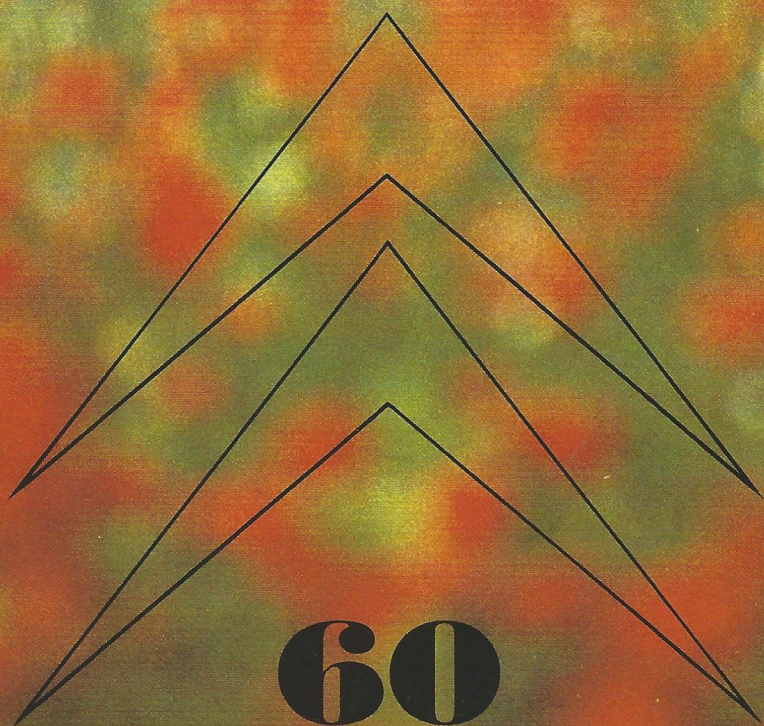




LE DOUBLE CHEVRON

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. Texts and photographs are copyright free. Please mention exact reference of photos.

Sommaire

	Page
Editorial	3
CX à boîte automatique	4
Gamme Citroën 1981	10
Echos	12
Chiffres de production	17
Acadiane à gaz	18
Les 4 saisons	20
Rallyes : Terre 3 et 4	30
Charleville-Mézières	32
Les 2 CV de l'aventure	46
Costes et Bellonte	48
Chez l'antiquaire : la C6F	50
Blue bell's et CX	52

Contents

Editorial	3
Automatic-gearbox CX	4
Citroën range for 1981	10
Snippets	12
Production figures	17
Gas-driven Acadiane	18
The 4 seasons	20
Rallies: "Terre" 3 and 4	30
Charleville-Mézières	32
2 CVs and adventure	46
Costes and Bellonte's French tour	48
Antiquarian's corner: the C6F	50
Bluebell's CX	52

Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger. Dépôt légal n° 42778. Rédaction, administration : Automobiles Citroën, Département Relations Publiques, 133, quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15. Téléphone : 578.61.61 poste 0020. Télex n° 27817 Paris.



Photo de couverture : L'été est le temps où, comme l'a fait graver Monsieur frère du Roy sur une pierre blanche du petit jardin des blanchisseuses de Louis XIV, en face du parc de Marly, « les papillons baisent les fleurs, les fleurs baisent les papillons ». Beau programme pour des angiospermes. C'est-à-dire des papaveracées. C'est-à-dire des coquelicots, nous y voilà ! Si le coquelicot, fleur frêle qui tombe dès que cueillie, est bien intéressante, ce n'est pas parce qu'elle pousse à tue-tête ses cocoricos dans les champs de blé, ni parce que les grandes chafouines élançées s'y roulent sans décence mais non sans délice quand vient le crépuscule. C'est parce que le coquelicot sur fond de prairie rapproche, par sa palpitante tentation, André Martin de Claude Monet et souligne à l'évidence d'irréductibles corrélations entre le regard du peintre et l'œil du photographe. Pendant un an André Martin a photographié la CX sur l'air des Quatre saisons, comme nul avant lui ne l'avait fait (voir page 18). Quand à cette CX-ci, on aura reconnu, bien sûr, le modèle 1981 à boîte de vitesses automatiques dont il est question en page 4.

Cover photograph: If poppies, fragile flowers that shed their petals as soon as culled, are most interesting, it is not on account of the paeans they chant amid the wheat fields, nor of the sleek polecats rolling and tumbling over them in the gloaming with no thought of propriety (but not without delight). It is because the poppy on a background of fields, in its vibrant appeal, links André Martin with Claude Monet stressing undeniable correlations between the eye of the painter and that of the photographer. For a whole year, André Martin photographed the CX to the tune of the four Seasons, in a way no one had achieved before him (see page 18). As for the CX in question, it is of course the 1981 automatic gearbox model, dealt with on page 4.

Photo André Martin (Citroën 24.287).

éditorial

« Prenez un cercle, dit Ionesco, caressez-le, il deviendra vicieux. » Ainsi de la valse à trois temps qui entraîne à son rythme maniaco-dépressif auto, taxes et carburants. L'excédent en devises de la balance du commerce extérieur dû à l'automobile permet de financer près de 50 % des achats de pétrole de la France, alors que les voitures ne consomment que 13 % des achats français de pétrole brut. En impôts et en taxes, l'automobile procure chaque année à l'Etat plus de 100 Milliards de francs, soit près du quart du budget national. Ce statut fiscal négatif et chaque année alourdi, les campagnes d'économie ou de dissuasion nettement et souvent même exclusivement appliquées à l'automobile finissent par porter leurs fruits. Fruits desséchés : les gains procurés sont sans commune mesure avec le tort porté à l'économie. Au lieu d'accélérer la production d'énergies de remplacement et d'économiser là où c'est aisé et logique, afin de réserver le pétrole au transport pour lequel il est irremplaçable, on incite les automobilistes à rouler moins, donc à ne plus acheter de véhicules, ou plus aussi souvent. Les automobiles consomment moins de pétrole et les hommes consomment moins d'automobiles. Si elle se vend moins, l'auto ne pourra bientôt plus payer ni taxes ni pétrole. L'automobile vache à lait. De ce lait l'Etat fait son beurre. Mais quand le lait tourne à l'aigre, tout le monde pédale dans le yogourt.

“Take a circle”, says playwright Ionesco, “stroke it, and it will turn vicious”. The same is true of the oom-pahpah waltz which, with its depressive-maniac beat, spirally swirls cars, taxes and fuels up and up. The positive currency balance of the motor-car industry’s export trade makes it possible to finance nearly 50 % of France’s purchases of oil, whereas cars in France only consume 13 % of the country’s purchases of crude. In taxes of various kinds, the motor car each year earns the State over one hundred thousand million French francs — nearly a quarter of the national budget. This negative fiscal status gets heavier year by year, and economy or dissuasion drives end up by bearing their fruits. And dried-up fruits they are: the benefits reaped have no common measure with harm done to the economy. Instead of accelerating the production of alternative sources of energy, and economising where it is both easy and logical to do so, so as to save oil for transport, a field in which it is irreplaceable, motorists are urged to go less far, and hence to buy fewer cars or to buy them more seldom. Cars consume less petrol. Men consume fewer cars. With fewer car sales, they will no longer be able to stand such taxes or to cover oil imports. The motor car is just about milked dry. But now the milk is turning — and souring the whole sheband.

CX 240



boite auto

TRANSMISSION « ZF » EN OPTION SUR PALLAS ET PRESTIGE

Trois modèles de CX 2400 (Pallas et Prestige à injection) peuvent, depuis le 1^{er} juillet 1980 (France), être équipées d'une boîte de vitesses automatique en option.

Ce principe de transmission supprime la nécessité des manœuvres de changements de vitesses pour le conducteur, tout en assurant une parfaite adaptation aux conditions de route.

L'économie de gestes et d'efforts procure une plus grande sécurité car le conducteur

Three CX 2400 models (injection-feed Pallas, Prestige) can, since 1 July 1980 (France), be fitted with an optional automatic gearbox.

This type of transmission does away with the need for the driver to manoeuvre a gear lever, while ensuring perfect adaptation to running conditions.

The economy of movement and effort makes for greater safety, the driver being

omatique

peut accorder plus d'attention à la route puisqu'il n'est pas occupé à des manœuvres de changements de vitesses.

La conduite est rendue moins fatigante et par là même plus agréable (pas de débrayage ni de changement de vitesse), particulièrement en circulation urbaine.

Contrairement à une transmission classique où le couple moteur doit être interrompu à chaque changement de rapports, la transmission automatique se fait sans rupture de couple, ce qui élimine à-coups et accélérations inconfortables.

able to concentrate more on the road since he is relieved of the gear shifting.

Driving is made less tiring, and thus more pleasant (no more declutching, no lever manipulation), particularly in town traffic.

Unlike classic transmissions in which the engine torque has to be interrupted at every change of gear, automatic transmission calls for no break in the torque, eliminating uncomfortable jerks and accelerations.

An important factor of safety and comfort, the automatic transmission is a fur-

Facteur important de sécurité et de confort, la transmission automatique vient s'ajouter aux qualités techniques déjà reconnues de la CX. Avec cette transmission, toutes les fonctions de la CX sont maintenant assistées (direction assistée à rappel asservi, freinage assisté à haute pression, suspension hydropneumatique à hauteur constante, changement de vitesses automatique).

La transmission automatique « ZF » de la CX est constituée par :

- un convertisseur hydraulique du couple Fichtel et Sachs assurant un rapport de multiplication variable entre 2/1 et 1/1,
- une boîte de vitesses à commande automatique hydraulique comportant 2 trains épicycloïdaux qui commandent les 3 rapports de marche avant et la marche arrière.

Le levier de sélection situé sur la console centrale permet de choisir, de l'avant à

ther addition to the already appreciated technical qualities of the CX. With this transmission, all the CX's functions are now assisted (assisted steering with servo return, high-pressure assisted braking, constant height hydropneumatic suspension, automatic gear change).

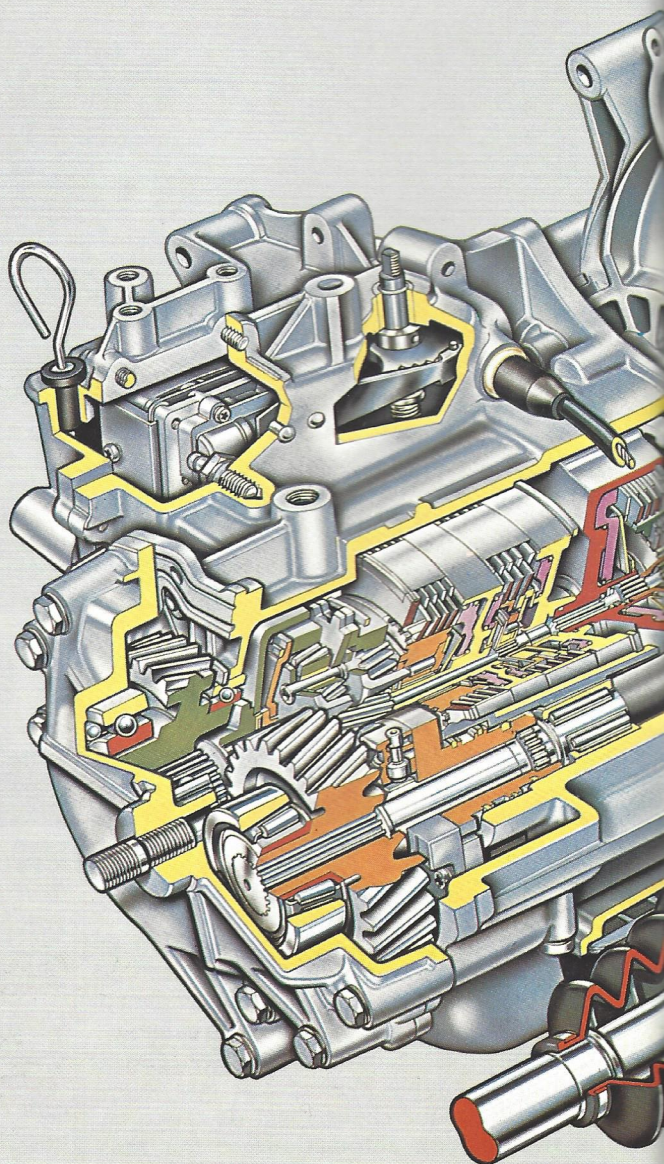
The "ZF" automatic transmission on the CX is made up of:

- *a Fichtel and Sachs torque converter with multiplication ratios of between 2/1 and 1/1.*
- *an automatic hydraulically controlled gearbox comprising 2 epicyclic gear trains controlling the three forward speeds and reverse.*

The selection lever on the console makes it possible to choose, from front to rear, between 6 positions visualized by very appa-

Boîte de vitesses automatique de la Citroën CX
Dessin Editechnic (Citroën 24.310)

Les changements de vitesses sont commandés par les variations de la vitesse du véhicule et de la charge du moteur, par l'intermédiaire de tiroirs et d'une came. La boîte automatique de la CX comporte deux trains épicycloïdaux et un ensemble de 2 embrayages et 3 freins à disques. Chaque pignon satellite décrit une cycloïde autour du planétaire (pignon central), à l'intérieur d'une couronne. La démultiplication est obtenue par la différence du nombre de dents entre le pignon planétaire et la couronne extérieure, et les combinaisons offertes par les trains épicycloïdaux.



l'arrière, entre 6 positions répertoriées sur des repères lumineux très apparents au tableau de bord, sous le compteur de vitesses et le compte-tours : P, R, N, A, 2, 1.

- P : parking (frein de stationnement), dans cette position la transmission est verrouillée,

- R : marche arrière,

- N : point mort,

- A : conduite automatique, position la plus généralement utilisée. Le passage des 3 rapports s'effectue automatiquement en fonction de l'enfoncement de l'accélérateur et de la vitesse du véhicule. Dans certaines conditions de vitesse du véhicule, on peut rétrograder en enfonçant l'accélérateur rapidement et à fond de course (kick-down), ce qui permet d'obtenir des reprises plus nerveuses, utiles quand les circonstances exigent un dépassement rapide.

- 2 : la troisième n'est plus sélectionnée dans cette position, à adopter pour la mon-

rent pilot lights on the instrument panel, beneath the speedometer and the rev-counter: P, R, N, A, 2 and 1.

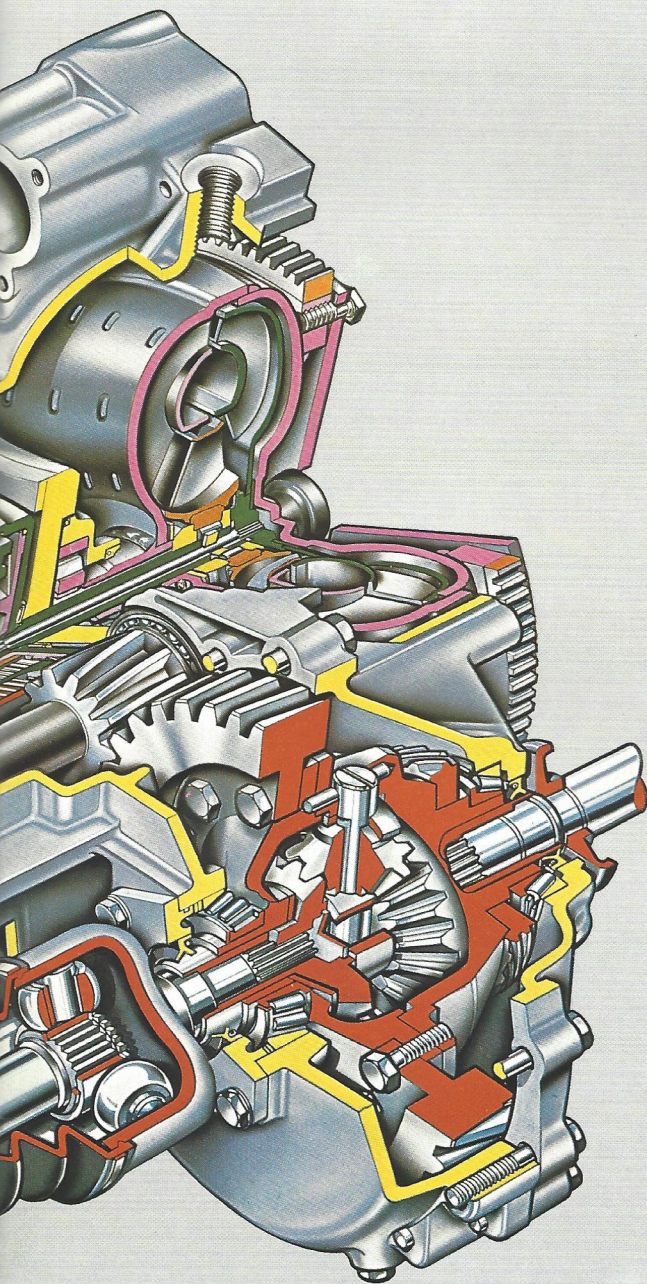
- P: parking (standstill brake); in this position, the transmission is locked.

- R: reverse.

- N: neutral.

- A: automatic drive, the most currently used position. Change from one gear ratio to another occurs automatically according to how far the accelerator pedal is depressed and to vehicle speed. In certain vehicle-speed conditions, it is possible to change down by quickly depressing the accelerator pedal to the floor-board (kick-down), thus allowing snappier pick-up, a useful feature when circumstances make swift overtaking necessary.

- 2: third gear can no longer be selected in this position, to be adopted for mountain



The changes of gears are operated by the variations of the driving speed and of the engine load, through a set of valves and a cam. The automatic gearbox of the CX has two epicyclic trains, and a set of two clutches and three disc brakes. Each planet wheel revolves on a cycloidal curve round the sun wheel (central pinion), inside a crownwheel. The reduction ratio is given by the different numbers of the sun wheel and the external crownwheel teeth, and by the available combinations of the epicyclic trains.

tagne, dans les rampes prolongées ou lorsque l'on tracte une caravane sur une route difficile. Une sécurité n'enclenche cette position qu'à une vitesse inférieure à 130 km/h.

- 1 : cette position permet l'utilisation de la première sans passage de la deuxième.

Elle est préconisée dans des rampes ou descentes très accentuées. Le passage de A ou 2 en 1 ne se fait, grâce à une sécurité, qu'à vitesse inférieure à 75 km/h.

Les deux dernières combinaisons (2 et 1) ne sont à utiliser qu'exceptionnellement ; elles ne sont nécessaires que pour une utilisation en montage ou sur route très accidentée.

L'AUTOMATISME DANS LE MONDE

Pourcentage de voitures particulières automatiques immatriculées en 1979 dans différents pays :

France : 3,1 %	RFA : 11,3 %
Etats-Unis : 82 %	Pays-Bas : 10,1 %
Suisse : 17 %	Belgique : 9,2 %
Suède : 16,5 %	Italie : 1 %
Royaume-Uni : 11,6 %	Japon : 20 %

Les positions N, R et P sont obtenues en appuyant sur la commande de déverrouillage située sous le pommeau de commande de sélection.

Un verrouillage évite des fausses manœuvres (exemple : passage de A à N, R ou P). La mise en route du moteur ne peut se faire que si le levier est sur les positions N (point mort) ou P (parking).

Cette transmission automatique remplace le système semi-automatique Cmatic jusqu'ici disponible sur les CX. Les voitures ainsi équipées représentaient 5 % de la production totale de CX.

driving, on long inclines or when towing a caravan on a difficult road. Only to be put in at speeds of less than 80 mph (at higher speeds, the engine might over-rev).

- 1: *this position makes it possible to use first gear without going into second. It is recommended for very steep gradients. Passage from A or 2 into 1 must not be attempted at speeds in excess of 46 mph.*

The last two combinations (2 and 1) should only be used exceptionally; they are only necessary for mountain driving or on very winding roads.

AUTOMATIC GEARBOXES WORLD-WIDE

Percentage of private cars fitted with automatic gearboxes - 1979 registrations:

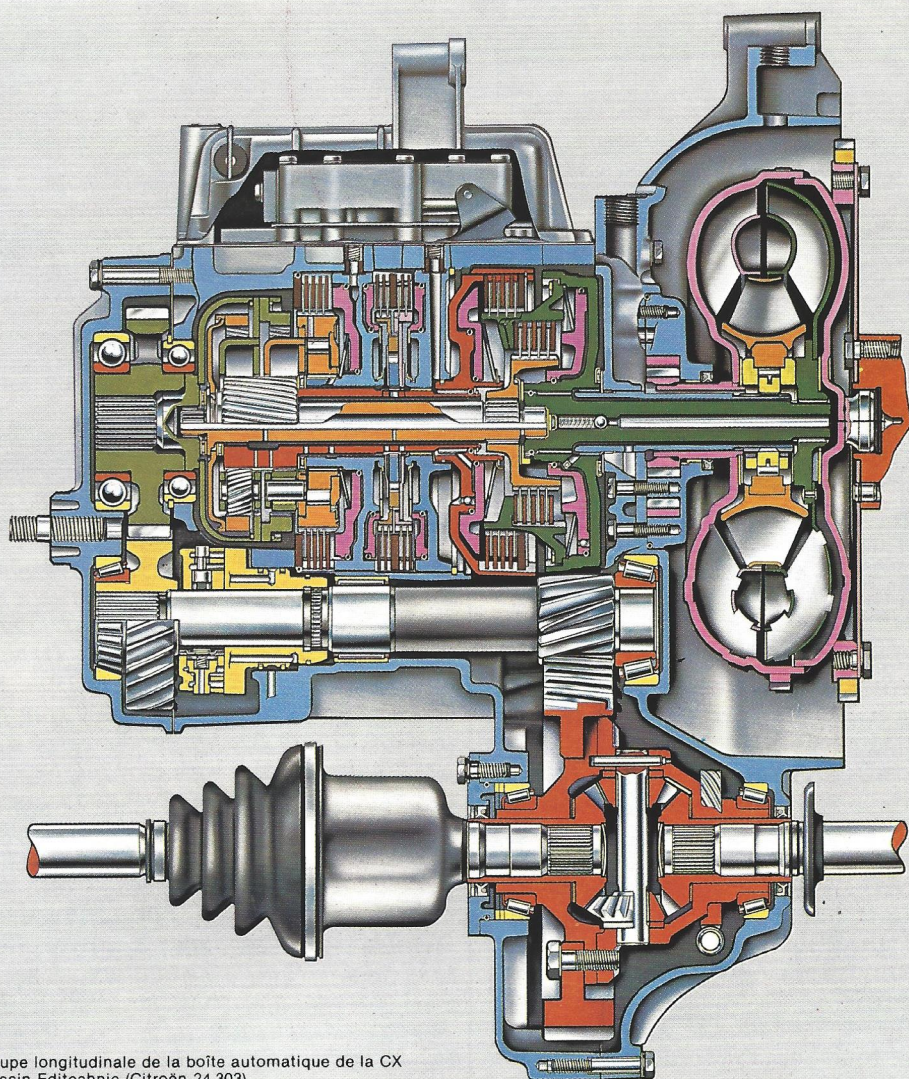
France: 3.1 %	Western Germany: 11.3 %
USA: 82 %	Netherlands: 10.1 %
Switzerland: 17 %	Belgium: 9.2 %
Sweden: 16.5 %	Italy: 1 %
UK: 11.6 %	Japan: 20 %

A locking system avoids faulty manipulation (e.g. passage from A into N, R or P). Positions N, R and P can be attained by pressing on the unlocking control beneath the selector control knob.

The engine can only be started if the lever is in position N (neutral) or P (parking).

This automatic transmission replaces the semi-automatic (C-matic) system up to now available on CXs. Cars comprising this feature represented 5 % of total CX production.





Coupe longitudinale de la boîte automatique de la CX
Dessin Editechnic (Citroën 24.303)

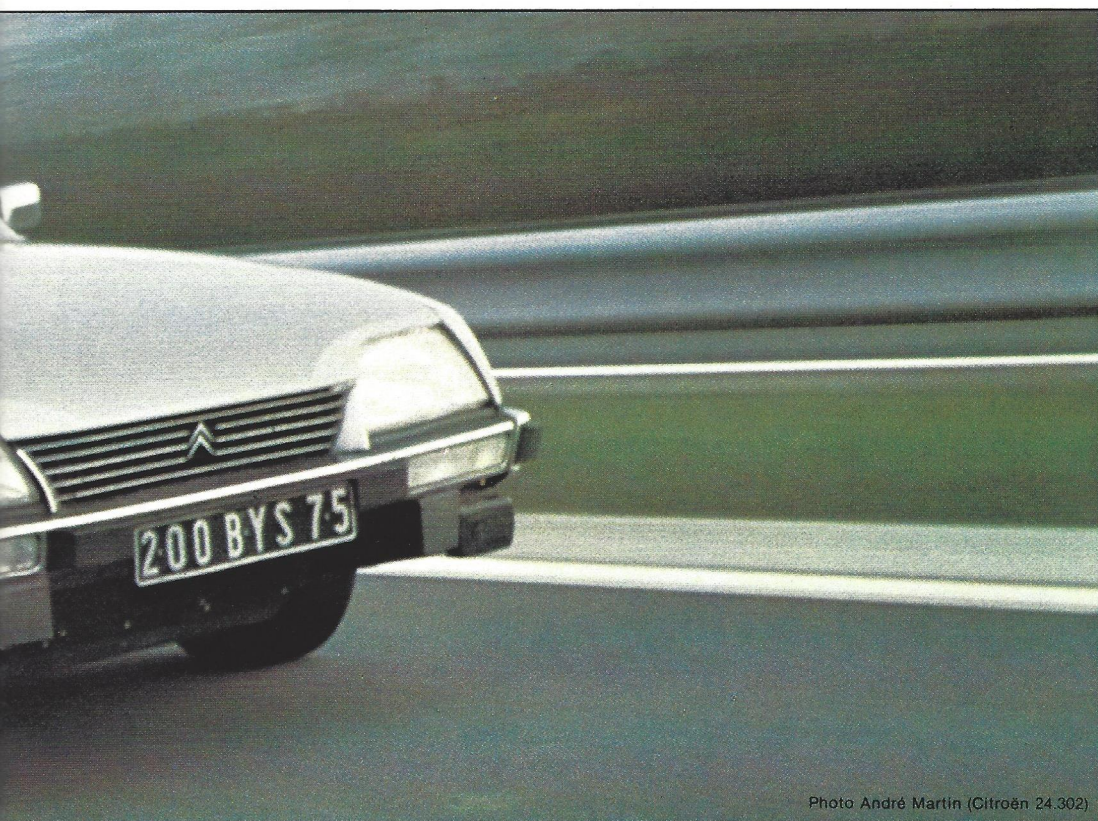


Photo André Martin (Citroën 24.302)

VISA SUPER «E» ET «X»

La Visa Super est remplacée, dans la gamme 1981, par deux nouvelles versions.

VISA SUPER E

• Visa Super E : modèle économique, disponible en France à partir du début juillet 1980. Un nouveau carburateur et de nouveaux rapports de boîte de vitesses (plus longs) permettent de réduire la consommation de 6,2 à 5,5 litres à 90 km/h, de 8,4 à 7,3 litres à 120 km/h, de 8,4 à 8,2 litres en circulation urbaine.

Un économètre avertit le conducteur lorsque sa consommation est excessive : deux témoins lumineux (jaune et rouge) au tableau de bord sont commandés par une capsule de mesure de la dépression de l'air dans la tubulure d'admission.

VISA SUPER X

• Visa Super X : modèle performant, disponible en France à partir de fin septembre 1980. Moteur 1 219 cm³ (au lieu de 1 124 cm³) développant 64 Ch DIN à 6 000 tr/mn (au lieu de 57 à 6 250), Couple maxi DIN 9,3 m.Kg à 3 000 tr/mn (au lieu de 8,2 m.Kg). Dispositif de freinage assisté type Master-Vac avec nouveau maître-cylindre et nouveau dispositif compensateur. Caisse abaissée de 15 mm. Barres anti-roulis de plus gros diamètre à l'avant et à l'arrière. Spoiler à l'avant. Pneus Michelin 155/70 SR 13 XZX tubeless. Compte tours au tableau de bord. Vitesse de pointe 155 km/h. 400 m départ arrêté 18"9. 1 000 m en 36". 0 à 100 km/h : 14".

VISA TOUS TYPES

Tous les modèles Visas bénéficient de :

- Tirette de starter à voyant lumineux.
- Rétroviseur extérieur type GSA.
- Clé de contact symétrique.
- Nouveau pédalier.
- Poignées extérieures de portes noires.
- Nouveau carburateur avec réchauffage de l'air sur Visa Spécial et Club.

In Citroën's 1981 range, two new versions replace the Visa Super:

• *Visa Super E: an economy model, available in France from the beginning of July 1980. A new carburettor and new "longer" gear ratios make it possible to reduce consumption from 45.6 mpg to 51.4 mpg at 56 mph, from 33.6 to 38.7 mpg at 75 mph, and from 33.6 to 34.4 mpg in town.*

Moreover, an "econometer" warns the driver when his driving style is involving excessive consumption: two pilot lights on the dashboard, a yellow and a red, are controlled by a transducer measuring the pressure drop in the inlet manifold.

• *Visa Super X: a high-performance model, available in France from late September 1980. 1219-cc (instead of 1124-cc) engine developing 64 HP DIN at 6,000 rpm (instead of 57 at 6,250). Max torque DIN 67.3 lb. ft at 3,000 rpm (instead of 59.3 lb ft). Master-Vac type assisted braking system with new master cylinder and new compensator. Body lowered by 3/5". Larger diameter anti-roll bars at front and rear. Spoiler at front. Michelin 155/70 SR 13 XZX tubeless tyres. Rev-counter on dashboard. For a top speed of 96 mph, the Visa Super X covers 400 m (437 yds) from a standing start in 18.9 seconds and 1000 m (1093 yds) in 36 sec.. Acceleration: 0 to 100 km/h (62.14 mph) in 14 sec..*

ALL TYPES OF VISA

All Visa models include a certain number of improvements, and among them:

- *Choke pull-button with built-in warning light.*
- *GSA-type outside rear-view mirror.*
- *New pedals.*
- *Black outside door-handles.*
- *New carburettor with pre-heater on inlet air in Visa Special and Club versions.*



Photo Mallard (Citroën 32.145)

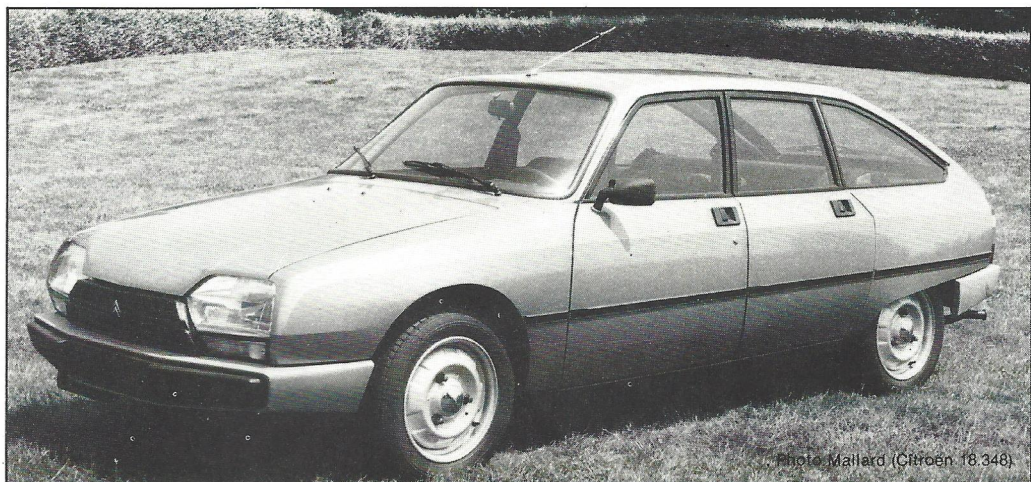


Photo Mallard (Citroën 18 348)

GSA SPECIAL

La GS spéciale est remplacée par la GSA Spéciale berline, break et entreprise, qui conserve le moteur 1 130 cm³ de 56 ch et la boîte de vitesses 4 rapports (avec cependant possibilité d'option de boîte 5 vitesses) dans une carrosserie GSA : pare-chocs absorbants plus importants, spoiler avant, rétroviseur aérodynamique, hayon arrière (berline). Tableau de bord à satellites type GSA Club.

Toutes les GSA 1981, sauf Cmatic et X3, bénéficient d'un dispositif d'aide à la conduite économique : économètre comme sur Visa (voyants au tableau de bord). Starter à voyant clignant au tableau de bord.

CX TOUS TYPES

Toutes les CX sont également équipées d'un économètre spécial, à 3 voyants (vert, jaune, rouge) liés au régime-moteur, complété d'un second voyant rouge qui, lié à la dépression-moteur, dénonce une accélération trop brutale.

Amélioration du balayage du pare-brise par gicleur lave-glace incorporé au bras de l'essuie-glace.

Boîte 5 vitesses en série sur Athéna ainsi que 2500 Diesel Super et Pallas.

Nouveaux rapports de boîtes sur CX 2400. Augmentation sur la CX 2400 à carburateur de la puissance (120 Ch DIN à 5 500 tr/mn au lieu de 115) et du couple (20 m.Kg DIN à 2 750 tr/mn au lieu de 18,3 m.Kg DIN).

Becquet sur porte de coffre de la GTI.

EN BAS DE GAMME

Sur tous modèles (2 CV, Dyane, LNA) : rétroviseur intérieur à deux positions (jour-nuit).

Sur LNA : nouveau carburateur à régulateur thermostatique de l'air à l'admission, nouveau radiateur d'huile à 6 éléments, lunette arrière chauffante en série, rétroviseur extérieur aérodynamique, clé de contact symétrique.

The GS Special is replaced by the GSA Special Saloon, Estate and Utility, retaining the 56 HP, 1130-cc engine and the 4-speed gearbox (with a 5th speed optional), but with GSA-type coachwork: larger shock-absorbing bumpers, front spoiler, faired rear-view mirror, hatchback (saloon). GSA Club-type dashboard, with "satellites".

ALL TYPES OF GAS

All 1981 GSAs, except Cmatic and X3, have an economical driving aid: an "ecoscope" as on the Visas (pilot lights on dashboard). Blinking-light choke on dashboard.

ALL TYPES OF CX

All CXs also are fitted with a special econometer with 3 pilot lights (green, yellow and red), controlled by the engine speed, and completed by a second red pilot light, controlled by the pressure drop in the inlet manifold which warns of excessive accelerations.

Improvement in windscreen-wiper function by means of a windscreen-washer orifice built into the wiper's arm.

Improved heating distribution.

5-speed gearbox standard on Athena as well as on 2500 Diesel Super and Pallas models.

New gear ratios on CX 2400 (carburettor and GTI versions).

Increased power on carburettor-version CX 2400 (120 HP DIN at 5500 rpm, instead of 115) and increased torque (145 lb ft at 2750 rpm instead of 132).

Aerofoil on CX 2400 GTI boot cover.

LOWER RANGE

On all models (2 CV, Dyane, LNA), two-position rear-view mirror (day-night).

On LNA: new carburettor with thermostatically controlled air intake, new 6-element oil radiator, rear-window heating deicer standard, faired outside rear-view mirror, symmetrical ignition key.

échos

MOINS D'ACCIDENTS

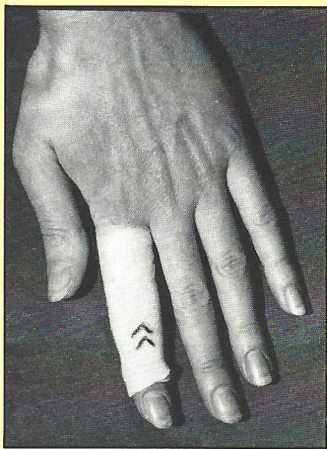


Photo Guyot (Citroën 30.281)

PARIS (France). Les usines Citroën ont enregistré en 1979 une nouvelle baisse du nombre des accidents de travail. Leur taux de fréquence (le moins élevé de l'automobile française) est passé à 15,16 %, contre 19,94 % en 1978.

ACCIDENT RATE DOWN

PARIS (France). In 1979, the Citroën factories recorded a fresh drop in the number of work accidents. Their frequency rate (lowest in the French car industry) went down to 15.16 % from 19.94 % in 1978.

SM ET CX PONTIFICALES

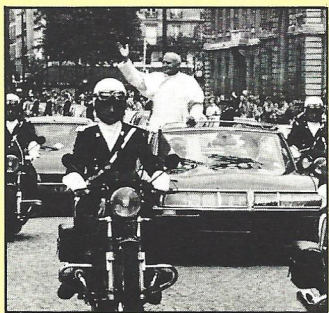


Photo Peyrinet-Malard (Citroën 30.286)

PARIS (France). Les cortèges officiels se sont mis à l'heure Citroën quand Paris s'est mis à l'heure de Rome pour la visite du souverain pontife. Une des deux SM spéciales de l'Elysée a été la voiture officielle de S.S. Jean-Paul II pendant son séjour dans la capitale, tandis

que 16 CX destinées à des personnalités de la suite papale venaient renforcer la flotte des voitures officielles.

PONTIFICAL SM AND CXs

PARIS (France). Official motorcades were tuned in to Citroën when Paris was tuned in to Rome for the Pope's visit. One of the two special SMs of the Elysée (the French President's palace) became H.H. John Paul II's official car during his stay in the capital, while 16 CXs intended for the personalities of the papal suite came to reinforce the fleet of official cars.

ELLE REFAIT LA PUB

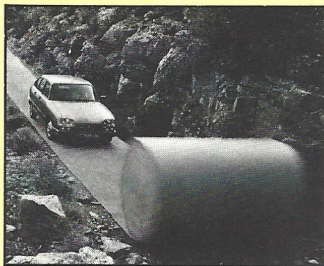


Photo Dupuy Compton (Citroën 18.443)

PARIS (France). Le spot de télévision « Elle refait la route » (la voiture au tapis rouge), publicité de l'agence Dupuy Compton pour la Citroën GSA, conçue par Gérard Jean et P. Chadenat et réalisé par J.-J. Arnaud (Production Franco-Américain) a reçu la « Minerve » des effets spéciaux du Palmarès du film publicitaire de télévision, sur décision du jury de professionnels du cinéma non publicitaire réuni par la Régie Française de Publicité.

ADVERTISING FILM HONOURED

PARIS (France). The television spot « elle refait la route » (« it makes the road as good as new ») (the car with the red carpet) is an advertising film made by Dupuy Compton Agency for the Citroën GSA. Thought up by Gérard Jean and P. Chadenat and filmed by G.-J. Arnaud (Franco-American Productions) it was awarded the « Minerve » for special effects in the TV advertising film competition, by a jury made up of film professionals not involved in advertising.

EN BOCAL



Photo F.-B. Busch (Citroën 30.253)

VOGT (Allemagne Fédérale). Comme tout collectionneur de voitures, le journaliste Fritz B. Busch est tenté de mettre celles-ci en conserve. Pour cette 2 CV miniature, il n'a pas hésité. Si l'on sait que la 2 CV s'appelle familièrement « petit canard » en Allemagne, on goûtera toute la saveur de ce confit d'un nouveau genre.

POTTED CAR

VOGT (Western Germany). Like any other car collector, journalist Fritz B. Busch is tempted to see to their being preserved. In the case of this miniature 2 CV, he made no demur. When you know that the 2 CV is familiarly known in Germany as "the duckling", you will get the full flavour of this duck preserve of a new kind.

ACADIANE TUNISIE

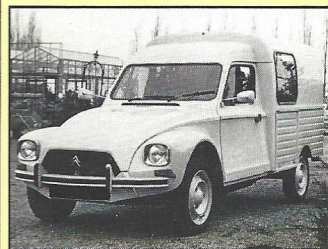


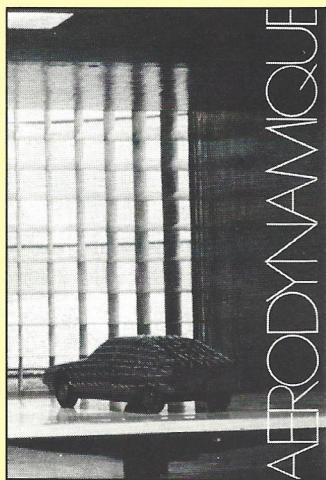
Photo Bonuto (Citroën 5 D 1)

TUNIS (Tunisie). L'Acadiane remplace les fourgonnettes 2 CV montées par la Société Tunisienne Automobile. Cadence annuelle prévue : 600 véhicules.

TUNISIAN ACADYANE

TUNIS (Tunisia). The Acadyane is replacing the 2 CV light vans assembled by the Société Tunisienne Automobile. Yearly output : 600 vehicles.

DANS LE VENT



Document Citroën 29.33

PARIS (France). Développant et étoffant l'étude publiée dans le Double Chevron n° 59, sur l'aérodynamisme telle que l'étudie, la conçoit et la réalise Citroën, les Relations Publiques de la marque viennent d'éditer une brochure illustrée qui, en 20 pages, fait à la fois le point et le tour de la question.

STREAMLINING

PARIS (France). Developing and giving more body to the short paper published in Double Chevron No. 59 about aerodynamics as studied, designed and put into practice by Citroën, the marque's Public Relations have just published a 20-page brochure up-dating every aspect of the subject.

ESCAMPETTE

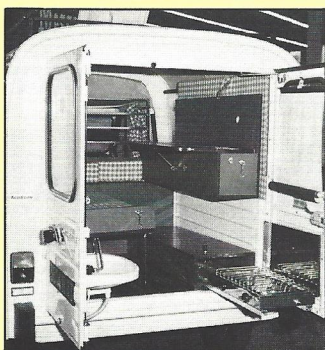


Photo Guyot (Citroën 30.272)

PARIS (France) Présenté en mai à la Foire de Paris : le kit « Escapette » proposé par « Loisirs Industrie » à Aix-en-Provence permet de transformer en 1/4 d'heure une fourgonnette Acadyane en parfait véhicule de camping pour deux. Il comporte 3 blocs multi-usages : 1) banquette 2 places et table repliables, rangement, réchaud (3 kg de gaz),

un auvent de toile ménage une zone abritée supplémentaire à l'arrière du véhicule ; 2) grand lit 1,42 x 1,88 avec éclairage à la tête, stores aux fenêtres ; 3) lavabo, avec réservoir 20 litres d'eau, pompe électrique, miroir et prise électrique. Escapette ne jette pas de poudre... aux yeux.

ESCAMPETTE

PARIS (France). Presented in May at the Foire de Paris (Paris Trade Fair) : the « Escapette » kit offered by « Loisirs Industrie » of Aix-en-Provence, makes it possible to transform in just a quarter of an hour an Acadyane light van into a perfect camping vehicle for two. It includes 3 multi-purpose modules : 1) folding 2-seater settle and table, cupboard space, cooking stove (3 kg of gas), and a canvas awning giving extra shelter at the back of the vehicle ; 2) double bed (4'8" x 6'2") with reading light, window blinds ; 3) wash-basin with 4 1/2 gal. tank, electric pump, mirror and shaver plug. Skedaddle to leisure with Escapette...

LE SALON CHINOIS



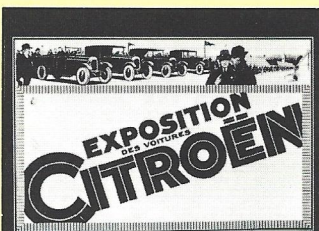
Document Citroën 30.288

CANTON (Chine). Du 17 au 28 juin dernier, Citroën accompagné de ses principaux fournisseurs (environ 85) a tenu « salon » dans les locaux du palais des expositions de Canton. But : faire connaître en Chine les possibilités technologiques, produits (14 véhicules étaient exposés), composants et ingénierie, de la marque.

CHINA SHOW

CANTON (People's Republic of China). Between 17 and 28 June last, Citroën, accompanied by its chief suppliers (about 85 of them), held a « show » in the Canton Exhibition Palace. Purpose : to let China know of the marque's technological possibilities, of its products (14 Citroën vehicles were on show), of its components and of its engineering.

50 ANS 20 MODELES



SOIRÉES JUSQU'A 22 H.
MARDI, MERCREDI, JEUDI, VENDREDI.

Document Citroën 30.282

PARIS (France). 2 au 15 juin, grande rétrospective Citroën au Centre Commercial de Parly II, dans la banlieue ouest de Paris : de la Type A (1919) à la SM (1970), 20 modèles toujours d'avant-garde pour 50 ans de souvenirs.

50 YEARS 20 MODELS

PARIS (France). Between 2 and 15 June, at Parly II Shopping Centre in the western suburbs of Paris, a great retrospective Citroën show was held : from the Type A (1919) to the SM (1970), 20 models always outstanding over the past 50 years.

AULNAY A VELIZY



Photo Guyot (Citroën 30.271)

VELIZY (France). Comme chaque année pour la fête patronale de Vélizy, commune au Sud de Paris où est implanté sa direction des Etudes et Recherches, Citroën a organisé, du 5 au 17 mai, une exposition au Centre commercial. Cette fois-ci sur le thème « comment on fait une voiture », elle reconstituait les

phases principales de la fabrication d'une CX telle que celle-ci se déroule dans l'usine d'Aulnay, au Nord de Paris.

AULNAY AT VELIZY

VELIZY (France). As each year, Citroën, for the local fête at Vélizy, a small township south of Paris where its Study and Research Management are located, organized an exhibition at the Shopping Centre between 5 and 17 May. With « how a car is made » as its theme, it reconstituted the main phases in the manufacture of a CX, as it takes place in the Aulnay-sous-Bois works, north of Paris.

TRANSPORT EN CINQ SETS



Photo Guyot (Citroën 30.285)

PARIS (France). Une fois encore Citroën a participé avec brio au succès des Internationaux de tennis de Roland Garros, du 26 mai au 8 juin 1980, en mettant à la disposition des organisateurs des CX blanches frappées aux couleurs de la FFT pour le transport des joueurs pendant leur séjour à Paris.

ALL "SET" FOR THE "GAME"

PARIS (France). Once again Citroën played a brilliant part in the success of the Roland Garros International Tennis Championships, 26 May - 8 June 1980, by putting white CXs bearing the colours of the French Tennis Federation at the organizer's disposal for transporting the players during their Paris stay.

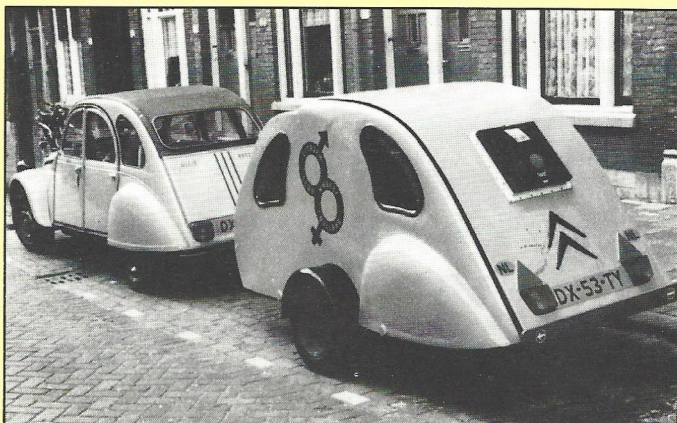


Photo Langhorst (Citroën 30.251)

SŒURS JUMELLES

ROTTERDAM (Pays-Bas). Membres du 2 CV Club « Waggel », Olga et Fred Langhorst ont décidé de ne pas sortir de la famille pour réaliser la mini-caravane qu'ils ont accrochée à leur 2 CV.

TWIN SISTERS

ROTTERDAM (Netherlands). 2 CV "Waggel" Club members Olga and Fred Langhorst decided not to abandon the family circle in building the minicaravan hooked up to their 2 CV. With their identical backs, who could tell t'other from which?

ICARE ET LN



Photo Keytone (Citroën 30.255)

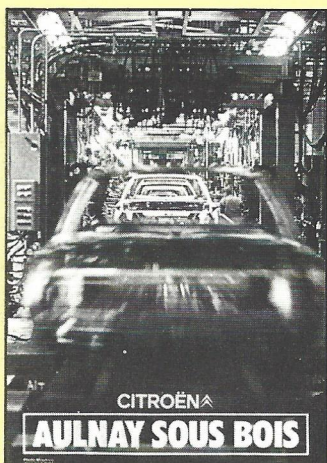
PARIS (France). Le saviez-vous ? Avant Citroën, un écrivain français a écrit « LN » pour « Hélène » : Raymond Queneau, auteur célèbre de « Zazie dans le métro » mais aussi du « Vol d'Icare », peut-

être son meilleur livre, paru en 1969. Dans ce roman réglé comme un ballet au rythme échevelé, l'une des héroïnes, de mœurs légères d'ailleurs, se prénomme LN, simplicité et concision qui n'étonnent pas de la part du virtuose des « Exercices de style ».

ICARUS AND LN

PARIS (France). Had you realized that, before Citroën did likewise, a French author had written "LN" for "Hélène"? He was Raymond Queneau, famous author of "Zazie dans le métro", but also of "The flight of Icarus", perhaps his best book, published in 1969. In this novel, whose breathless rhythm is orchestrated as a ballet might be, one of the heroines, whose morals are by no means strait-laced, rejoices in the name of LN - a simple, concise device.

REPORTAGE MONTAGE



Document Citroën 30.276

PARIS (France). Dans la série « les usines Citroën » la brochure en couleurs « Aulnay-

sous-Bois », éditée par les Relations Publiques Citroën, décrit par le texte comme par un magnifique reportage-photo de Jean Mounicq, l'une des plus modernes unités de production de la marque, à la fois dans ses aspects les plus spécifiques comme dans le déroulement du processus de fabrication des CX : ferrage et assemblage carrosserie, peinture et montage. Disponible sur demande.

ASSEMBLY PICTURES

PARIS (France). In the « Citroën works » series, the colour brochure « Aulnay-sous-Bois », published by Citroën's Public Relations Division, describes in word and picture (a splendid photo-reportage by Jean Mounicq) one of the marque's most modern production units, both in its more specific aspects and in the way the CX production process unfolds : fitting and assembly of bodies, painting and final assembly. Available on request in English as well as French.

FORMATION

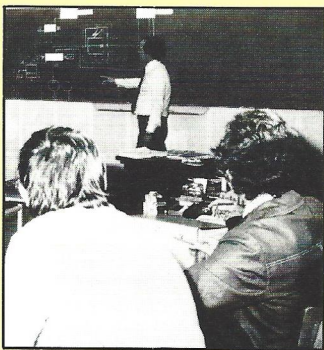


Photo Citroën 30.264

PARIS (France). 12.240 personnes travaillant chez Citroën (1 516 cadres, 4 234 employés et agents de maîtrise, 6 490 ouvriers) ont suivi un stage de formation en 1979, soit 1 076 633 heures au total.

TRAINING

PARIS (France). 12.240 persons working at Citroën's (1.516 executives, 4.234 office staff and foremen, and 6.490 workmen) followed training courses during 1979, spending in all 1.076.633 hours in this pursuit.

SYMPOSIUM A MOSCOU



Document Citroën 30.283

MOSCOW (URSS). Du 7 au 11 juin a eu lieu à Moscou, en présence de personnalités de la science, de la technique et de l'administration soviétiques, un symposium Citroën comportant exposition des véhicules de la marque et conférences sur ses techniques particulières.

MOSCOW SYMPOSIUM

MOSCOW (USSR). In Moscow, between 7 and 11 June, in the presence of leading figures of soviet administration, a Citroën symposium, including an exhibition of the marque's vehicles was held.

USINE MINIATURE

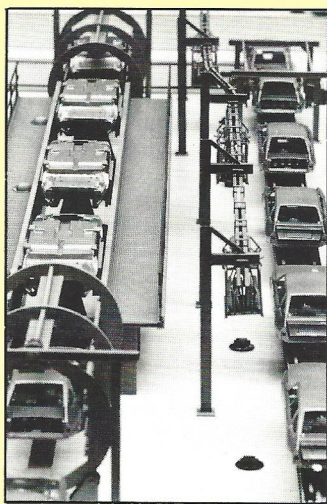


Photo Bloch (Citroën 30.284)

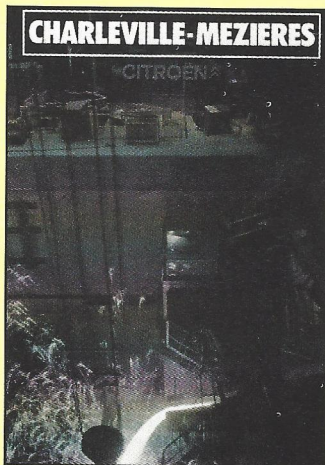
PARIS (France). Vedette remarquée du Salon Européen du modélisme (Le Bourget, 28 juin au 6 juillet), la maquette (2 x 1,65 m) avec des voitures au 1/25^e, animée

électroniquement, de l'atelier d'assemblage de la CX dans l'unité de production d'Aulnay-sous-Bois, présentée en première mondiale par les Relations Publiques Citroën.

MINIATURE FACTORY

PARIS (France). A star much gazed at in the European Scale-Model Maker's Show (Le Bourget, 28 June to 6 July) was the electronically animated model (6' 7" x 5' 5", with 1/25 scale cars) of the CX assembly shop at the Aulnay-sous-Bois production unit, presented in its world première by Citroën Public Relations.

FONDERIE PILOTE



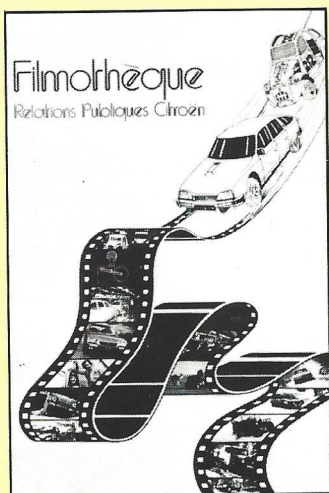
Document Citroën 9 E 10

PARIS (France). Dans leur brochure (40 pages, 23 illustrations) qui vient de paraître, sur la fonderie Citroën de Charleville-Mézières, les Relations Publiques Citroën ont perfectionné leur technique de présentation en offrant au moins cinq lectures différentes possibles du document : depuis le simple examen du reportage photos de Philippe Terret (dont on trouve un échantillon dans le présent numéro du Double Chevron) et de leurs légendes explicites, jusqu'à l'étude descriptive des différentes opérations de fonderie et de moulage, en passant par une introduction synthétique presque lyrique, un bilan-résumé chiffré, l'exposé aussi (et surtout) des caractéristiques principales qui font l'exemple singulier de cette fonderie-pilote, sans oublier les pages roses d'un petit lexique technique !

PILOT FOUNDRY

Paris (France). In their 40-page brochure (23 illustrations) about the Charleville-Mézières foundry - just off the press - Citroën Public Relations have perfected their presentation technique by offering at least five different approaches to reading the document ; from a simple glance at the photo-reportage by Philippe Terret (a sample of which is to be found in this issue of Double Chevron), with its explicit captions, to the descriptive study of the various smelting and casting operations, via an almost dithyrambic recapitulatory introduction, a description of the chief characteristics which make this pilot foundry such an unusually through attempt at the worker's welfare - not to mention the pink pages of a small technical glossary !

CAMERA-FICHES



Document Citroën 30.277

PARIS (France). Nouvelle édition du répertoire des films réalisés par les Relations Publiques Citroën. 18 films récents de 8 à 29 minutes, tous (sauf un) en couleurs. Reportages, documentaires, ou divertissement, ils sont présentés chacun par une fiche donnant renseignements techniques et résumé du scénario.

FILM CARD INDEX

PARIS (France). A fresh edition of the card index of films made by Citroën Public Relations

is available. 18 recent films, lasting between 8 and 29 minutes, and all (save one) in colour. Reportages, documentaries or just entertainment, they are each presented on a card giving full technical details and a synopsis of the script.

DERNIÈRE NOUVELLE :
Deschaseaux - Plassard
vainqueurs du rallye
du Maroc 1980 avec
une CX 2400 GTI.
Tous les détails dans
le Double Chevron
N° 61 à paraître.

LATEST NEWS :
Deschaseaux - Plassard
winners of the 1980
Morocco Rally with a
Citroën CX 2400 GTI.
Further details in
Double Chevron
N° 61.

LES 100 JOURS DU DESIGN



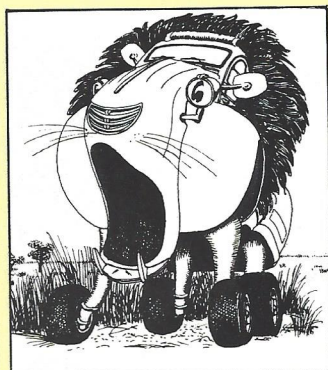
LINZ (Autriche). Organisé par la Hochschule für Künstlerische und Industrielle Gestaltung (Ecole Supérieure d'histoire de l'Art), le « Forum Design » rassemble du 27 juin au 5 octobre 1980 les entreprises industrielles du monde les plus représentatives en matière de Design. Invité avec le prêt à porter et la bijouterie avec qui il partage le pavillon français, Citroën expose le prototype 1939 de la 2 CV ainsi que quelques-uns des modèles actuels.

100-DAY DESIGN SHOW

LINZ (Austria). Organized by the Hochschule für Künstlerische und Industrielle Gestaltung (High School for the History of Art), the « Design Forum » will bring together, between

27 June and 5 October 1980, the world's industrial firms most representative as regards Design. Invited with ready-to-wear clothiers and jewellers, with whom it will share the French pavillion, Citroën will be showing the 1939 prototype of the 2 CV, but also technical items and working parts as well as some of the current models.

LE LION DE CRAIOVA



Dessin Guy Téteau (Citroën 12.151)

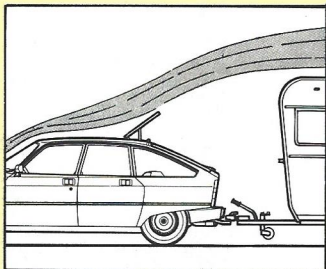
CRAIOVA (Roumanie). Les enfants des français collaborateurs de Citroën et d'Oltcit qui construisent avec les Roumains une usine d'automobiles à Craiova publient un journal scolaire polycopié. « Visa 2000 ». De la dernière édition de notre jeune confrère, nous extrayons, pour le plaisir, ce délicieux morceau intitulé « Le lion qui avait attrapé la rougeole » et signé simplement Antoine (Cours Préparatoire) : Un lion habitait près d'un torrent. Tous les matins, il se regardait dans une glace et il disait : « que je suis grand, beau et fort ! » Un matin, il se regarda dans sa glace et dit : « au secours ! Je suis tout rouge ! » Le poisson-docteur du torrent sortit un stéthoscope de son sac noir et dit : « vous avez la rougeole ». Le lion rugit « - La rougeole ! » « - Oui », répondit le docteur. Et le lion avala le pauvre poisson orange, ce qui aggrava encore sa maladie.

THE LION OF CRAIOVA

CRAIOVA (Rumania). The children of the French collaborators of Citroën and Oltcit, who, with the Rumanians, are building a motor-car factory at Craiova, publish a stencilled school paper: "Visa 2000". From the latest issue of our young contemporary, we are

cutting a delightful piece entitled "The lion who caught measles" and signed simply "Antoine (Preparatory level)". A lion lived by a torrent. Every morning, he looked at himself in the mirror and said "how large, handsome and strong I am!". One morning he looked at himself in the glass and said "Help! I am red all over!". And the torrent's doctor-fish, taking his stethoscope from his black bag, said: "You have got measles". The lion roared "Measles!" "Yes", replied the doctor. And the lion swallowed the poor orange fish, thus aggravating his disease.

VENT DEBOUT



Document Citroën 29.51

PARIS (France). Depuis le mois de mai dernier, le réseau Citroën en France propose à sa clientèle un déflecteur d'air pour la traction des caravanes. Ce dispositif étudié par Citroën fait gagner 20 % en CxS c'est-à-dire que, selon la caravane, il diminue la consommation de la tractrice de 10 à 15 %. Attention cependant de ne pas

omettre de démonter le déflecteur dès qu'on n'a plus rien à tirer !

DRAG REDUCER

PARIS (France). Since last May, Citroën's French network has been offering its customers an air deflector for towing caravans. This device designed by Citroën brings a 20 % gain in Cx.S; this means that, according to caravans, it will reduce the towing vehicle's consumption by 10 to 15 %.

Don't however forget to dismantle as soon as nothing is being towed!

CV DE RETOUR

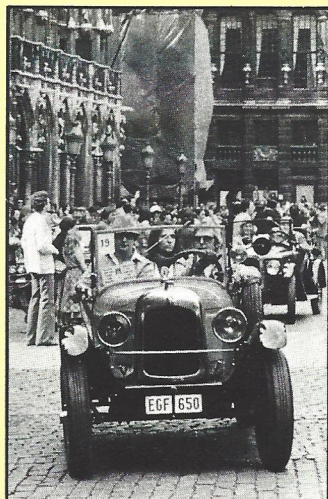


Photo Citroën 30.280

BRUXELLES (Belgique). Grand monde, grand Place, pour le départ, en avril dernier, du premier Rallye du Circuit de

Bruxelles réservé aux ancêtres de l'automobile. Le Club belge des Anciennes Citroën y était en nombre : 38 équipages dont les voitures étaient souvent plus âgées que les conducteurs.

OLD WAR-HORSEPOWER

BRUSSELS (Belgium). A solid crowd, on the Grand Place in April last, for the start of the first Brussels Circuit Rally for vintage cars. The Belgian Old Citroëns Club took part: 38 teams, whose cars were often older than their drivers.

LE VENT DANS LES VOILES

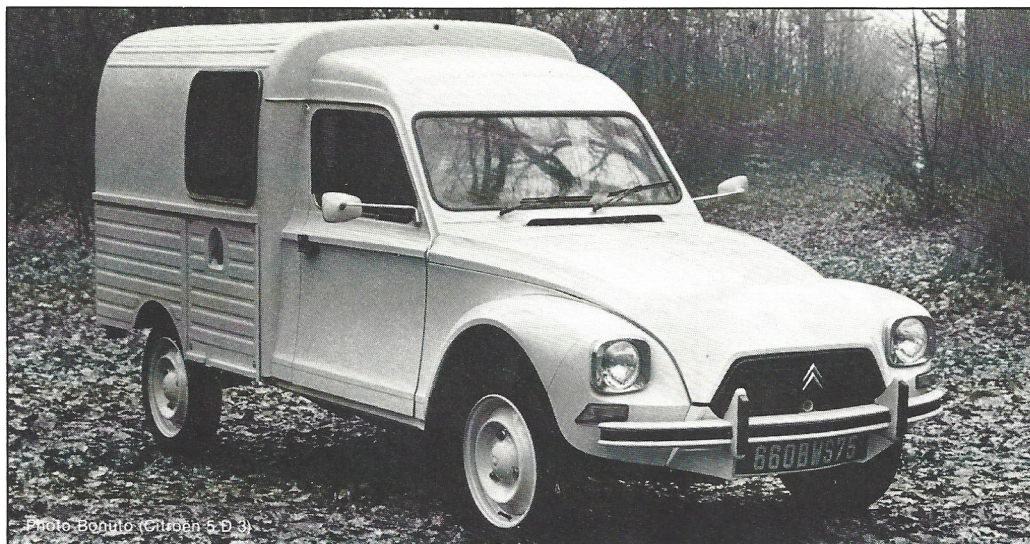
PARIS (France). Dans le N° 59 du Double Chevron, page 24, au début des explications qui suivent le petit tableau des forces et des moments aérodynamiques, il faut lire : « ρ = densité de l'air ». L'imprimeur s'excuse d'avoir fait un P là où il devait faire un ρ .

THE WIND IN THE SAILS

PARIS (France). In No. 59 of Double Chevron, page 24, at the start of the explanations which followed the small table of aerodynamic forces and moments, it should read: " ρ = air density". The printer apologises for putting a P in place of the ρ .

PRODUCTION 1980 AUTOMOBILES CITROEN

6 MOIS	1980	1979	Var. 80/79	1978
	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections
Production VP	313 577 325 052	382 155 400 563	— 17,9 — 18,8	369 648 384 442
Production VU	25 624 50 685	25 296 53 587	+ 1,2 — 5,4	35 497 57 310
TOTAL PRODUCTION	339 201 375 737	407 451 454 150	— 16,7 — 17,2	405 145 441 752
Exportation VP	161 108 172 583	209 556 227 964	— 23,1 — 24,3	196 094 210 888
Exportation VU	8 758 18 267	8 077 20 357	+ 8,4 — 10,2	8 715 19 442
TOTAL EXPORTATION	169 866 190 850	217 633 248 321	— 21,9 — 23,1	204 809 230 330



L'ACADYANE MET LES GAZ

On verra sans doute au Salon de Paris une fourgonnette Citroën Acadyane fonctionnant aux gaz de pétrole liquéfiés (G.P.L.), mélange de butane (60 à 80 %) et de propane (40 à 20 %) qui se liquéfie naturellement en température ambiante pour une pression inférieure à 10 bars.

Ce véhicule, dont la circulation en monocarburant sur la voie publique est désormais autorisée par la législation française, est d'abord destiné aux flottes dites « captives » (administration, collectivités locales, sociétés) mais son utilisation pourra être progressivement étendue aux particuliers, le réseau de distribution du G.P.L. augmentant chaque jour sur le territoire français. L'approvisionnement se fait dans les stations service alimentées en gaz (plus de 200 actuellement en France) où il est stocké dans une citerne et débité par une pompe à pistolet étanche.

A partir du moteur Citroën existant (bi-cylindre 602 cm³ refroidi par air), les services techniques de la firme ont procédé, sans toutefois modifier le moteur lui-même ou les réglages d'allumage de série, à des adaptations afin d'obtenir le meilleur bilan consommation-performance-fiabilité.

En dehors d'un meilleur rendement se traduisant par un couple maxi obtenu à plus bas régime (2500 tr/mn au lieu de 3500 pour l'Acadyane à essence), l'avantage du système est d'utiliser un gaz disponible, de réduire la pollution (moins d'oxyde de carbone) et de garantir une meilleure tenue des organes puisqu'il n'y a aucune dilution dans l'huile.

Pour des performances à peu près identiques à celles des véhicules à essence de même type, la consommation aux 100 km, selon la conduite, est de 7 à 9 Litres de gaz (capacité de réservoir : 53 litres soit une autonomie d'environ 600 km). Le prix actuel du GPL en France se situe aux alentours de 2,00 F le litre.

Very likely to be on show at the Paris Motor Show: a Citroën Acadyane light van powered by liquefied petroleum gases, a mixture of butane (60 to 80 %) and propane (40 to 20 %) known as GLP (gaz de pétrole liquéfié), which liquefies spontaneously at normal atmospheric temperature under a pressure of under 10 bars.

This vehicle, now allowed by French law on the public roads with its sole gas fuel, is primarily intended for so-called "captive" vehicle parks (civil service, local authorities, firms), but its use can gradually be extended to private cars, the GPL distribution network on French territory increasing daily. Vehicles can fill up at service stations stocking the gas (over 200 in France at the moment), where it is stored in a special tank and served out with a special pump with a gas-tight nozzle.

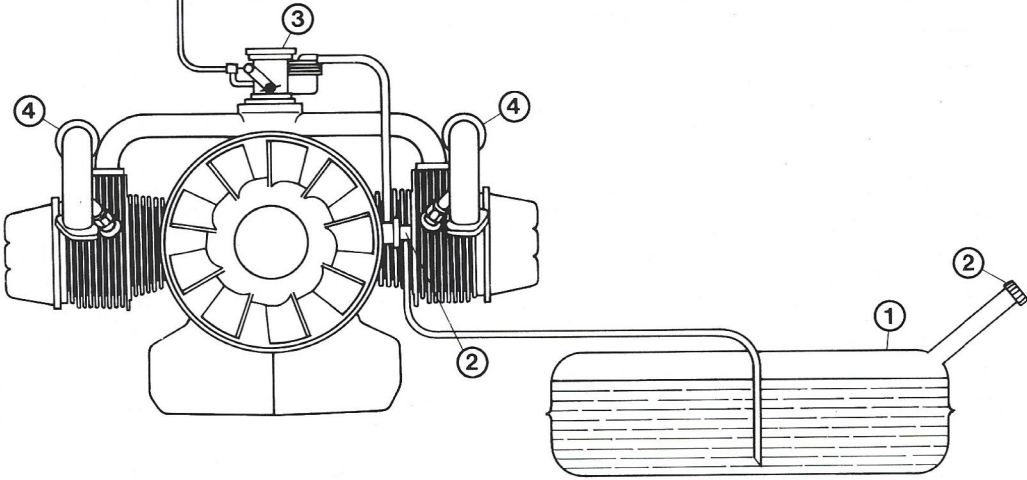
On the existing Citroën engine (air-cooled 602-cc twin), the firm's technical departments have, without modifying the engine itself or its standard ignition adjustments, made such adaptations as will allow the best consumption-performance-reliability results.

Apart from a higher efficiency denoted by a maximum torque achieved at a lower engine speed (2500 rpm instead of 3500 for the Petrol-driven Acadyane), the system's advantage is that it uses an available gas, reduces pollution (less carbon monoxide), and guarantees better component duration since there is no dilution in oil.

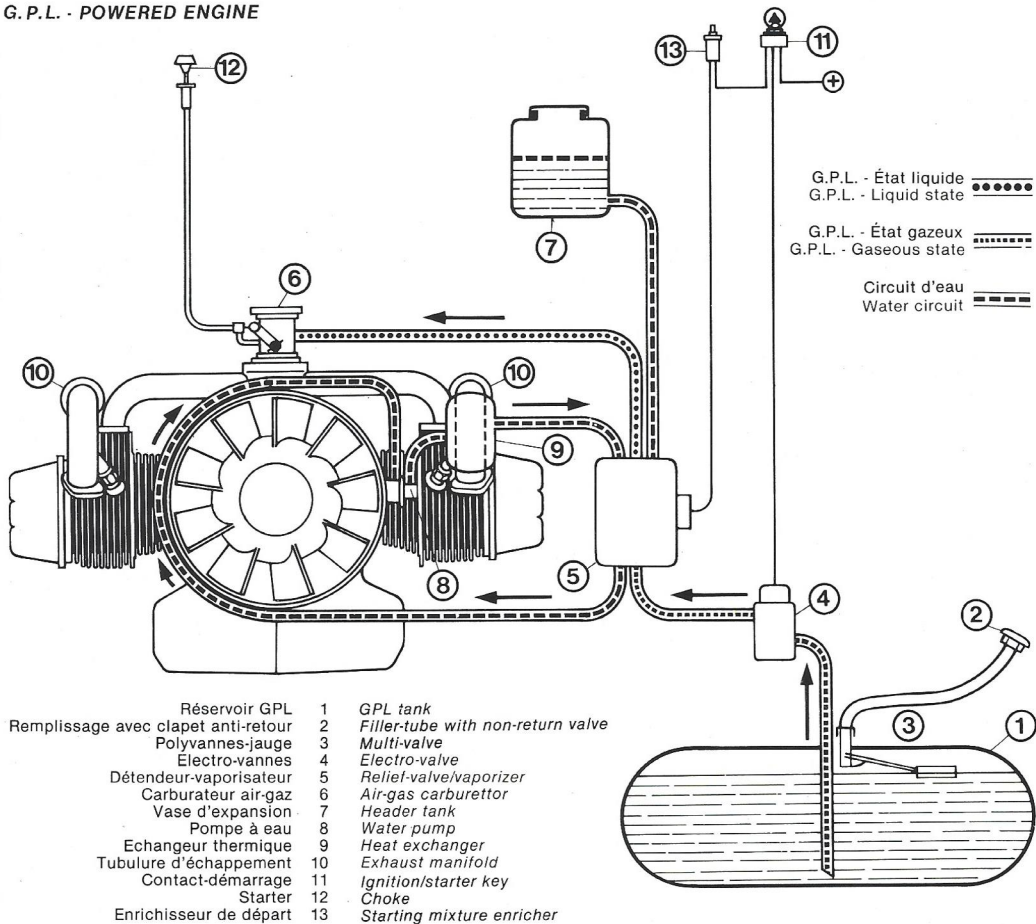
For performance figures almost identical with that of petrol-driven vehicles of the same type, the mileage per gallon of gas, according to the way it is driven, lies between 31.4 and 40.4 mpg. The tank's capacity of 11.7 imperial gallons gives it a range of about 375 miles between fills. The current price of GPL is about 2 F.fr per litre (i.e. about 60 % of that of petrol).

MOTEUR FONCTIONNANT A L'ESSENCE PETROL - POWERED ENGINE

- | | | |
|------------------------|---|------------------|
| Réservoir à essence | 1 | Petrol tank |
| Pompe à essence | 2 | Petrol pump |
| Carbureteur | 3 | Carburettor |
| Tubulure d'échappement | 4 | Exhaust manifold |
| Starter | 5 | Choke |



MOTEUR FONCTIONNANT AUX G.P.L. G.P.L. - POWERED ENGINE



Fonctionnement : Le réservoir 1 est rempli (par un orifice 2 comportant un clapet anti-retour) au maximum à 85 % de sa capacité en butane-propane liquide à la pression de 2 à 10 bars. Sa polyvanne 3 comporte une jauge et un limiteur de débit. Lorsque le conducteur met le contact 11, le filtre-électrovanne 4 laisse passer le gaz de l'état liquide à l'état gazeux, puis vers le carbureteur 6 où il est mélangé à l'air pour alimenter le moteur à tous les régimes. Pour améliorer l'homogénéité du gaz, le détendeur-vaporisateur est réchauffé par un circuit d'eau comportant un vase d'expansion 7, une pompe à eau 8 et un échangeur thermique 9. Un enrichisseur de départ 13 facilite les démarrages à froid.

Operation: Tank 1 is filled (through filler-tube 2 fitted with a non-return valve) to not more than 85 % of its capacity with liquid butane mixture at a pressure of 2 to 10 bars. Multi-valve 3 comprises a gauge and an output limiter. When the driver switches on the ignition 11, filter/electro-valve 4 lets the liquid gas into a relief-valve/vaporizer 5, which allows the gas to revert from the liquid to the gaseous state, and thence into the carburettor 6 in which it is mixed with air to feed the engine at any speed. In order to improve gas homogeneity, the relief-valve/vaporizer is warmed by a water circuit including a header tank 7, a water pump 8 and a heat exchanger 9. A starting mixture enricher 13 is fitted for cold starting.

Photo André Martin (Citroën 24.294)



Quatre Saisons

Pendant un an, André Martin, aux hasards plus ou moins prémédités de nécessités plus ou moins pressantes, a photographié une Citroën CX. Le résultat en est une exposition et un magnifique album édité par Delpire, qui constituent, sur la trame des quatre saisons, une somme poétique belle et sensible des rapports de la voiture à la nature mais aussi qui représentent une approche photographique du phénomène automobile plus neuve et plus vaste que le reportage ou la démarche publicitaire.

Dans les années 60, lorsque à l'initiative, chez Citroën, de Claude Puech, Robert Delpire rénouvait complètement la publicité automobile et faisait appel pour l'illustrer à André Martin, celui-ci créait un style nouveau de photos de voiture qui allait être imité abondamment. Il découvrait que l'auto était mobile par fonction, que cette caractéristique était sa vraie réalité et que telle il fallait la montrer. Martin fut ainsi l'un des premiers photographes à faire systématiquement bouger les voitures. Mobilité, bruit, air troué ou déchiré, il avait inventé l'image moderne de l'automobile : sa photo faisait du bruit.

Quinze ans après, la publicité est devenue ce qu'elle est aujourd'hui, et Martin s'est apaisé. Son appareil ne mitraille plus, il réfléchit. En un an de travail, il nous livre de merveilleuses photos d'extérieur où pour la première fois peut-être l'automobile ne se trouve pas en situation d'opposition primaire avec les fleurs, les champs ou les bois, mais au contraire y est subtilement intégrée. Voici rompu enfin le manichéisme simpliste de la mécanique rigide toujours affrontée aux palpitantes virtualités des paysages qu'elle cherche à conquérir trop brutalement. Voici au contraire l'automobile s'y plaçant sans effort. La voici reine marginale du royaume ouvert par l'exceptionnelle rencontre de deux pouvoirs, celui d'embrasser l'espace et celui d'arrêter le temps. Tout l'art du photographe est dans ce choix simultané qui en implique bien d'autres : lumières, cadrages, profondeurs de champ. Martin y réussit avec bonheur. Pourquoi certains ont-ils cet exceptionnel pouvoir d'excursion dans les pays irréméables ? Peut-être parce qu'ils ont écouté le conseil de Paul Eluard : « Apprenez à voir et choisissez votre monde ».

Pour vous y aider à votre tour, nous vous offrons quatre photos d'André Martin, qui sont quatre saisons de l'automobile.

For a whole year André Martin, more or less driven by more or less urgent, more or less premeditated necessity, photographed a Citroën CX. The result is an exhibition and a magnificent book published by Delpire which constitute, on a background of the four seasons, a lovely, sensitive, poetic record of the relations between car and nature, but also represent a more novel and more open approach to the motor-car phenomenon than mere reportage or the photography of the ads.

During the 60s when, at the initiative of Claude Puech, of Citroën, Robert Delpire completely renewed motor-car advertising and called upon André Martin to illustrate it, Martin created a new style in motor-car photography, which has since been copiously imitated. He discovered that a car's prime function is movement, that this characteristic is its true nature, and that it must therefore be shown. Martin was thus one of the first photographers to systematically make cars move. Mobility, noise, a gap being torn through the air — he had invented the motor-car's updated image: his photographs made such a stir that they could almost be heard !

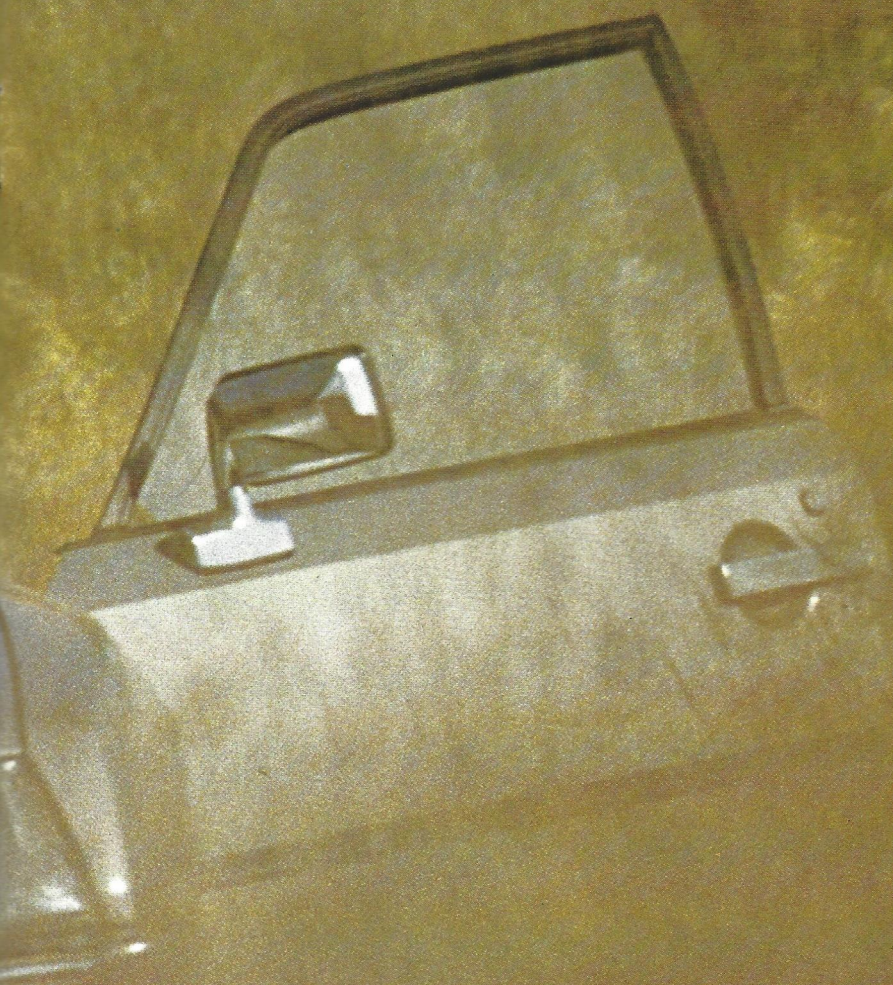
Now, fifteen years later, advertising has become what it is, and Martin has calmed down. His camera no longer shoots with a machine-gun staccato, it reflects. After a year at work, he brings us wonderful outdoor photographs in which, perhaps for the first time, the motor-car is not in a situation of primary opposition to the flowers, the fields or the woods, but on the contrary subtly blends with them. Here at last the simplistic Manichaeism of rigid machinery, in constant conflict with the palpitating potentialities of the landscapes it always too brutally tries to conquer, is vanquished. Here, on the contrary, the car "fits in" without effort. Here it becomes the marginal queen of a realm opened up by the exceptional meeting of two capacities; that of embracing space, and that of halting time. The entire art of the photographer lies in this simultaneous choice, which implies many others: light, framing, depth of field. Martin succeeds in the happiest way. Why do some have this exceptional ability to penetrate into countries from which there is no return ? Perhaps because they have heeded the advice of Paul Eluard's "Conseil": "Learn to see and choose your world". To help you in your turn, we here offer you four of André Martin's photographs on the theme of the four seasons.



Le Printemps





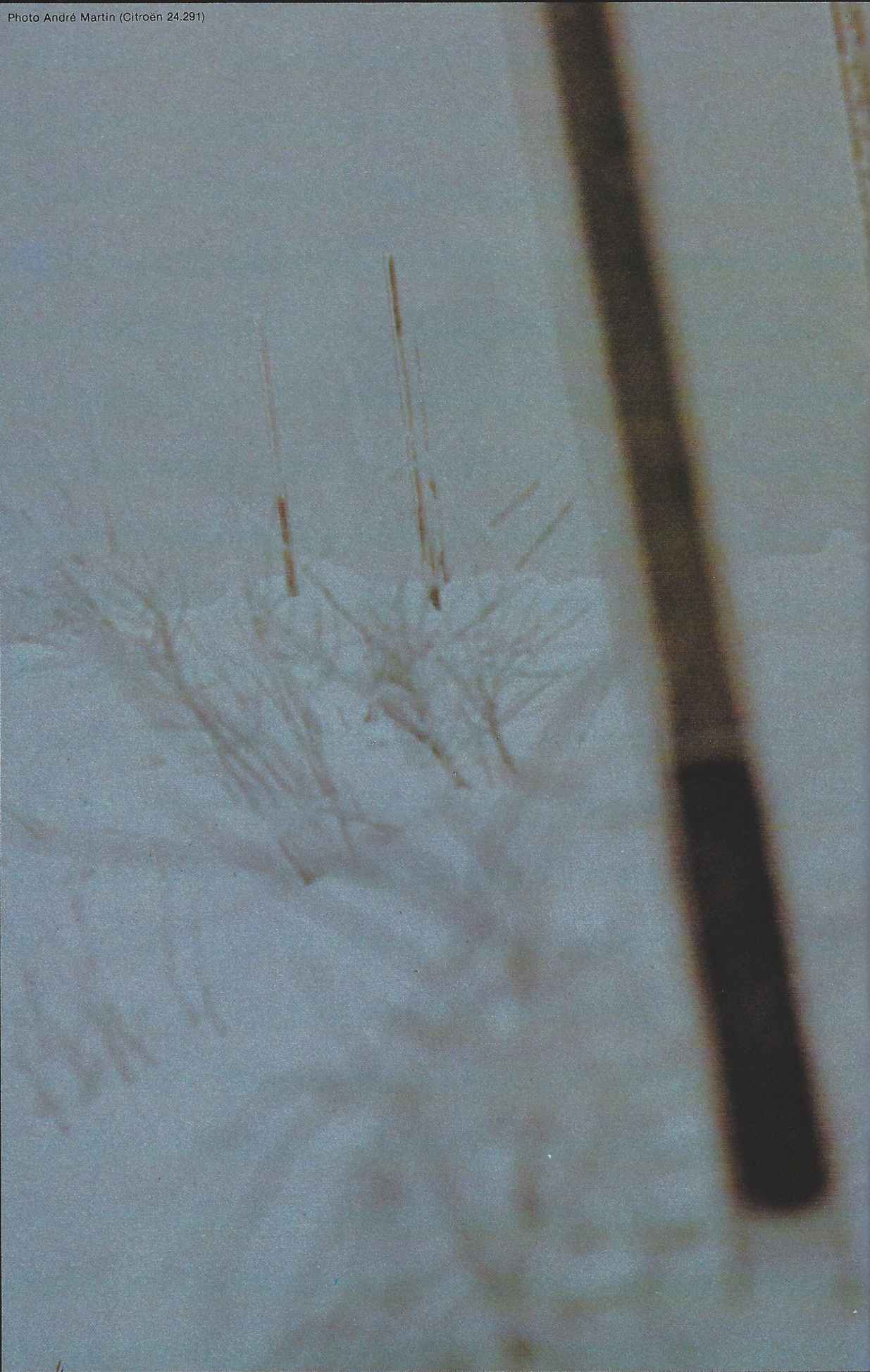


L'Été

A dark, moody photograph of a car, possibly a vintage model, partially obscured by dense autumn foliage. The leaves are in shades of brown, orange, and yellow, creating a textured, layered effect. The car's body is dark and blends into the background, with only some highlights and shapes visible through the branches. The overall atmosphere is mysterious and seasonal.

L'Automne







L'Hiver

BIARRITZ : AU PAYS BASQUE CITROËN FAIT SA PELOTE

Jean-Paul
Luc-Guy
Carbonnier.
Leur CX 2400
s'est couverte
de boue en
se couvrant
de gloire,
elle fonce
vers la victoire
au rallye de Biarritz.

Jean-Paul Luc-
Guy Carbonnier.
Their CX,
bespattered
with mud and
glory, forges
ahead to win
the Biarritz
rally.

Photo
Morelli-Bertier
(Citroën 7.528)



Tiercé gagnant des CX 2400 GTI

Pour Citroën, le Rallye « Denek bat » mérite bien son nom, puisque c'est « toutes ensembles » que les trois CX 2400 GTI engagées par la marque sont rentrées à bon port, en tête de ce premier Rallye sur terre de Biarritz : 1^{er} Luc-Carbonnier (CX 2400 groupe 4/5), 2^e Chasseuil-Baron (CX 2400 groupe 4/5), 3^e Lapie-Thomas (CX 2400 GTI groupe 1), premier des voitures de tourisme de série.

Au départ, samedi 7 juin, de cette 3^e manche du Championnat de France des rallyes sur terre, il y avait 110 concurrents. Ils n'étaient plus que 51, le lendemain, à franchir la ligne d'arrivée. Plus de 53 % d'éliminations, c'est un pourcentage qui donne à peine la mesure des difficultés présentées par les 14 épreuves spéciales (169 km) d'un très beau parcours, sinueux et sélectif à souhait, que la bruine et parfois le brouillard rendirent plus éprouvant encore.

Dans de telles conditions, la valeur des pilotes mais aussi les qualités de tenue de route comme de fiabilité des voitures sont spécialement mises à l'épreuve. Il s'agit d'aller aux limites sans les dépasser : savoir jusqu'où l'on peut aller trop loin.

Ce fut le mérite des pilotes Citroën que de le comprendre ; celui des CX de leur permettre. mettre.

Les 7 épreuves spéciales du samedi, en montagne, furent de loin les plus éprouvantes, provoquant une cinquantaine d'abandons.

Après que Luc eut ouvert le bal en faisant jeu égal dans la première spéciale avec l'Alpine A 310 groupe 5 de Wambergue, tandis que Chasseuil connaissait quelques problèmes avec ses culbuteurs, les Citroën se maintinrent sans forcer dans le peloton de tête, tandis qu'autour d'eux les éliminations (bris mécaniques ou sorties de route) se multipliaient.

For Citroën the "Denek bat" Rally deserves its name, since it was "all together" that the three CX 2400 GTIs entered by the marque homed in safely in the lead of this first Biarritz land rally: 1st Luc-Carbonnier (CX 2400 GTI, Group 4/5), 2nd Chasseuil-Baron (CX 2400 GTI, Group 4/5), 3rd Lapie-Thomas (CX 2400 GTI, Group 1), first of the standard touring cars.

There were 110 entries at the start, on Saturday 7 June, in this third contest in the French Earth-Track Rally Championship. On the following day at the finish, there remained but 51. Over 53 % eliminations — a percentage that only allows a glimpse of the difficulties involved in the 14 special tests (105 miles) of a fine route, as twisty and selective as could be wished for, made yet more trying by drizzle and sometimes by fog.

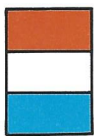
In such conditions, not only the drivers' ability but also the cars' road-holding capacities and reliability were tested to the utmost. The point was to go to the limit — without overdoing it: in fact to see how much too far it was possible to take them. The Citroën drivers were clever enough to understand this, and the CXs sturdy enough to allow them to do so.

Saturday's 7 special tests, run in the mountains, were by far the most lethal, provoking about fifty retirements.

After Luc had started the ball rolling by running equal in the first special with Wambergue's Group 5 Alpine A 310, whereas Chasseuil had a few problems with his rocker arm, the Citroëns remained effortlessly in the leading group, while around them eliminations (by mechanical failure or by going off the track) fell thick and fast. Luc and Chasseuil were thus on the Sunday well placed to accentuate their effort,



RALLYES



Luc et Chasseuil se trouvaient ainsi en position d'accentuer leur effort le dimanche, sans tomber dans le piège d'une lutte fratricide qui eut pu les entraîner trop loin. Ils étaient cependant précédés par la seconde Alpine A 310, de Coppier, jusqu'à l'abandon de celui-ci après la 12^e spéciale. Ayant réussi 5 fois le meilleurs temps, 2 fois le 2^e, 3 fois le 3^e, Luc remporte le classement scratch, prenant 18 secondes à Chasseuil dont c'était la première expérience à la fois dans ce type de rallye et sur la CX, et qui s'y montra très à l'aise : deux fois 1^{er} en spéciale, six fois 2^e, deux fois 3^e.

Lapie, en groupe 1 (CX 2400 de série), fut l'un de ceux qui surent le mieux doser leurs efforts. Ayant pris la tête du groupe dès le samedi, non seulement il remporte avec une confortable avance de plus d'une minute la victoire en Tourisme de série, mais encore, ayant figuré onze fois parmi les dix meilleurs « performers » sur 14 spéciales, il permet à Citroën de remporter un prestigieux tiercé en se classant 3^e au scratch.

without falling into the trap of a fratricidal struggle which might have taken them too far. They however still had ahead of them the second Alpine A 310, driven by Coppier, until it gave up after the 12th special test. Having 5 times clocked the best time, twice the 2nd and 3 times the third, Luc won the scratch classification, 18 seconds ahead of Chasseuil, whose first experience this was of this type of rally and of the CX, in both of which he seemed quite at his ease: twice first in special tests, six times 2nd and twice 3rd.

Lapie, in Group 1 (standard production CX 2400) was one of those most aware of how to dose their efforts. Leading in his group since the Saturday, not only did he win the standard production tourer category by a comfortable lead of over a minute, but also, having been eleven times among the ten best performers in the 14 special tests, he allowed Citroën to win a prestigious "triplet" by being 3rd in the "scratch" classification.



Toujours plus haut... la suspension de la CX 2400 GTI de Patrick Lapie - Philippe Thomas, première en groupe 1, troisième au général au rallye de Biarritz.

Elxelsior! The suspension of Patrick Lapie - Philippe Thomas's CX 2400 GTI, first in group 1 and third in the general classification of the Biarritz rally.

Photo Morelli-Berthier (Citroën 7.527)

ANGOULÊME : EN CHARENTES CITROËN VIT DE SES RENTES Luc-Carbonnier 4^e au général

Quinze jours plus tard, dans les Charentes, Citroën eut moins de fortune sur des chemins super-étroits de cailloux et de terre hyper-glissante.

Dans la dernière des 4 spéciales (40 km) du samedi 21 juin, Lapie sort et doit abandonner.

Oreille qui s'était vu confier une CX groupe 4/5 remonte dans les 8 spéciales (93 km) du dimanche et termine 8^e au scratch.

Luc (CX groupe 4/5) tire mieux son épingle du jeu et s'attribue une méritoire 4^e place.

A fortnight later, in the Charentes, Citroën met with poorer luck on the super-narrow, stony and hyper-sliethy earth tracks.

In the last of the 4 special tests (25 miles) on Saturday 21 June, Lapie left the track and had to give up.

Oreille, entrusted with a Group 4/5 CX, improved his position in the 8 special tests (58 miles) on the Sunday and finished 8th in the scratch classification.

Alone Luc (Group 4/5 CX) made a show of it, taking a well-deserved 4th place.

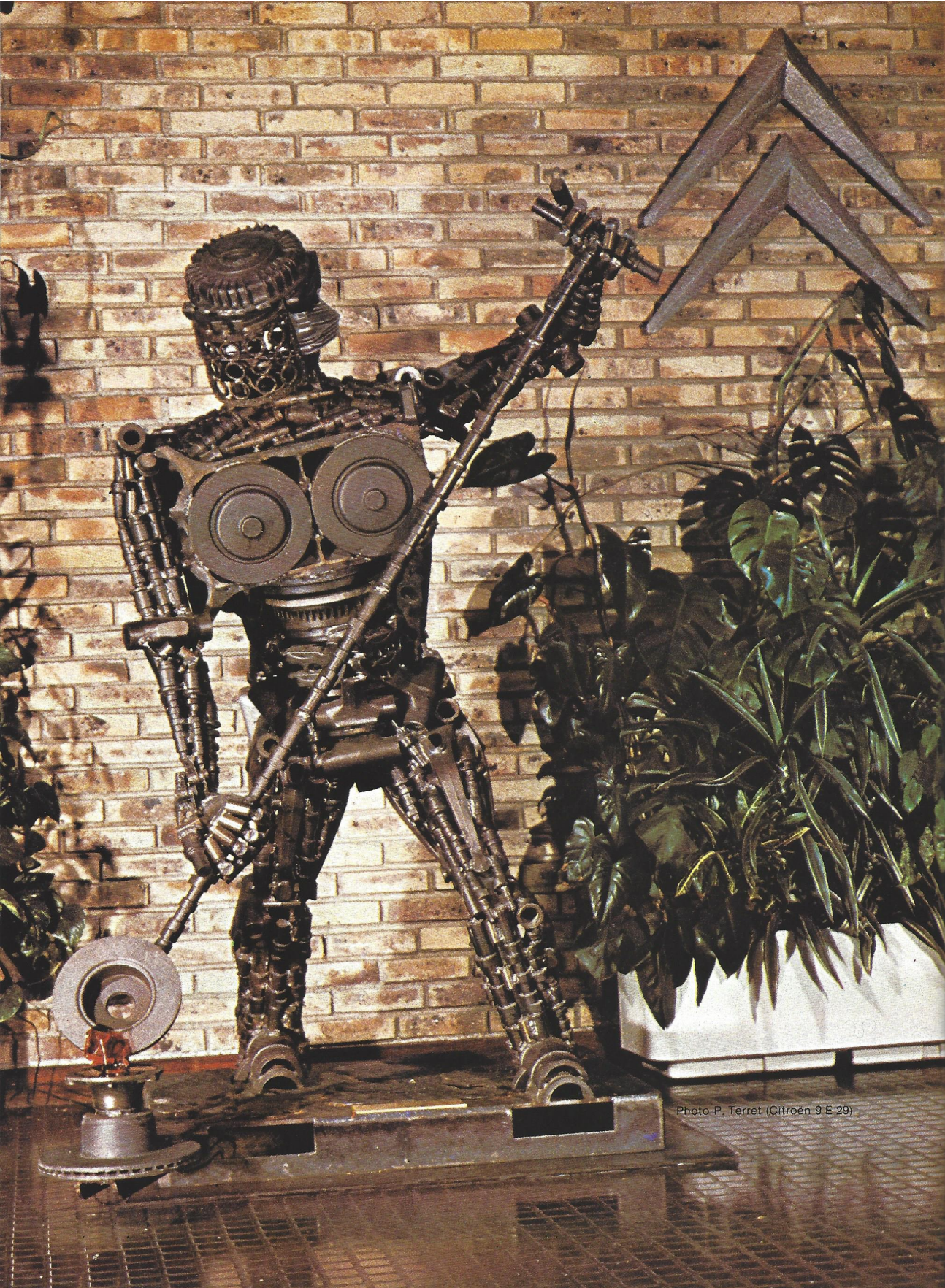


Photo P. Terret (Citroën 9 E 29)

Le fondeur. Cette sculpture de 1,95 m et de 600 kg accueille les visiteurs à l'entrée de l'usine de Charleville-Mézières. Entièrement construite avec des pièces moulées en série dans l'usine (arbres à cames, disques et tambours de frein, moyeux, culasses de 2 CV, etc.), elle a été conçue et réalisée par Alain Pellerier (Service Méthodes) et Denis Grégoire (Service Maintenance).

The Metal Founder. This 6'5" 1300-lb sculpture greets visitors to the Charleville-Mézières factory. Entirely made up of standard production parts cast in the works (camshafts, brake discs and drums, hubs, 2 CV cylinder heads, etc.), it was designed and assembled by Alain Pellerier (Methods Department) and Denis Grégoire (Maintenance Department).

CHARLEVILLE-MEZIERES

LA NOUVELLE FONDERIE

Contrôles et gestion par l'informatique depuis un « dispatching » central et une salle de commande panoramique ; manutentions, fontes, coulées, sable-rie, moulage par chaînes ou plateaux automatiques et robots ; laboratoires hautement spécialisés assistés par ordinateurs, épuration complète des fumées et des rejets... dans l'usine pilote Citroën de Charleville-Mézières, où travaillent aux mêmes postes des femmes ou des hommes indifféremment, la fonderie (fonte grise, fonte GS et alliage d'alü) n'est plus ce qu'elle était, ainsi que le montre (dans les pages suivantes) le reportage photographique de Philippe Terret.

Data processing-system checking and management from a central « dispatching room » and a panoramic control room; handling, iron supplies, casting, sand reserves, moulding on automatic lines or turntables, with robots : highly specialized computer-assisted laboratories, complete purification of smokes and effluents...

... in Citroën's Charleville-Mézières pilot plant, where women or men can be employed on the same jobs, foundry work (gray cast iron, SG iron and aluminium alloy) is not what it used to be, as demonstrated (in the following pages of this "Double Chevron") by Philippe Terret's photographic reportage.

Situation : au pied des Ardennes, zone industrielle des Ayvelles au sud de Charleville-Mézières, terrain de 57 ha (1 km x 0,570 km) bordé par la Meuse, la voie rapide de Charleville-Mézières à Sedan et la ligne SNCF Longwy-Paris.

Fonction : production de « bruts moulés » en fonte et en alliages d'aluminium.

Début d'installation : 1973.

Début de production : 1975.

Capacité de production : 36 000 pièces (160 tonnes de fonte et 33 tonnes d'alliage d'aluminium) par jour. En 2 fois 8 heures, 5 jours par semaine.

Effectif : 1 millier de personnes, dont un quart de collaborateurs et cadres.

Surface couverte actuelle : 88 538 m², dont 26 819 m² en étages.

Espaces de verdure : 5 ha.

Routes intérieures : 4,5 km.

Voies ferrées : 1,5 km.

Parking du personnel : automobiles 1,3 ha, deux roues 200 places.

Restaurant : 700 repas par jour.

Alimentation électrique : 220 000 volts (220 V dans les ateliers). Consommation annuelle : 100 500 000 kWh (1980).

Gaz naturel de Hollande sous pression de 57 bars, (4 bars dans les ateliers). Consommation annuelle : 179 000 000 kWh (1980).

Eau : potable 60 000 m³, Industrielle 460 000 m³.

Développement prévu : Surfaces couvertes portées à 133 960 m², espaces verts 8 ha, effectif plus de 2 000 personnes.

Location : at the foot of the Ardennes, on the Eyvelles industrial estate south of Charleville-Mézières, 140 acres (.62 x .35 miles) flanked by the river Meuse, by the Charleville-Mézières - Sedan fast highway, and by the Longwy - Paris railway line.

Function : production of rough castings of steel and of aluminium alloys.

Building work started in 1973.

Production started in 1975.

Production capacity: 36 000 castings: 160 tons cast steel, 33 tons aluminium alloys, daily, assured by 2 eight-hour shifts, 5 days a week.

Working force: 1,000 workers, a quarter of them senior or executive.

Roofed area (current): 953,000 sq. ft, 289,000 of them above ground level.

Area of greenery: 12.35 acres.

Internal road network: 2.8 miles.

Railway lines: 0.93 mile.

Personnel parking areas: cars 3.2 acres; space for 200 cycles.

Restaurant: 700 meals daily.

Electric power: 220,00 volts (220 V in the shops). Yearly consumption (1980) 100,500,000 kWh.

Dutch natural gas under 57 bars pressure, (4 bars in the shops). Yearly consumption (1980): 179,000,000 kWh.

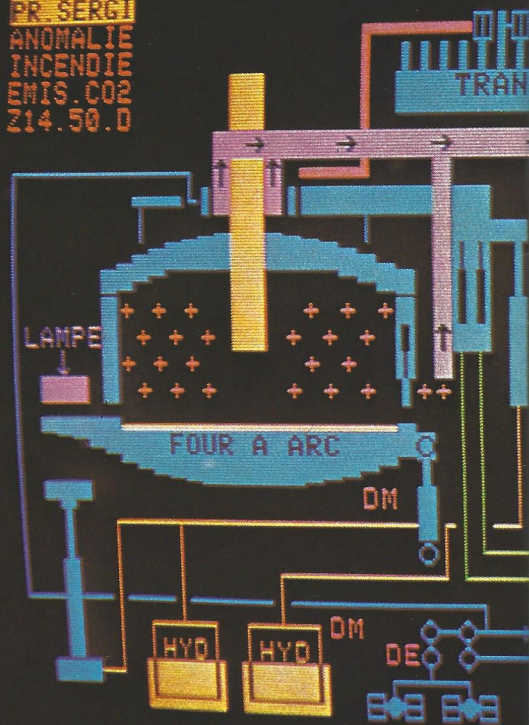
Water: drinking water 12,100,000 imp. gals; industrial water, 92,400,000 gals.

Planned development: Roofed areas increased to 1,442,000 sq. ft, greenery to 20 acres, working force: over 2,000.

SCHE 092 / DISQ INST.FOUR.A.A

PLOT→ 10 U 06 I COMMUTA
SANS OR

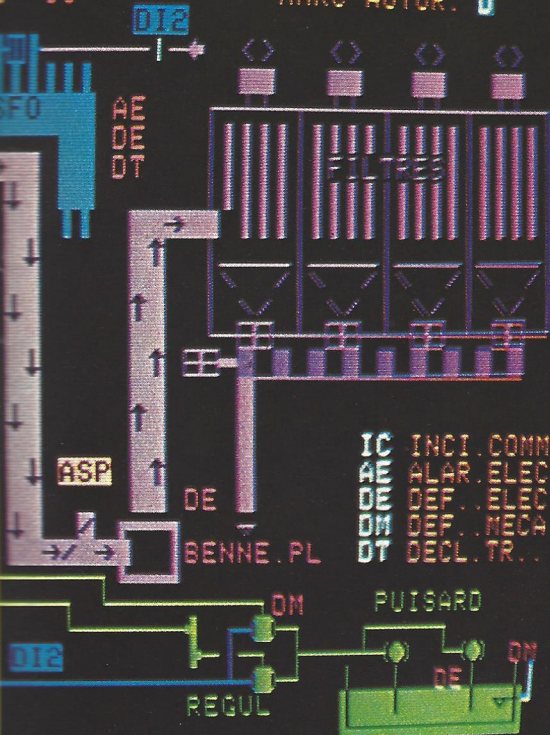
PR. SERGI
ANOMALIE
INCENDIE
EMIS.CO2
Z14.50.D



RC.1.&.DEP..1/1 DUS 1 2 3 4 5 6

EUR. TOP.EDF
IC

DEPOUSSTIEREUR
MARC AUTOR. 0



Un des 17 écrans terminaux d'information et de contrôle de la salle du dispatching central : à partir de 4 000 points de saisie répartis dans l'unité de production, 6 ordinateurs permettent la surveillance à distance de l'ensemble des installations et autorisent en cas de besoin des interventions immédiates. Au centre, sur l'écran vidéo : représentation schématique du fonctionnement d'un des fours à arc.

One of the 17 terminal data and control screens in the central dispatching hall: from 4,000 input points distributed throughout the production unit, 6 computers can "tele-monitor" every part of the plant and if necessary allow immediate intervention. In the centre, on the video screen, a diagrammatic representation of the operation of one of the arc furnaces.



Labo : les éprouvettes de métal (au premier plan à droite sur la table) prélevé dans les fours de fusion sont soumises à un spectromètre d'émission relié à l'ordinateur qui fournit quasi instantanément les résultats de l'analyse.

Lab : metal test samples taken from the melting furnaces (right foreground, on table) are submitted to an emission spectrometer connected to the computer, which almost instantaneously gives the results of the analysis.

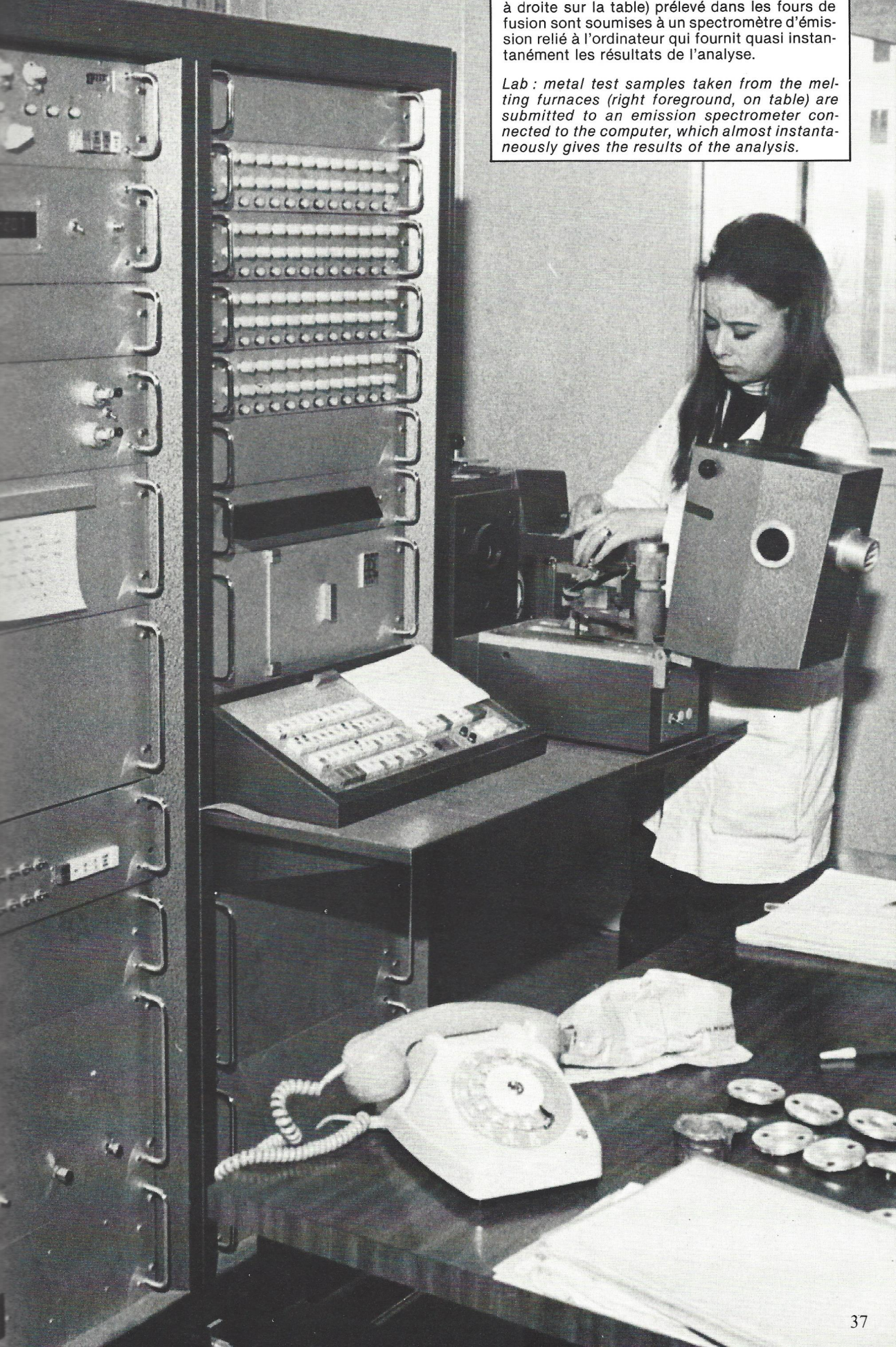


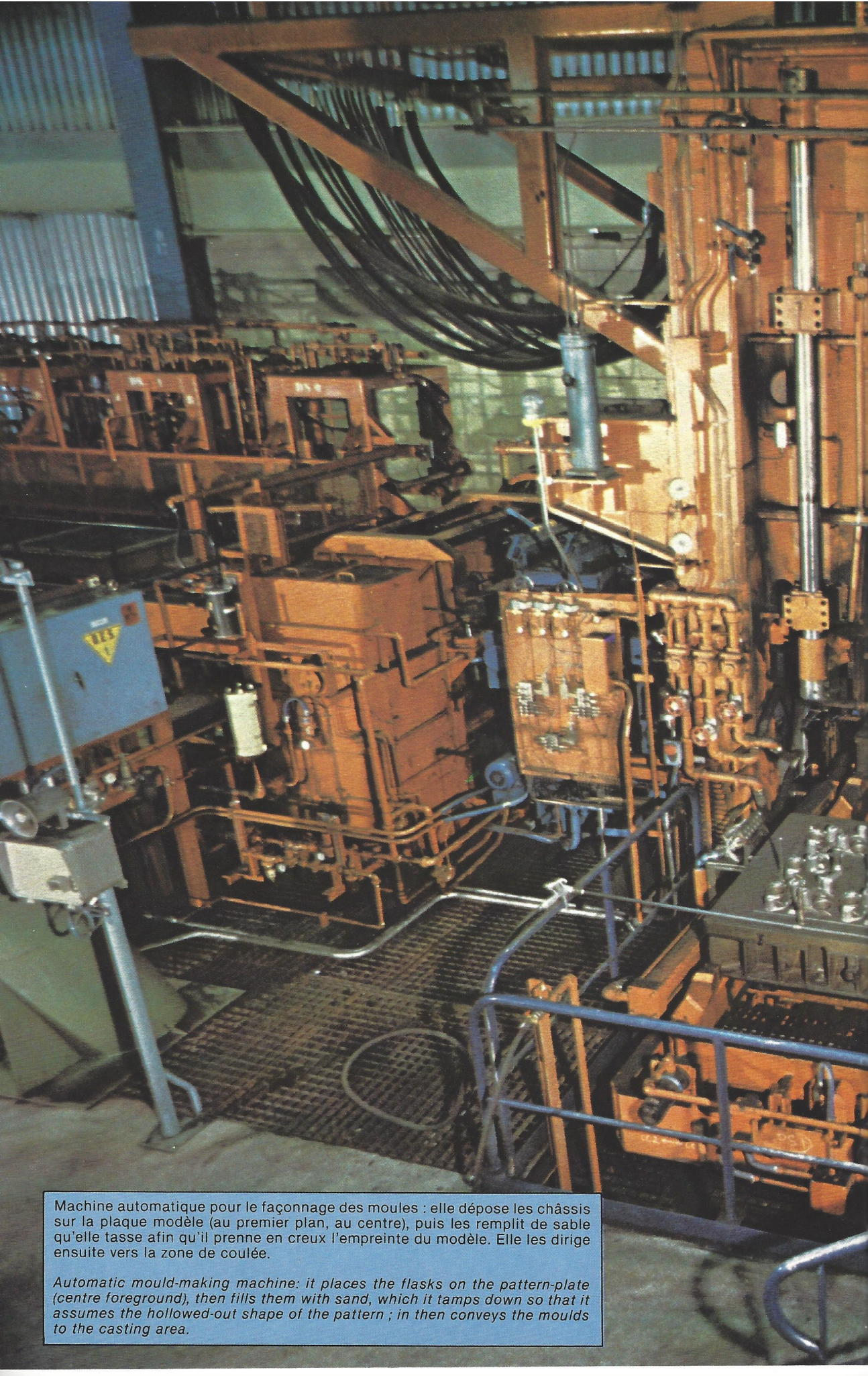


Photo Ph. Terret (Citroën 9 E 10)



aspect du « piquage »
(ouverture du four de fusion
pour effectuer la coulée
de 10 tonnes de fonte).
Cette opération, délicate
sinon dangereuse autrefois,
est ici entièrement mécanisée :
amenée de la poche réceptrice
par pont-roulant, basculement
et ouverture du four par
commande « presse bouton ».

view of "tapping"
(opening of the smelting furnace
for a run of 10 tons of cast iron).
This operation, which in the past
was a delicate,
not to say a dangerous one,
is now completely mechanized:
the receiving ladle
is brought into position
by a travelling crane,
while the furnace's tilting
and tapping functions
are push-button controlled.



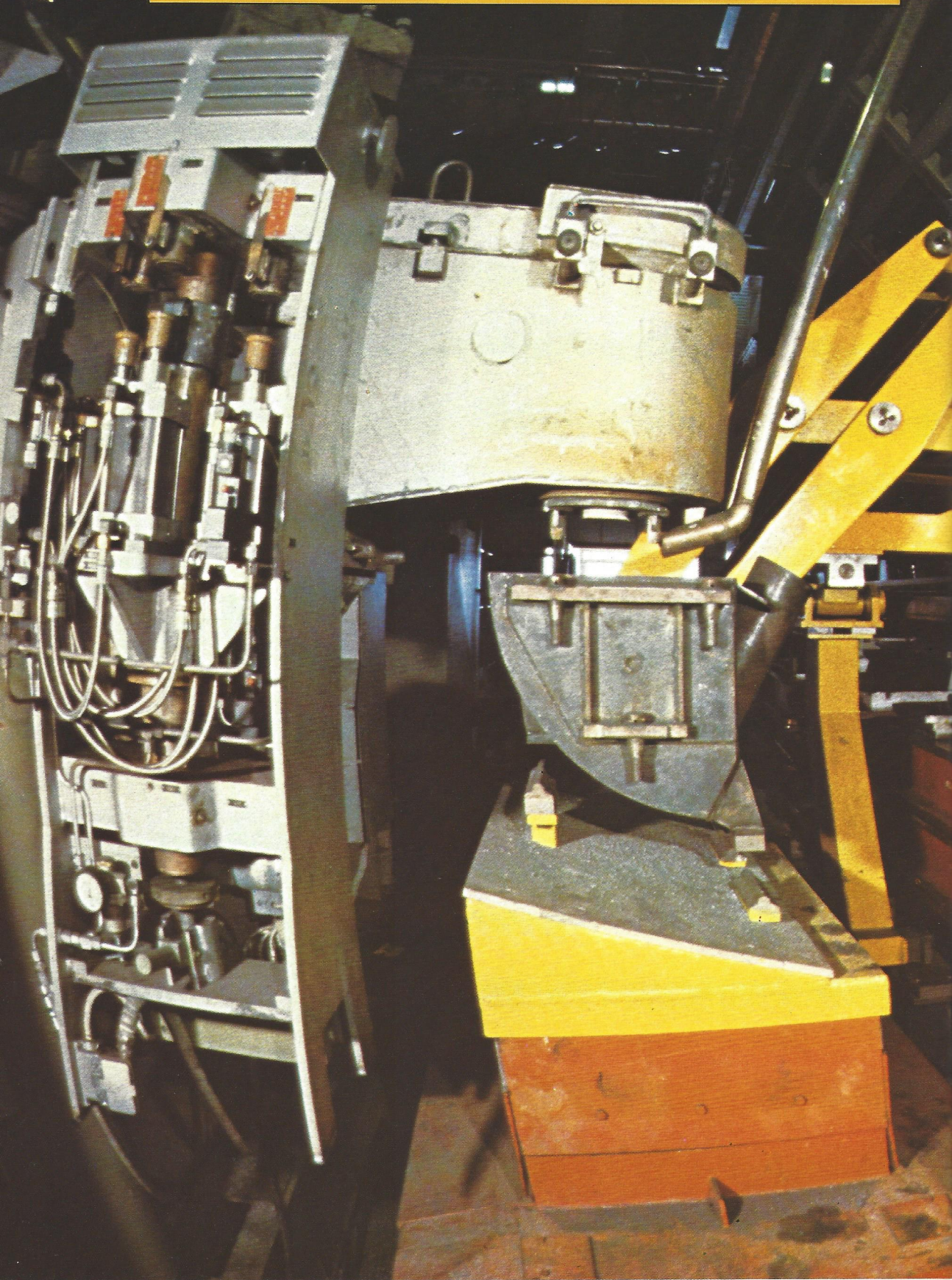
Machine automatique pour le façonnage des moules : elle dépose les châssis sur la plaque modèle (au premier plan, au centre), puis les remplit de sable qu'elle tasse afin qu'il prenne en creux l'empreinte du modèle. Elle les dirige ensuite vers la zone de coulée.

Automatic mould-making machine: it places the flasks on the pattern-plate (centre foreground), then fills them with sand, which it tamps down so that it assumes the hollowed-out shape of the pattern ; in then conveys the moulds to the casting area.

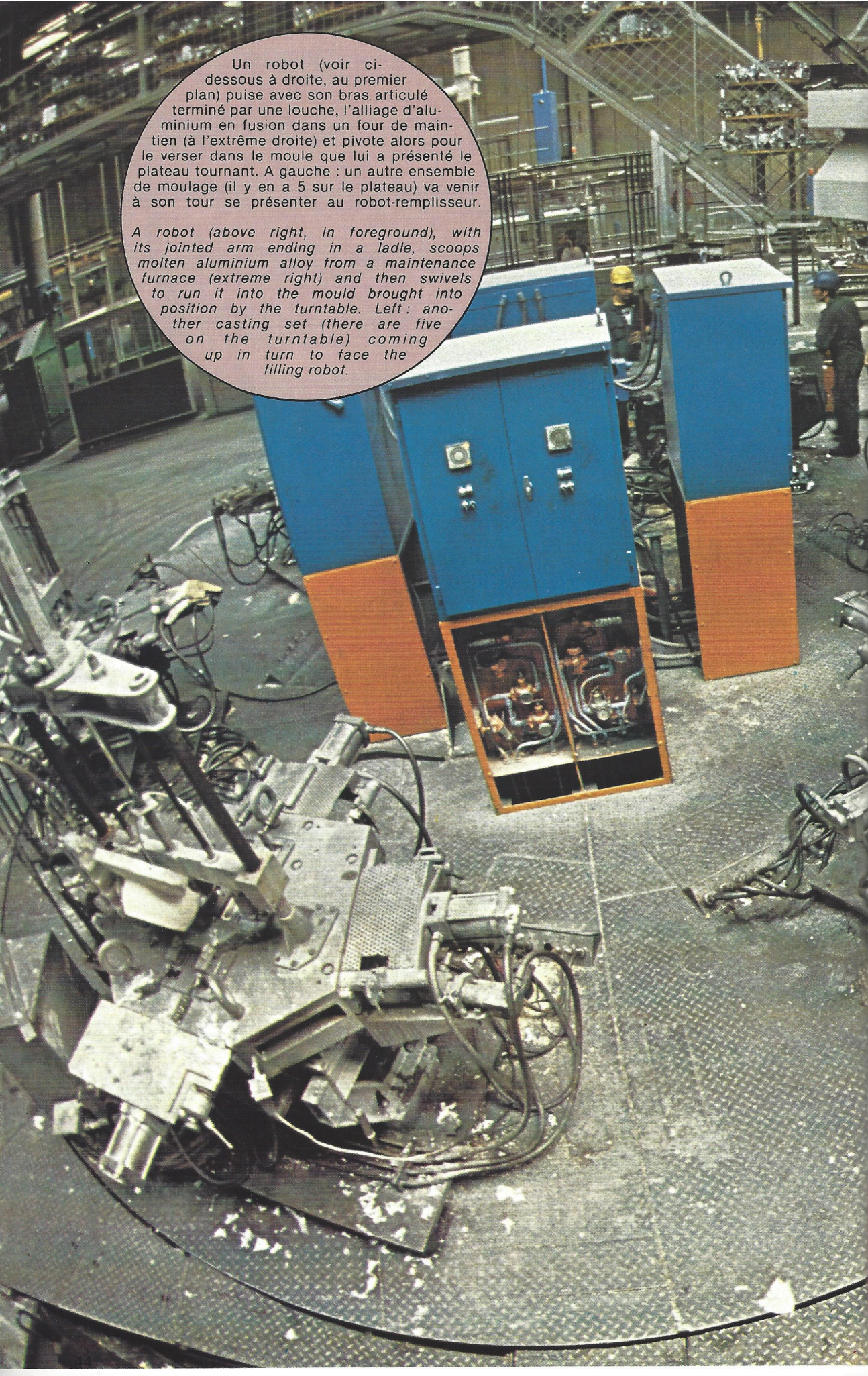


Robots de coulée : des poches à remplissage automatique dosées électroniquement versent la fonte GS en fusion dans les moules (à droite, châssis rouges) qui défilent à vitesse continue (300 moules/heure) sur une ligne de 492 mètres. Grâce à un système de codage, les robots peuvent retrouver les moules, enregistrer et interpréter un mauvais fonctionnement et refuser éventuellement la coulée.

Casting robots : automatic-filling ladles containing an electronically-dosed amount of melt run SG iron into the moulds (right, red flasks) which travel by at a continuous speed (300 moulds per hour) on a 1550-ft line. Thanks to a coding system, the robots can find the right moulds, record and interpret faulty operation and, if necessary, refuse to cast.

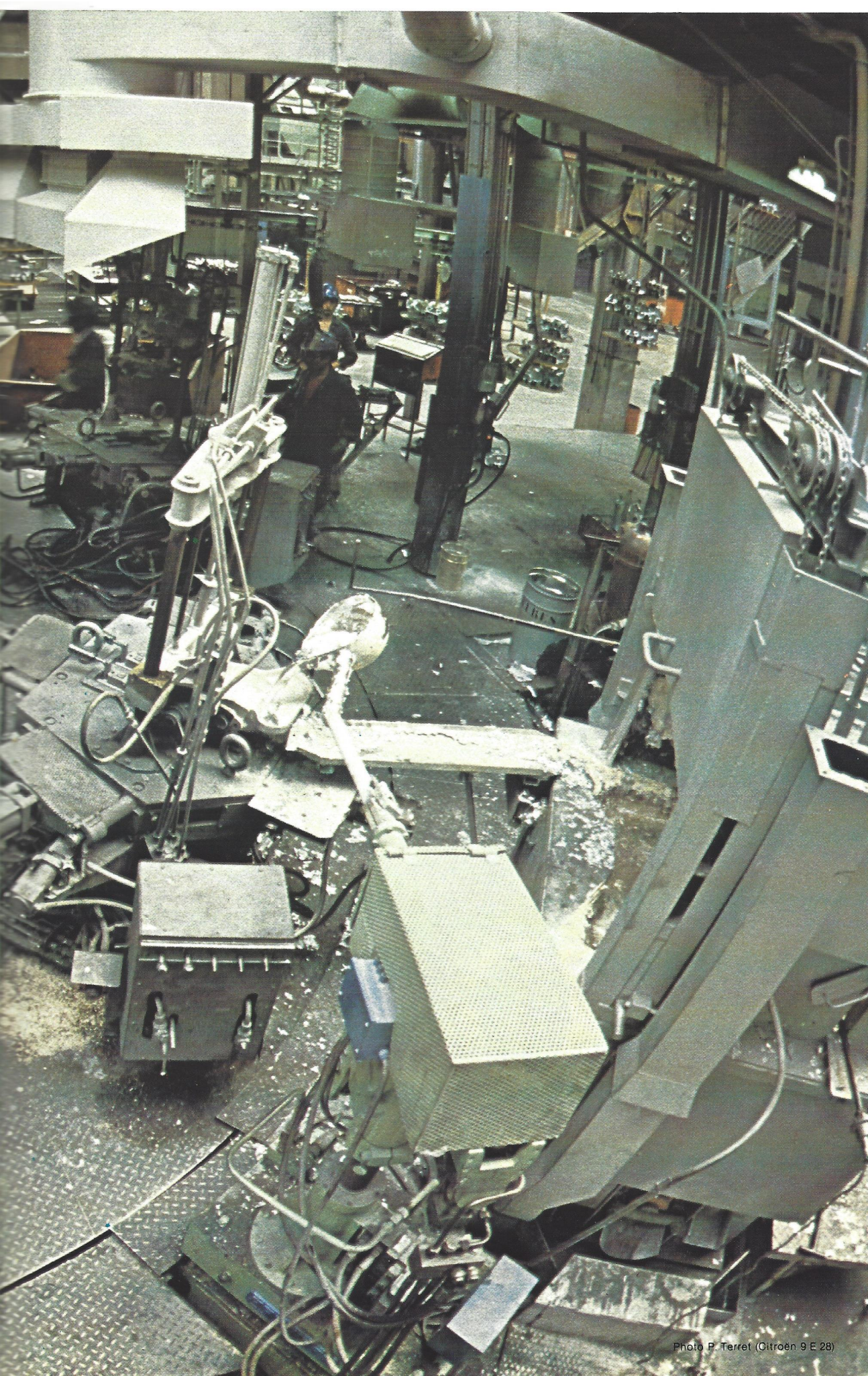




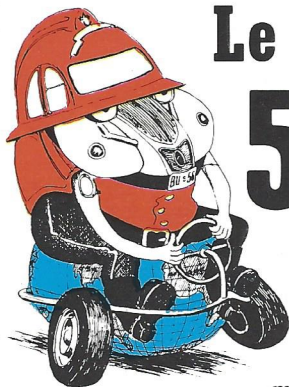


Un robot (voir ci-dessous à droite, au premier plan) puise avec son bras articulé terminé par une louche, l'alliage d'aluminium en fusion dans un four de maintien (à l'extrême droite) et pivote alors pour le verser dans le moule que lui a présenté le plateau tournant. A gauche : un autre ensemble de moulage (il y en a 5 sur le plateau) va venir à son tour se présenter au robot-remplisseur.

A robot (above right, in foreground), with its jointed arm ending in a ladle, scoops molten aluminium alloy from a maintenance furnace (extreme right) and then swivels to run it into the mould brought into position by the turntable. Left: another casting set (there are five on the turntable) coming up in turn to face the filling robot.



Le marathon tour du monde 5 ANS APRES



Le lecteur doté de mémoire se souviendra sans nul doute de Marcello Lama et Ricardo Nazar, ces deux honorables membres du corps des sapeurs pompiers de Santiago du Chili, dont il fut question dans le Double Chevron n° 41 de novembre 1975. Partis de leur ville le 24 septembre 1971 pour accomplir un tour du monde en Citronetta (non, ce n'est pas une boisson gazeuse, voir plus loin les nécessaires explications), ils étaient passés par Paris à l'automne... 1975.

Ils avaient à l'époque annoncé leur retour pour deux ans plus tard. Cinq ans ont passé, les voilà !

CHI VA PIANO...

Leur périple (africain) a duré 52 000 km et un peu plus que prévu. Ces pompiers prennent leur temps. Leur devise : « Y a pas l'feu ! ».

Ils voyagent en Citronetta. Citronetta, c'est ce véhicule extrêmement pratique et particulièrement curieux d'allure (quand on l'observe de profil on ne peut jamais dire de quel côté il doit démarrer, voyez-vous même sur la photo ci-dessous), qui ressemble à une 2 CV par devant et à n'importe quoi par derrière. Sans hésiter Citroën l'a fabriquée pendant plusieurs années au Chili où l'on en voyait partout.

La Citronetta de nos pompiers date de 1960. Quand ils quittèrent Santiago en 1971, elle accu-

The reader's unfailing memory will doubtless recall Marcello Lama and Ricardo Nazar, two honourable members of the Santiago de Chile corps of firemen, who were featured in Double Chevron No. 41 in November 1975. Having left their city on 24 September 1971 to go round the world in their Citronetta (not a fizzy drink, as you might think ; explanation coming...), they had passed through Paris in the autumn... of 1975.

They had, at the time, forecast their return for 2 years later. Five years have elapsed, and here they are again !

Their (African) trek lasted 32,000 miles, and a little longer than anticipated. Firemen such as these must take their time. Their motto : "Where's the fire ?".

They travel by Citronetta. A Citronetta, be it known to you, is a highly versatile but very odd-looking vehicle (when seen in side view, you can never tell in which direction it is likely to start — the picture below will convince you), which looks like a 2 CV at the front, and like nothing on earth at the back. Without hesitation, Citroën built it for several years in Chile, where it was to be seen everywhere.

Our firemen's Citronetta was a 1960 model ; when they left Santiago in 1971, it had already clocked up 125,000 miles. When it was overhauled in Paris in 1975, the figure had risen to 164,000. Now, just back from Africa, it has reached the 196,000-mile mark.

After the Americas and Europe, Africa : 4 month's limbering up in Morocco and



Photo Lana-Lazar (Citroën 8.177)

de deux pompiers du Chili LES REVOILA!

sait déjà 200 000 kilomètres. A sa révision à Paris en 1975, elle en comptait 264 000. Elle revient aujourd'hui d'Afrique, à 316 000.

Après les Amériques et l'Europe, l'Afrique, donc : 4 mois de mise en jambes au Maroc, le Sud Algérien d'In Salah à Tam, avec 250 kg de surcharge, cinq jours de piste... ils prennent vraiment leur temps.

... VA SANO

A Agadir, toujours en surcharge, ils finissent par casser le vénérable châssis de Citronetta. Ils rachètent pour rien une vieille 2 CV et récupèrent son châssis pour leur petite merveille.

A Niamey, ils ont perdu chacun 7 kilos, Citronetta est allégée d'autant, tout va bien.

Ils montent pendant plusieurs mois des pylones de télécommunication en Côte d'Ivoire et continuent : Gana, Togo, Benin, Nigéria, Cameroun, Zaïre, Rouanda, Burundi... mais attention, en prenant leur temps !

En Ouganda, c'était encore l'époque d'Amin Dada. Citronetta a un problème de culasse, Ricardo une crise d'hépatite virale. La police les mets en prison puis les repasse aux militaires qui les mettent en prison et les rapassent à la police... etc. Ça les retarde, forcément ! Finalement, on les reconduit à la frontière, deux automitrailleuses, arme pointée, encadrant Citronetta.

Kenya, Tanzanie, Zambie, Malaoui... Tout arrive : en 1980, ils sont de retour à Paris. De passage plutôt : ils repartent au Yémen. Ils reviendront. Bientôt. Dans... cinq ou six ans.

the Algerian "deep South". From In Salah to Tam, with a 550-lb overload, five days on the track... yes, for sure they take their time...

At Agadir, still overloaded, they finally managed to do in the venerable chassis of the Citronetta. For a song, they picked up an old 2 CV, and cannibalized its chassis for their miracle-buggy.

By Niamey, they had each lost over a stone ; Citronetta was that much less overloaded, and everything was for the best.

They spent several months erecting telecommunication poles in the Ivory Coast, and then went on : Gana, Togo, Benin, Nigeria, Cameroun, Zaire, Ruanda, Burundi... taking it easy all the way.

In Uganda, Amin Dada was still in power. Citronetta had a cylinder-head problem, Ricardo an attack of viral hepatitis. The police put them in gaol, then handed them over to the military, who put them in gaol, then handed them over to the police, who... etc. Naturally this slowed them up a little. They were finally escorted to the frontier, Citronetta covered by the machine-guns of two light armoured cars.

Kenya, Tanzania, Zambia, Malawi... Everything has an end : by 1980, they were back in Paris. Or rather, coming through Paris ; for they are off again, to Yemen. They'll be back. Quite soon. Five, six years, maybe ?



Après la traversée de l'atlantique en avion COSTES ET BELLONTE faisaient le tour de France en Citroën C6F

Il y a de cela un demi-siècle, le 2 septembre 1930, deux aviateurs français, Dieudonné Costes, 38 ans, et Maurice Bellonte, 34 ans, entraient dans la légende en ralliant les premiers Paris - New York où leur aéroplane arrivait à 23 heures 18, après avoir accompli un vol effectif sans escale de 37 heures et 14 minutes.

Trois ans après Charles Lindbergh, ils renouvelaient l'exploit de la traversée aérienne de l'Atlantique, mais cette fois dans l'autre sens.

Ce faisant, les aviateurs français faisaient passer un signe de ponctuation à la postérité : le point d'interrogation qu'ils avaient choisi comme emblème. Leur exploit lui conférait tout à coup la valeur d'un point d'exclamation !

Leur avion était un Bréguet à moteur Hispano-Suiza de 650 ch. Il était peint en rouge vif et frappé de cocardes tricolores et du point d'interrogation.

L'Amérique avait fait à Costes et Bellonte un accueil triomphal autant à New York qu'à Dallas, Washington, Boston, Chicago, Detroit, San-Francisco, Los Angeles... Toutes les grandes villes voulurent les voir. Il en fut de même en France au retour, le 25 octobre, des deux héros de la traversée de l'Atlantique.

André Citroën, qui avait su accueillir Charles Lindbergh et improviser pour lui une visite de l'usine de Javel où il l'avait fait acclamer, ne pouvait manquer Costes et Bellonte. Il mit à leur disposition une C6F Torpédo « Grand Tourisme » à moteur 6 cylindres, de la même couleur rutilante

Half a century ago, on 2 September 1930, two French airmen, Dieudonné Costes, 38, and Maurice Bellonte, 34, joined the figures of legend by being the first to achieve the Paris - New York link, their aeroplane landing in New York at 23.18 hrs, having effectively flown without a touchdown for 37 hours 14 minutes.

Three years after Charles Lindbergh, they had repeated the feat of flying across the Atlantic, but this time from East to West. In so doing, the French airmen bequeathed a punctuation sign to posterity : the question mark they had chosen as emblem, and which thus suddenly found itself promoted to exclamation point !

Their aircraft, a Bréguet with a 650-HP Hispano-Suiza engine, was painted bright red, with tricolour roundels and the emblematic question mark.

America gave Costes and Bellonte a triumphant reception, whether in New York, Dallas, Washington, Boston, Chicago, Detroit, San Francisco, Los Angeles... Every big city wanted to see them. And the same was true in France on 25 October on the return of the two Atlantic heroes.

To André Citroën, who had been astute enough to be there to greet Lindbergh and to improvise for him a visit to the Javel works, where he was cheered by the wor-



Photo Harlingue-Viollet

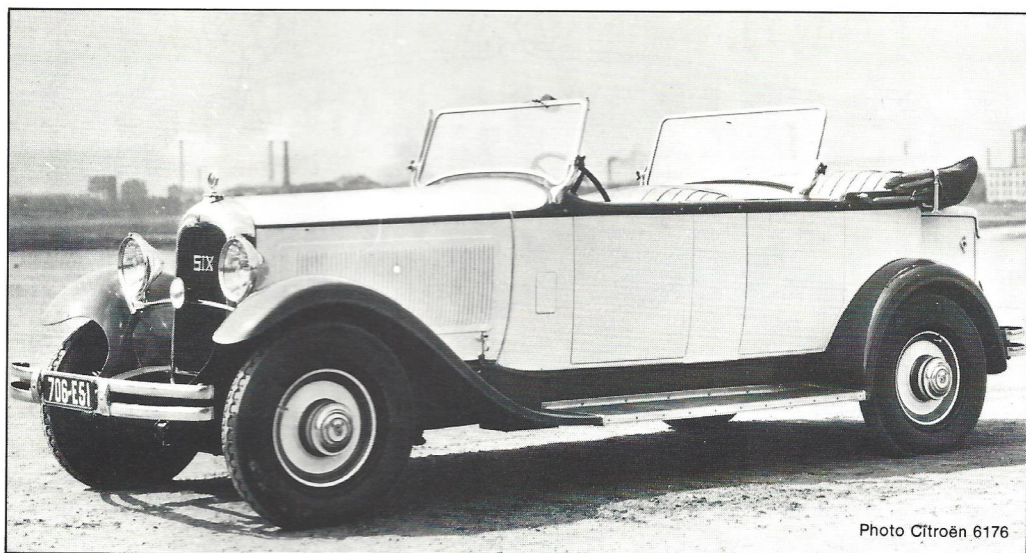


Photo Citroën 6176

que leur avion et frappé elle aussi, à droite et à gauche, d'un point d'interrogation sur fond tricolore. C'est en cet appareil que les deux aviateurs répondirent aux ovations de la foule parisienne, de l'Etoile à l'Hôtel de Ville, avec une halte à l'Elysée où le président Doumergue les recevait en présence des membres du gouvernement.

Pour répondre aux sollicitations qui leur parvenaient de toute part, Costes et Bellonte décidèrent d'accomplir un « Tour de France de l'Amitié », de Douai à Reims en passant par Lille, Metz, Strasbourg, Nancy, Dijon, Clermont-Ferrand, Marseille, Perpignan, Toulouse, Pau, Bordeaux, Angers, Tours, Rouen... Partout les concessionnaires Citroën mirent à leur disposition une Torpédo C6F de couleur rouge frappée du point d'interrogation. La voiture devint bientôt aussi célèbre que leur avion.

kers, Costes and Bellonte were a "natural". He placed at their disposal a 6-cylindere "Grand Tourisme" C6F open tourer of the same bright hue as their aeroplane, and like it carrying on both sides the question mark on a tricolour roundel.

In order to answer the requests with which they were submerged from all quarters, Costes and Bellonte decided to make a "Friendship Tour of France" from Douai to Reims, via Lille, Metz, Strasbourg, Nancy, Dijon, Clermont-Ferrand, Marseille, Perpignan, Toulouse, Pau, Bordeaux, Angers, Tours, Rouen... wherever they went, Citroën agents placed at their disposal a red C6F bearing the now well-known question mark. And so the car soon became as famous as the aeroplane.



Photo Harlingue-Viollet



CHEZ L'ANTIQUAIRE

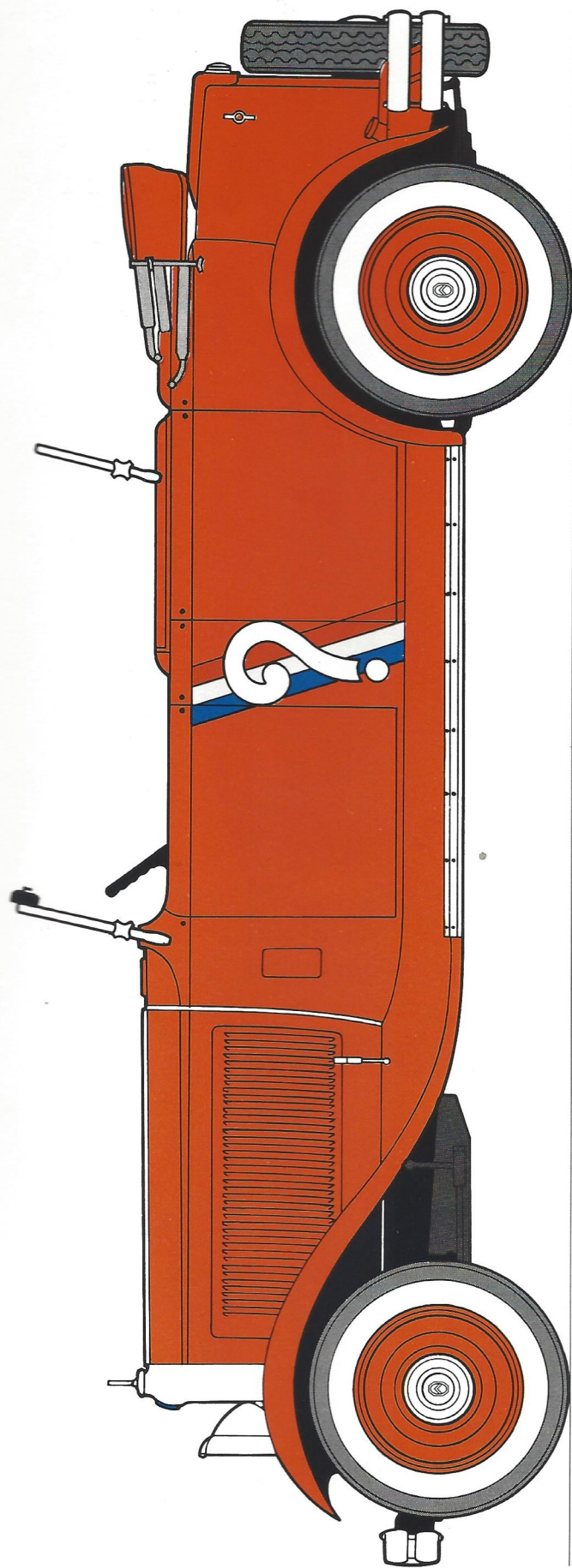
Citroën torpédo C6-F, 1930

Malgré ses qualités, la C6 lancée au Salon de 1928 était limitée dans sa diffusion commerciale par sa trop grande similitude avec la C4, dont elle utilisait la même caisse « tout acier ». C'est au salon de 1929 que la Six cylindres Citroën trouva sa définition spécifique avec la version C6F, plus large et mieux finie (moteur soigneusement équilibré, transmission silencieuse grâce à un pont à taille « Glaeson »). Une torpédo de ce type, décorée du point d'interrogation, servit à la tournée triomphale de Costes et Bellonte en 1930. La même année, elle fut aussi la voiture officielle du Tour de France cycliste.

FICHE TECHNIQUE : C6-F torpédo « grand tourisme ». 14 CV fiscaux. **MOTEUR** : Six cylindres à soupapes latérales 72 × 100, 45 ch réels à 3 000 tr/mn. Vilebrequin à quatre paliers. Graissage sous pression, refroidissement par pompe, ventilateur, radiateur de grande surface. Réservoir d'essence à l'arrière, contenance 55 litres, alimentation par exhausteur. Carburateur Solex vertical. Allumage par batterie, bobine et distributeur. **EMBRAYAGE** : à disque unique, à sec. **BOITE** : trois vitesses. **FREINS** : sur les quatre roues, servo-frein à dépression. **SUSPENSION** : par quatre ressorts semi-elliptiques, amortisseurs à friction, puis hydrauliques. **VOIE** : 1,42 m. **EMPATTEMENT** : 2,95 m (châssis normal) ou 3,12 m (châssis-long). **PNEUS** : Michelin Confort 14 × 45. **CARROSSERIES** : sur châssis normal : berline, conduite intérieure, torpédo, cabriolet deux places, faux-cabriolets deux et quatre places. Sur châssis long : berline grand tourisme, familiale, torpédo grand tourisme, torpédo familiale, coupé de ville. **PERFORMANCES** : vitesse maxi : 105 km/h. Consommation : 14 litres/100 km.

The C6, launched at the 1928 motor show, was limited in its sales potential, in spite of its qualities, by its resemblance to the C4 of which it used the all-steel body. It was at the 1929 motor show that the 6 cylinder Citroen was specifically designed in the form of the C6 F model wider and better finished, with a carefully balanced engine and silent transmission thanks to a Glaeson-gear rear axle. It is a C6, decorated with a question mark, that was used by Costes and Bellonte in 1930 for their triumphant drive. It was the official car of the Tour de France bicycle race the same year.

TECHNICAL DATA : C6-F, French Treasury rating 14 CV. **ENGINE** : 6-cylinder side-valve engine, bore 2.835", stroke 3.937", swept volume 149.02 cu. ins. Effective horsepower 45 HP at 3000 rpm. 4-bearing crankshaft. Pressure lubrication. Pump, fan and large-area radiator cooling. 12.1 gal. petrol tank at rear, vacuum fuel feed. Vertical Solex carburettor. Battery, coil and distributor ignition. **TRANSMISSION** : single-plate dry clutch, 3-speed gearbox. **BRAKING** : vacuum servo brakes on all four wheels. **SUSPENSION** : four semi-elliptic springs, at first with friction shock-absorbers, then with hydraulic dampers. **DIMENSIONS** : tracks front and rear 4'7 3/4", wheelbase 9'8" (normal chassis) or 10'2 3/4" (long chassis). **TYRES** : Michelin 14 × 45 Confort. **BODIES** : normal chassis : saloons, open tourer, 2-seater convertible, 2-and 4-seater hard-tops ; long chassis : "grand tourisme" limousine, family model, "grand tourisme" open tourer, family open tourer, "coupé de ville". **PERFORMANCE FIGURES** : max. speed 65 miles per hour. Consumption 20.2 miles per gallon.



Citroën. C.6.F torpédo grand tourisme, 1930



La CX Familiale
8 places
voluptueusement
cachée parmi
les longues jambes
des girls

prend une relève
difficile : celle du break DS
qui tous les soirs pendant 13 ans a ramené
chez elles les 40 Bluebell girls du Lido.
Jamais voiture n'aura transporté autant de jolies filles :
quelque 200 000 ! La CX remplaçante
a commencé son service en avril dernier.

*The 8-seater CX Family car voluptuously playing hide-and-seek
among the dancers' slim, sleek legs has a hard task to
take over: that of the DS Estate which, every night for
13 years, took home the Lido's 40 Bluebell Girls.*

*Der CX Limousine mit 8 Plätzen, der zwischen den langem
Beinen der Mädchen versteckt ist, tritt ein schwieriges
Erbe an: das des Kombis DS, der 13 Jahre lang jeden
Abend die 40 Bluebell Girls des Lido nach Hause
gebracht hat.*

Photo Marianne Haas (Citroën 30.273)