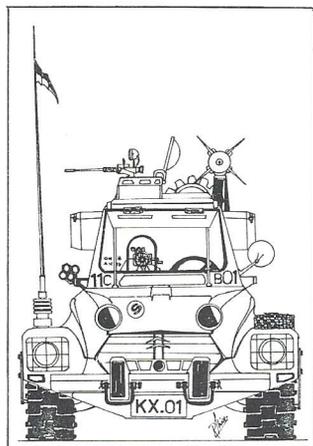
Dessin Dupa (Citroën 12.202)

— Moi, je dis que pour restaurer une ancienne Citroën, il suffit d'une bonne documentation.

DUPA: OLD CARS RESTORED

—The way I see it, all you need to "do up" an old Citroën is sound documentation.

DYANE DE CHOC



Dessin Nix (Citroën 12.191)

SON EN BREUGEL (Hollande). Cette Dyane belliqueuse est un char blindé « AM Nix ». C'est en effet à M. Nix, officier de carrière dans la cavalerie, spécialiste des chars lourds et utilisateur-amoureux de la Dyane, que l'on doit cette fantaisie graphique et guerrière.

ARMOURED DYANE

SON IN BREUGEL (Netherlands). This warlike Dyaneisan "AM Nix" tank. Mr Nix, regular cavalry officer, heavy-tank specialist and Dyane lover-driver is responsible for this "martial art" fantasy.

TRACTION-AVANT



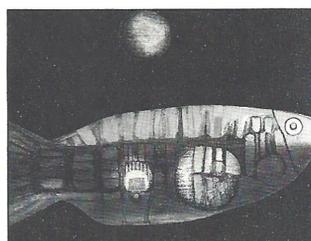
Photo Citroën 30.14

PARIS (France). L'histoire cautionne les options techniques de Citroën, mais elle y met le temps : la Traction-avant que Citroën était pratiquement le seul à produire en grande série dès 1934, représente aujourd'hui 93 % de la production automobile française, 21 % de la production automobile mondiale. En 10 ans, la part de ce mode de propulsion a doublé.

FRONT-WHEEL DRIVE

PARIS (France). History confirms the success of Citroën's "far-out" technological advances, but it takes its time about it: the front-wheel drive car, which alone Citroën mass-produced as early as 1934, now represents 93 % of French automotive production, and 21 % of world production. In ten years, the share held by this form of drive has doubled.

L'AIR ET L'EAU



Estampe d'Andivero (Citroën 12.205)

PARIS (France). Il y a plus de 10 ans, André François

signait sa célèbre affiche sur la suspension hydropneumatique Citroën représentant un poisson (l'eau) et un ballon (l'air). C'est le même thème qu'a retrouvé par hasard le grand artiste uruguayen Antonio Andivero dans une série d'eaux-fortes originales à tirage limité.

AIR AND WATER

PARIS (France). Over 10 years ago, André François designed his famous poster for Citroën's hydropneumatic suspension, representing a fish (water) and a balloon filled up with air. By pure coincidence, the same theme was taken up again by the great Urugayan artist Antonio Andivero in a set of etchings — a limited printing.

AU RALLYE CROIX DU SUD



Photo Citroën 7.413

SYDNEY (Australie). Jim Reddiex, ex-vainqueur du marathon automobile Wembley-Munich, et Jeff Tremain, au volant d'une CX 2200 de série ont remporté leur classe de cylindrée et ont été l'un des 22 équipages — sur 83 au départ — à terminer le difficile Rallye Total de la Croix du Sud Australienne, 3 800 km sur des pistes torturées et torturantes, entre Sydney et Port Macquarie.

SOUTHERN CROSS RALLY

SYDNEY (Australia). Jim Reddiex, late winner of the Wembley-Munich marathon, and his team mate, Jeff Tremain, in a standard pro-

duction CX 2200, won their engine-capacity category and were one of the 22 teams —out of 83 at the start—in at the finish of the tough Australian Southern Cross Rally, a 2 360 mile bone—and machine-shaking ride over tracks from Sydney to Port Macquarie.

PETIT CANARD, GRAND CANAL



CITROËN 2CV
ROMERMAQ, S. A.

PANAMA 87-9335 DAVID 5-2733 CHITRE 6-4580 PENONOME 7-9360 SANTIAGO 8-1434

Document Citroën 10.931

PANAMA (Panama). Parti de Hollande et du port d'Amsterdam, le surnom de la 2 CV, « vilain petit canard », a conquis le monde, ainsi qu'en témoigne l'auto-collant ci-dessus qui provient de Panama (via le journaliste français Jacques Farenc).

UGLY DUCKLING CROSSES DUCK-POND

PANAMA (Panama). Coined in Holland and travelling abroad out of Amsterdam, the 2 CV's nickname " Ugly

Duckling " has conquered the world, as witness the sticker illustrated above, which hails from Panama.

CITROEN A MOSCOU



Photo Citroën 30.48

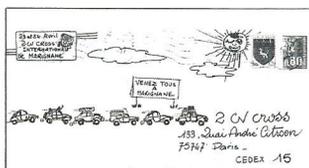
MOSCOU (URSS). « Nombreux visiteurs intéressés sur stand Citroën Industrie Salon de Moscou avril 1977. Stop. Citroën reçoit diplôme d'honneur. Stop. Bons baisers de Moscou. Stop. Signé : Direction Citroën Industrie et International ».

CITROEN IN MOSCOW

MOSCOW (USSR). " Numerous interested visitors to Citroën Industrie stand Moscow Show April 1977. Stop. Citroën awarded Diploma of

Honour. Stop. With love from Moscow. Message ends. Sender: Management Citroën Industrie and International".

FRANCO DE PORT



Dessin Bernard Hours
(Citroën 12.212)

PARIS (France). De temps à autre continuent d'arriver des enveloppes artistiques à l'adresse du 2 CV Cross Citroën Total (voir page 14). Voici l'une d'entre elles, due au talent de Bernard Hours. Marignane, où les frères Franco devaient triompher... c'est une enveloppe Franco de port !

FRANCO DE PORT

PARIS (France). From time to time, envelopes continue to come in addressed to Citroën-Total 2 CV Cross (see page 14). This one is the fruit of Bernard Hour's talent. Marignane, where the brothers Franco were to triumph... what might be termed an envelope... Franco de port! (French for "carriage paid").

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROEN

(petites collections comprises)

3 MOIS	1977	1976	Var. 77/76	1975
Production voitures particulières	194 612	177 135	+ 9,8 %	160 988
Production véhicules utilitaires	22 150	23 425	— 5,4 %	16 157
TOTAL PRODUCTION	216 762	200 560	+ 8,07 %	177 145
Exportation voitures particulières	102 931	91 004	+ 13,1 %	94 221
Exportations véhicules utilitaires	7 944	8 654	— 8,2 %	8 985
TOTAL EXPORTATION	110 875	99 658	+ 11,2 %	103 206

“FERBLANTINE” AU YEMEN

Il est des pays dont le nom fait rêver. C'était le cas de l'Afghanistan avant que le raid Citroën-Total Paris-Kaboul-Paris ne l'apprivoise en août 1970 et montre qu'il était à portée de (500) 2 CV. Il en est quelques autres, peu commodes d'accès, encore mal connus et assez peu fréquentés : le Yémen, par exemple, farouche, sauvage, avec ses montagnes abruptes, son désert, ses hautes maisons de torchis aux minuscules fenêtres ornées, étrangement belles, comme des habitations d'ailleurs.

De Vernon, chef-lieu de canton du département français de l'Eure, au Yémen, il y a en gros quelque 8 000 km. De quoi tenter Daniel Beldame, contaminé par le virus de l'aventure en 2 CV depuis son initiation lors du raid Paris-Kaboul.

En juillet 1975, il part avec sa femme pour le Yémen. Mme Beldame s'appelle Huguette. La 2 CV s'appelle Ferblantine, c'est une fourgonnette qui totalise 250.000 km.

Les accompagne, un second équipage en 2 CV (berline) : Michel Charrier et Jean-Pierre Imbert.

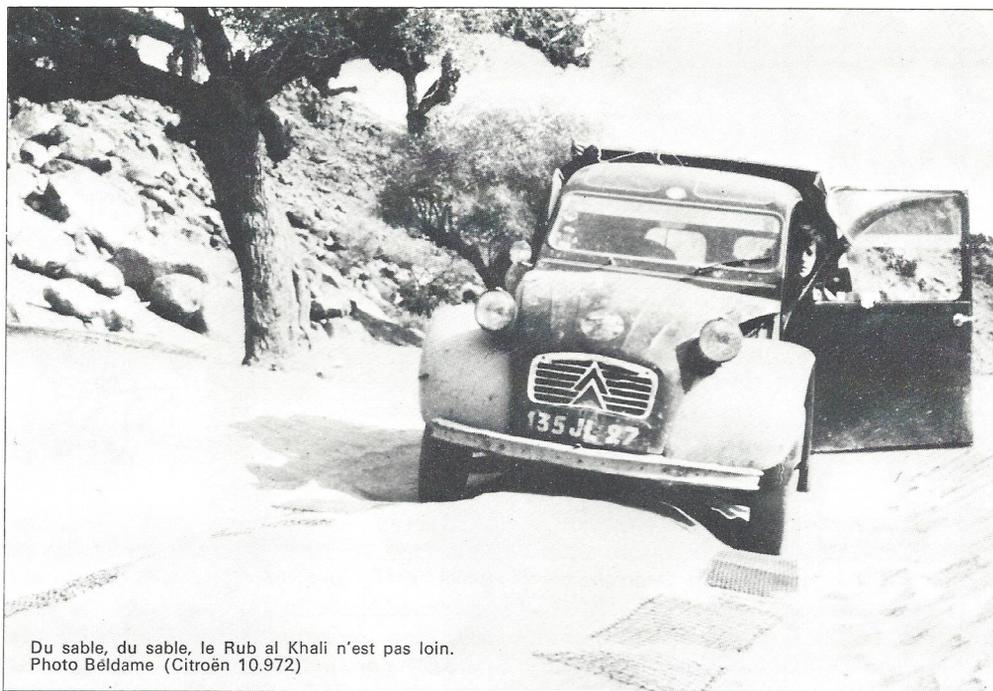
Quatre jours de route pour Istanbul et le passage du Bosphore, qui est toujours comme une ouverture un peu solennelle sur l'Orient; Ankara, le lac salé de Tuz-Galu, la Cappadoce, la Syrie, Alep, Damas, la Jordanie... Ce sont les hors-

There are countries whose names conjure up dreams. Such was the case of Afghanistan, before the Citroën-Total Paris-Kabul-Paris run tamed it in 1970, and showed that it was within the possibilities of (500) 2 CVs. There still remain a few others, difficult of access and as yet little known and frequented: Yemen, for instance, wild and uncultivated, with its steep mountains, its desert, its tall mud-walled houses with their tiny ornamented windows, strangely beautiful like dwellings from another world. From Vernon (one of the chief towns of the Eure department of France) to Yemen is a stretch of some 5,000 miles. Enough to tempt Daniel Beldame, utterly contaminated by the virus of adventure ever since his initiation in the Paris-Kabul-Paris run. In 1975, he headed for Yemen with his wife. Mrs Beldame's first name is Huguette. The 2 CV, known as Ferblantine (a rough equivalent of "Tin Lizzie") to which our respects!, was a light van with over 155,000 miles to its credit. With them went a second crew, in a 2 CV saloon: Michel Charrier and Jean-Pierre Imbert.

Four days on the road to reach Istanbul, then across the Bosphorus — always a solemn moment as the Orient looms near. Ankara, the salt lake of Tuz-Galu, Cappadocia, Syria, Aleppo, Damascus, Jordan... these were just appetizers. Now for the main course.



L'homme conduit, la femme pousse, la 2 CV grimpe.
Photo-Beldame (Citroën 10.974)



Du sable, du sable, le Rub al Khali n'est pas loin.
Photo Beldame (Citroën 10.972)

d'œuvre. Ensuite vient le plat de résistance. D'Amman à Djedda, pas de problème : ça roule tout seul sur 1.500 km d'asphalte à travers le Hedjaz. Après, cela devient plus sérieux : d'El Taïf à Abba, 200 km de piste de montagne avec des trous énormes, des barrages de rochers, et des pentes de plus de 30 %. Quand les 30 % sont dépassés, Huguette saute en marche et pousse (voir photo) : les femmes n'ont pas le droit de conduire en Arabie Saoudite (sans doute en prévision des situations de ce genre).

Enfin, c'est Najian et, perdu dans le sable, le poste frontière du Yémen.

Trous et rochers en montagne alternent avec le sable mou dans les creux. Il faut dégonfler, regonfler. A la main, bien sûr. De Najian à Saadah, il y a 70 km sur la carte. Ils en font 200. En trois jours. Mais ça passe!

Et c'est la récompense : au clair de lune, comme irréaliste, Saadah, la plus belle ville du Yémen, les maisons promises, en torchis, les petites fenêtres à vitraux, tout quoi, comme dans les livres.

La saison des pluies complique encore un peu les choses, mais la 2 CV en a vu d'autres et parvient à Sana, la capitale, de larges avenues encombrées d'autos, et un souk fabuleux.

La Tihama, Beit el Faqih, Hodeïda, ville neuve de pêcheurs, Taez, Ibb le village de pierre, Sana de nouveau. C'est là que l'Arabie Saoudite refuse le visa de transit de retour : le touriste, ça n'existe pas en Arabie Saoudite. Mais à l'aller? C'était une erreur.

Reste le bateau. Jusqu'à Suez, Le Caire, un tour aux pyramides, trois questions au Sphinx, Alexandrie, Venise et, 24 heures plus tard : Vernon. 17.000 km, 70 jours, un beau voyage. Ferblantine a 267.000 km.

From Amman to Jidda, no problem: good clear running on nearly 1,000 miles of tarmac highway along the Hejaz. Then things became more difficult: from El Taïf to Abba, 125 miles of mountain track with huge holes, rock barriers and 1 in 3 slopes. When steeper, Huguette jumped out of the moving car and pushed (see photograph). Women are not allowed to drive in Saudi Arabia (probably to cater for just such situations as this).

As counterpoint to the potholes and rocks of the mountains, soft sand traps lurk in the hollows. So... reduce tyre pressure, then pump them up hard again — all by hand, of course. On the map, the distance between Najian and Saadah reads 44 miles. Our heroes covered 125. In three days. But they got through!

And now the reward: in the bright moonlight lay Saadah, the loveliest town in Yemen, wrapped in an unreal glow, with its daub houses as promised, and their small stained glass windows, everything as portrayed in the picture books.

The season of rains brought further complications with it, but the 2 CV was inured to such things, and safely reached Sana, the capital, with its wide, car-crowded avenues, and a fabulous market.

The Tihama, Beit el Faqih, Hodeïda (a new fishermen's town), Taez, Ibb the stone village, and back to Sana. And here Saudi Arabia refused to issue a return visa: ain't no such thing in Saudi Arabia. But then, what about the outward-bound visa? Must have been a mistake, better forgotten. So the boat it had to be. Suez, then Cairo; a whirl round the pyramids, three questions to the Sphinx; Alexandria, Venice and, 24 hours later, back in Vernon. 10,500 miles, 70 days, a wonderful journey. Ferblantine's clock registered 166,000 miles.



CHEZ L'ANTIQUAIRE

Citroën C6 F coupé de ville - 1929

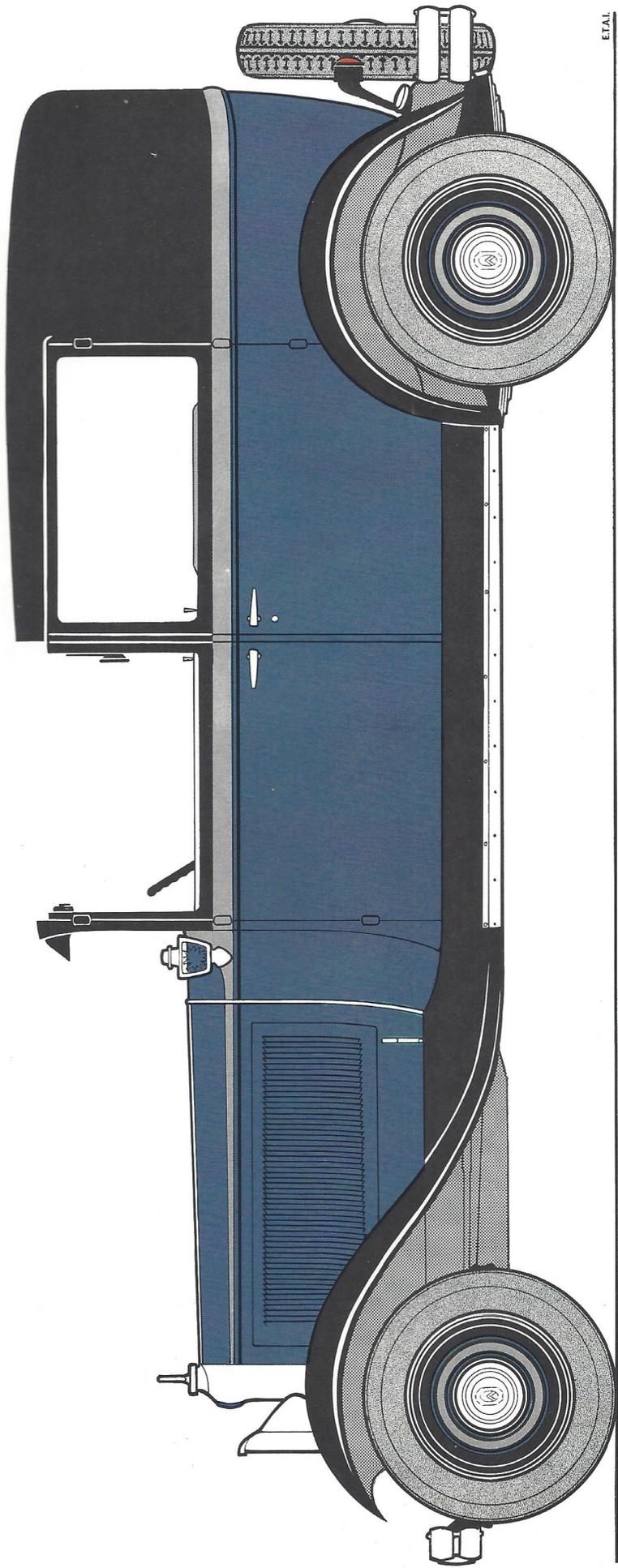
On pourrait reprocher à la première « C6 » (ou « AC6 ») sa trop grande ressemblance avec la « C4 » et une trop faible habitabilité pour une voiture de luxe. Un premier pas fut fait, début 1929, avec la « C6E » (ou « C6 » élargie), mais c'est au Salon de 1929 que la 14 CV six cylindres Citroën trouva sa véritable dimension sous la forme de la « C6F », produite pendant deux ans sans modification importante. Plus large, plus habitable, mieux équipée et mieux « finie » que les deux premières versions de la « C6 », la « C6F » entraînait directement en concurrence avec des voitures d'un prix beaucoup plus élevé. C'est avec une « C6F » que Citroën ouvrit une longue série de records d'endurance : « Rosalie 1 » battit quelques records internationaux, entre autres celui des 25 000 kilomètres; elle en porta la moyenne de 89 à 108 km/h un an avant qu'une autre Citroën (« C6G ») ne batte cinquante records du monde en parcourant 134 866 kilomètres à 104 km/h.

FICHE TECHNIQUE : Coupé de ville C 6 F — Puissance fiscale 14 CV.

MOTEUR : 6 cylindres à soupapes latérales, alésage 72 mm, course 100 mm, cylindrée 2442 cm³, Vilebrequin à 4 paliers. Puissance réelle 45 CV à 3000 tr/mn. Graissage sans pression. Allumage par batterie, bobine, allumeur. Carburateur Solex 30 BFVD à bistarter alimenté par exhausteur en charge (12 l). Capacité du réservoir : 55 l. Refroidissement par circulation d'eau (13 l). **TRANSMISSION** : embrayage à disque unique fonctionnant à sec, pont arrière du type « banjo ». Boîte à 3 vitesses et marche arrière. **FREINS** : sur les 4 roues, efficacité augmentée par servo-frein. **DIRECTION** : à vis et secteur. Rapport de démultiplication variant entre 1/11 et 1/13. **SUSPENSION** : lames de ressort et amortisseurs à friction. **CARROSSERIE** : Coupé de ville 5 places. **PNEUS** : Michelin Bibendum 14 x 45. **DIMENSIONS** : voies avant et arrière 1,42, empattement 3,12 m. **PERFORMANCES** : vitesse maximale environ 105 kilomètres à l'heure.

The very first "C6" (or "AC6") could be criticized for its too great resemblance to the "C4", and for cramped passenger accommodation in a luxury car. A first step was taken in early 1929 with the "C6E" (or widened "C6"), but it was only at the 1929 Paris Motor Show that the 14HP 6-cylinder Citroën found its true dimensions, in the form of the "C6F", which was produced for two years with no major modifications. Wider, more roomy, better equipped and better "finished" than the two previous versions of the "C6", the "C6F" came into direct competition with much costlier cars. It was with the "C6F" that Citroën inaugurated a long series of endurance records: "Rosalie 1" broke a few international records. One year before another Citroën ("C6G") broke 50 world records by covering 134,866 km (83,820 miles) at an average speed of 64.6 mph.

TECHNICAL SPECIFICATIONS: Coupé de Ville C 6 F — French Treasury rating 14 CV. **ENGINE**: 6 cylinders, side valves, bore 2.835", stroke 3.937", capacity 2 442 cc, 4-bearing crankshaft. Effective horsepower 45 HP at 3000 rpm. Splash lubrication. Battery, coil and distributor ignition. Vacuum-fed Solex 30 BFVD dual-choke carburettor (vacuum-feed tank capacity 21 pints). Petrol tank capacity: 12 gals. (Imp). Water-cooled (23 pints). **TRANSMISSION**: single-plate dry clutch, "banjo" type rear axle. Gearbox: 3 forward speeds + reverse. **BRAKES**: on all four wheels, efficiency improved by servo-brake. **STEERING**: wormwheel and sector type. Gear ratios varying between 1/11 and 1/13. **SUSPENSION**: blade springs and friction shock-absorbers. **LIGHTING**: in town, by means of two lanterns at wind-screen base. Rear light with automatic luminous slow-down signal. **BODY**: 5-seater Coupé de Ville. Wide handle-operated separation window at front. **TYRES**: Michelin Bibendum 14 x 45. **DIMENSIONS**: front and rear tracks: 4'8", wheelbase: 10'3". **PERFORMANCE FIGURES**: maximum speed about 65 mph.



ETAL

Citroën C6F, coupé de ville, 1929

For Spring last year, Citroën had put out the "2 CV Spot", a limited "special edition" which had sold like hot cakes in six days. This year, the Dyane has been subjected to a similar operation: navy blue body with white fillets, white roof, white wheels, special inside upholstery fabric... such is the Dyane "Caban" ("Pilot-coat"). It has all the yachtman's spruceness. It was put on sale on 20 April, and its limited production of 1,500 cars was sold immediately.

Im letzten Jahr hatte Citroën im Frühling den « 2 CV Spot » auf den Markt gebracht. Die Sonderausgabe in begrenzter Auflage war innerhalb von sechs Tagen vergriffen. Im diesem Jah erging es dem Dyane ähnlich: marineblaue Karosserie mit weissen Steifen, weisses Dach, rote Räder, spezielle Innenausstattung... das ist der Dyane Caban. Er besitzt die nüchterne Eleganz eines Machtkapitäns. Er kam am 20. April auf den Markt, und seine genau auf 1 500 Exemplare beschränkte Auflage war augenblicklich erschöpft.



L'an dernier Citroën, pour le printemps, avait lancé la « 2 CV Spot », édition spéciale à tirage limité qui s'était enlevée en six jours. Cette année, la Dyane a fait l'objet d'une opération semblable : carrosserie bleu marine à filets blancs, toit blanc, roues blanches,

tissu intérieur spécial... C'est la Dyane Caban. Elle a l'élégance sobre d'un yachtman. Elle a été mise en vente le 20 avril et son tirage strictement limité à 1 500 exemplaires a été aussitôt épuisé.