

31

LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement.

Quarterly information bulletin published by the Citroën Public Relations Department. Texts and photographs are copyright free.

sommaire :

	Page
Éditorial.....	3
La "Gran Traversia".....	4
Le Raid Afrique 1973.....	6
Photothèque : le raid.....	12
Pop'cross 1973.....	14
Les fêtes de la 2 CV.....	16
Édition spéciale : Historique.....	17
Échos.....	41
Maserati : ça bouge.....	46
Rallyes : Bandama et TAP.....	48
Chiffres : production.....	50
Record : la Rosalie.....	52
Chez l'antiquaire : la Rosalie.....	54

contents :

	Page
Editorial.....	3
The "Gran Traversia".....	4
The 1973 Africa "Raid".....	6
Photo library: Africa "Raid".....	12
Pop'cross 1973.....	14
The highlights of the 2 CV career... ..	16
Special Edition: History.....	17
Snippets.....	41
Maserati: really with it.....	46
Rallies: Bandama and TAP.....	48
Production figures.....	50
Records: the Rosalie.....	52
Antiquarian's corner: the Rosalie..	54

Rédaction, administration : Société Citroën, Relations Publiques, 133 quai André Citroën, 75747 Paris Cédex 15. Téléphone 578.61.61, poste 0020. Téléx n° 27817 Paris. Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger.

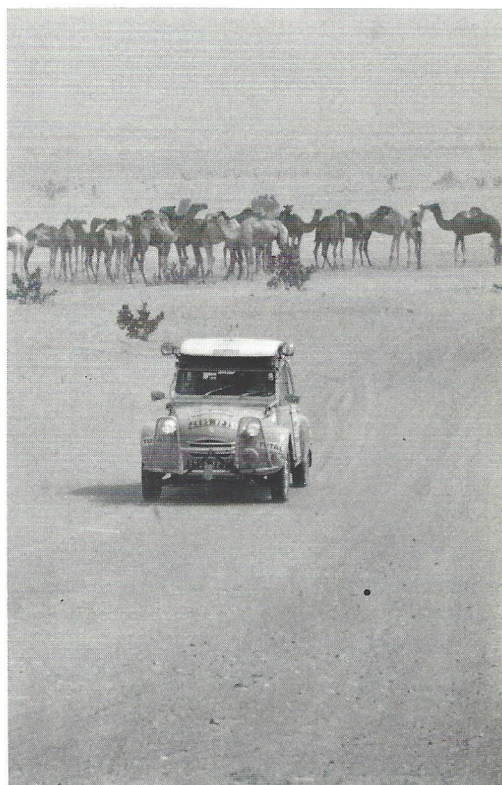


Photo de couverture : la 2 CV au milieu de méhara qui diffèrent quelque peu des véhicules du même nom qu'elle fréquente d'habitude. C'est la rencontre, au cœur du désert du Ténéré, et entre deux tempêtes de sable, des dromadaires d'une caravane de sel, et de la 2 CV de la mission envoyée reconnaître un itinéraire pour le « Raid Afrique 1973 » organisé par Citroën - TOTAL - RTL (qui démarre dès la page 6 de ce numéro). La sympathie et l'estime furent réciproques : même sobriété proverbiale, même robustesse, même charge utile, mêmes moyennes, mêmes qualités en tous terrains, même démarche et même élégance naturelle qui ne se soucie que de l'essentiel et se moque des apparences. Comment ne pas s'entendre quand on pratique ainsi la même philosophie de la vie ?

Cover photograph: The 2 CV among mehara which differ to some extent from the similarly named vehicles with which it is more used to consorting. This was a meeting in the heart of the Ténéré desert, between two sandstorms, between the dromedaries of a salt caravan and the 2 CV sent on reconnaissance for a route for the "Raid Afrique 1973" (1973 Long Distance Africa Ruñ) organised by Citroën, TOTAL and Radio Télé Luxembourg. For a pre-start, see page 6 of this issue. No matter what the difference, all got on well together and held one another in high esteem: same proverbial sobriety, same resistance to wear and tear, same useful load, same average speed, same ability to cope with any sort of terrain, same gait and same natural elegance, caring only for the essentials and eschewing appearances. How could one fail to see eye to eye when one's philosophies of life are the same ?

Photo Roberto Martinez (Citroën 19.141).

éditorial

Les « raids » se suivent et ne se ressemblent pas : l'année 1973 a commencé par un raid Citroën pas comme les autres : la « Gran Traversia », longue marche en famille à travers l'Argentine et les confins boliviens (voir page 4). L'année 1973 se terminera sur le « Raid Afrique » Citroën - TOTAL - RTL. Sur cette aventure qui s'annonce passionnante, vous trouverez (presque) tous les détails de la page 6 à la page 13. Entre temps, les amateurs de la 2 CV se seront vus proposer un programme abondant : trois « pop' cross » aux quatre coins de la France (page 14), un rallye 2 CV en Suisse, une concentration en Hollande et le grand rendez-vous mondial des 2 CV Clubs en Yougoslavie (page 16). Pourquoi? Parce que sans doute il convenait de marquer spécialement l'année du 25^e anniversaire de la 2 CV. Eh oui : 25 ans, toute une histoire. C'est justement à l'histoire qu'est consacrée notre Edition Spéciale (pages 17 à 40) : les usines et les modèles Citroën de l'origine à nos jours. L'histoire, c'est aussi le record du monde de la « petite Rosalie », il y a juste quarante ans : du 15 mars au 27 juillet 1933, 300.000 kilomètres non-stop (pages 52 à 55). Mais le présent n'est pas non plus négligé dans ce numéro : vous en trouverez l'écho de la page 41 à la page 51. En pages 46 et 47 vous saurez tout sur Maserati. Dans les pages 48 à 51 vous revivrez les péripéties de rallyes palpitants : le Bandama et le Tap.

The long-distance runs continue, but never twice the same: 1973 began with a Citroën long-distance run unlike the others: "la Gran Traversia", a long family trek through Argentina and the marches of Bolivia (see page 4). And the year 1973 will end to the tune of the Citroën-TOTAL-RTL "Raid Afrique". Read all (or nearly all) about this run (which looks as though it would be quite enthralling) on pages 6 to 13. Meanwhile, 2 CV lovers will have been offered a rich programme: three "pop' crosses" runs at the four corners of France (page 14), a 2 CV rally in Switzerland, a "jamboree" in Holland and the Great General Meeting of World 2 CV Clubs — 2 CVs of the world unite! — in Jugoslavia (page 16). And for why? Because it seemed fitting that the year of the 2 CV's 25th anniversary should be marked out in letters of fire and gold. For it is true: a quarter of a century, and what a back-ground story! And history is the very topic of our Special Edition (pages 17 to 40), which retraces the development of Citroën models and factories from their origins to the present day. Yet another historical event: the record-breaking run of "petite Rosalie", just forty years ago, between 15 March and 27 July 1933 — 300,000 km (close on 200,000 miles) non-stop (pages 52 to 55). But the present is not, for all that, neglected in this current issue: you will find snippets about present-day goings-on on pages 41 to 45. On pages 46 and 47 you can get the complete low-down on Maserati. And finally, on pages 48 to 51, two rallies: the Bandama and the Tap.

La Gran Traversia



L'aventure de 230 familles à travers l'Argentine

Adventure for 230 Argentine families

A 74-year-old grandfather, a 6-month old baby, a man with a leg missing, a lady weighing over 20 stone, dogs, parrots, canaries... the long caravan of participants in the 2nd Gran Travesia organized by Citroën-Argentina held surprises for all. After a few days' observation of this out-of-the-way expedition, it could readily be realized that the spirit behind this long-range run had little or nothing in common with that behind the Paris-Kabul or the Paris-Persepolis runs.

In Argentina, young people are not all born with a silver spoon in their mouth. There could be no question of Citroën-Argentina organizing a run for young people alone. In the 2nd Gran Travesia, 230 Argentines of all ages owning 2 CVs and AMI 8s were entitled, between 11 February and 4 March to live through a great adventure: 230 families were able to run through North Western Argentina in complete safety, going from discovery to discovery, by taking part in an unusual, 4,350 mile-long geography lesson. Without a doubt all 700 of the actors in this 2nd Gran Travesia must now be calling down blessings on the head of Citroën: a very inexpensive journey (fuel, drinks and cigars free, cut-rate film, and so on), and more especially the opportunity of getting better acquainted with one's own country.

Up to this time, for an Argentine, nothing remained more obscure than... Argentina itself. Taking the opportunity of this holiday run, 700 people were able to build up a wonderful souvenir album which must now be arousing intense jealousy in all the sets of kind friends who had remained baking in the torrid cities.

In northern Argentina, it is quite a risky thing to set out alone in a car. The most insignificant mechanical breakdown may turn to the dramatic: the purpose of the Gran Travesia was to take 230 families with complete safety through the most inaccessible regions of Argentina. In order to make this undertaking feasible, Citroën had to work in close cooperation with the Argentine Tourist Department. At every over-night halt, nothing had been left undone to greet the daring band and provide it with unforgettable folklore fiestas.

Un grand-père de 74 ans, un bébé de six mois, un unijambiste, une dame de 130 kg, des chiens, des perroquets, des canaris... Dans la caravane de la 2^e Gran Travesia organisée par Citroën-Argentina, il y avait largement de quoi être surpris. Après avoir observé pendant quelques jours la petite vie de cette expédition peu commune, on pouvait se rendre compte que l'esprit de ce raid n'était pas tout à fait comparable à celui des Paris-Kaboul et Paris-Persépolis.

Avec la 2^e Gran Travesia, 230 Argentins de tous âges, possesseurs de 2 CV et d'Ami 8, ont eu l'occasion, du 11 février au 4 mars, de vivre une grande aventure : 230 familles ont pu rouler en toute sécurité dans le nord-ouest argentin, allant de découverte en découverte, et participant à une inédite leçon de géographie de 7 000 km. Incontestablement, les 700 acteurs de cette 2^e Gran Travesia doivent bénir Citroën aujourd'hui: un voyage très bon marché (carburant, boissons et cigarettes offerts, réduction sur les pellicules, etc.), et surtout la possibilité de connaître vraiment son propre pays.

Jusqu'alors, pour un Argentin, rien n'était plus inconnu que... l'Argentine. Profitant de ce raid de vacances, 700 personnes ont pu se constituer un merveilleux album-souvenir qui aujourd'hui, doit faire saliver de jalousie tous les bons amis restés dans la fournaise des grandes villes.

Dans le nord argentin, il est très hasardeux de s'aventurer seul en voiture. L'incident mécanique le plus bénin risque de prendre d'énormes proportions; la Gran Travesia avait pour but d'emmener en toute quiétude 230 familles dans les régions les plus retirées de l'Argentine. Pour mener à bien cette entreprise, Citroën a dû travailler en étroite collaboration avec le Ministre du Tourisme Argentin. A chaque ville étape, tout avait été mis en œuvre pour recevoir la troupe hardie, et lui offrir



d'inoubliables fêtes folkloriques. Dans certains villages indiens, Citroën avait même réussi l'exploit de faire décaler les dates des carnivals traditionnels, de façon que l'arrivée de la Gran Travesía coïncide avec l'événement.

Aventure automobile et aventure humaine... Ces 230 familles ont désormais de quoi bâtir d'alléchants récits qui occuperont les prochaines longues soirées d'hiver. Comment ne pas être impressionné par les tribulations de ces téméraires 2 CV et Ami 8, cuisant à petit feu sous le soleil de plomb, qui ont triomphé de la majestueuse Cordillère des Andes. L'altitude enivrante; les milliers de rios boueux coupant les pistes arides; les chemins tortueux se faufilant dans la pampa comme pour éviter les agressives épines des cactus géants : tout cela n'a pas réussi à venir à bout de la vaillante caravane, qui, au retour à Buenos Aires, arborait sur ses carrosseries de glorieuses blessures.

L'accueil que leur avaient fait les Indiens Quechuas, Aymaras, Cojas, était comparable à celui réservé aux conquistadores par les Aztèques et les Incas. Dans la folie des pittoresques carnavalitos, au son des antiques flûtes de roseau que sont les kenos, les sikus et les tarkos, dans les danses endiablées colorées par des envolées de ponchos, les engagés de la Gran Travesía goûtèrent les charmes de ces fêtes rituelles rescapées des civilisations perdues.

Et, plus que les llamas impavides de l'Altiplano, plus que les fiers gauchos de la pampa, les carnivals resteront à jamais gravés dans la mémoire de ces conquérants qui, grâce à l'automobile et à Citroën, ont vécu là-bas une évasion passionnante.

In certain Indian villages, Citroën had even managed to get the dates of traditional carnivals shifted so that the arrival of the Gran Traversía should coincide with the event.

Automotive adventure, human adventure... these 230 families will henceforward have the makings of tempting tales to fill in the coming long winter evenings. How could one be otherwise but impressed by the trials and tribulations of these bold 2 CVs and Ami 8s, simmering gently under fiery skies and yet managing to conquer the great range of the Andes. Inebriating altitude; thousands of muddy rios across arid tracks; sinuous paths snaking through the pampas as though to avoid the cruel pricks of the giant cacti: all of these hazards were not enough to daunt the spirits of the valiant caravan which, on its return to Buenos Ayres, bore the scars of glorious battle on its battered bodies.

The way they had been greeted by the Indians: Quechuas, Aymaras, Cojas, was comparable to that extended to the Conquistadores by the Aztecs and the Incas. In the mad excitement of picturesque carnavalitos, to the sounds of time-honoured reed flutes — kenos, sikus and tarkos — in the thick of wild dances punctuated in colour by swirling ponchos, those of the Gran Traversía tasted the pleasures of these ritual fiestas surviving from lost civilizations.

And, more than the undismayed llamas of the Altiplano, more than the proud gauchos of the pampas, the carnivals will forever remain etched in the memory of these 1973 conquistadores who, thanks to the motor car and to Citroën, lived through and enthralling escape from everyday life .



LE RAID

C'est parti, ou presque : le Raid Citroën - TOTAL - RTL 1973 est lancé. Il a obtenu le haut patronage du Secrétariat d'État à la Jeunesse et aux Sports. Il aura lieu en novembre, en Afrique : départ le 29 octobre d'Abidjan, arrivée le 29 novembre à Tunis. Son itinéraire passe par la Côte-d'Ivoire, la Haute Volta, le Niger, l'Algérie, la Tunisie, près de 8 000 km au total. 8 000 km qui comptent !

Certains participants de Kaboul ou de Persépolis réclamaient encore plus de sport et d'aventure. Cette fois, ils vont en avoir, tout au moins ceux qui auront été sélectionnés. Car il va de soi qu'il n'était pas question de s'embarquer à mille pour une pareille équipée : les pistes d'Afrique Noire d'abord, puis, et surtout, le Ténéré, le « désert des déserts » où pendant huit

jours il faudra avancer sans piste, sans balise, sans repère dans des territoires immenses, sans point d'eau, sans végétation, sans être vivant, sans rien. Rien que du sable; si, cependant avec un arbre, un seul, rabougri, penché, tordu par le vent du désert, cramponné

à ses racines qui vont chercher l'humidité à une profondeur de 30 mètres : le célèbre arbre du Ténéré (le seul arbre au monde à figurer sur une carte), à 280 km d'Agadès. Après, ce sera le Tassili, le Hoggar, les grandes oasis de la Trans-saharienne...

Reconnaissance : 12000 km

Cet itinéraire a été soigneusement établi à partir d'une mission de reconnaissance effectuée en novembre et décembre 1972 par un camion saharien de Berliet.

They're off — or nearly so: the 1973 Citroën — Total — RTL long-distance run is on the launching pad. It has been granted the patronage of the French Secrétariat d'État à la Jeunesse et aux Sports. It will take place in November, in Africa: starting from Abidjan on 29th October, it will finish in Tunis on 29th November. Its route runs across the Ivory Coast, the Haute Volta, the Niger, Algeria, Tunisia — in all, close on 5,000 miles. And what a 5,000 miles!

Some of those who had taken part in the Kabul and Persepolis runs had asked for yet more sport and adventure: well, they're going to get it — at least those selected will. For, quite naturally, it was impossible to contemplate starting a thousand strong on such a "jaunt": the tracks of darkest Africa, first of all, but more especially the Ténéré, the "desert of deserts", through which, for a whole week, there will be no tracks, no signposts, no landmarks over enormous areas deprived of watering points, vegetation, living beings — in fact "sans everything". Except sand — no; not quite true, for there is indeed one single, lonely tree, shrivelled, bent, twisted by desert winds, hanging on for dear life by roots which delve nearly 100 ft into the ground in search of water: this is the famous Ténéré tree (the only tree in the world to be shown on a map), 174 miles from Agades. And after that the Tassili, the Hoggar, the great oases of the trans-Sahara route.

This route was carefully established from the reports of a reconnaissance mission undertaken in November and December 1972 by a Citroën-Total team, with the assistance of a Berliet Saharian lorry across the desert. From its starting point at Dakar, this team covered some 7,500 miles through Senegal, Mali, the Ivory



Partie de Dakar, cette équipe a parcouru quelque 12 000 km au Sénégal, Mali, Côte-d'Ivoire, Haute Volta, Niger, Algérie, Tunisie. Elle a notamment ouvert la piste à peu près impraticable de Kayes à Bamako, exploré le pays Dogon, le Sahel, le Ténéré, le Tassili, le Hoggar, le Tademait...

L'itinéraire finalement déterminé, sportif, difficile, passionnant, à la limite du possible, ils seront cent jeunes Français de 18 à 30 ans qui le parcoureront en novembre prochain. Cent privilégiés, venus de toutes les régions de France, de tous les milieux, de toutes les professions, sélectionnés parmi 944 comme les meilleurs dans la spécialité qu'ils devaient choisir : médecins, mécaniciens, intendants, rédacteurs, photographes, cameramen, preneurs de son, dessinateurs. Car ils ne feront pas ce raid en touristes, chacun d'entre eux y aura sa responsabilité et son rôle à jouer au sein d'une collectivité homogène, solidement structurée.

Soixante 2 CV et huit Berliet

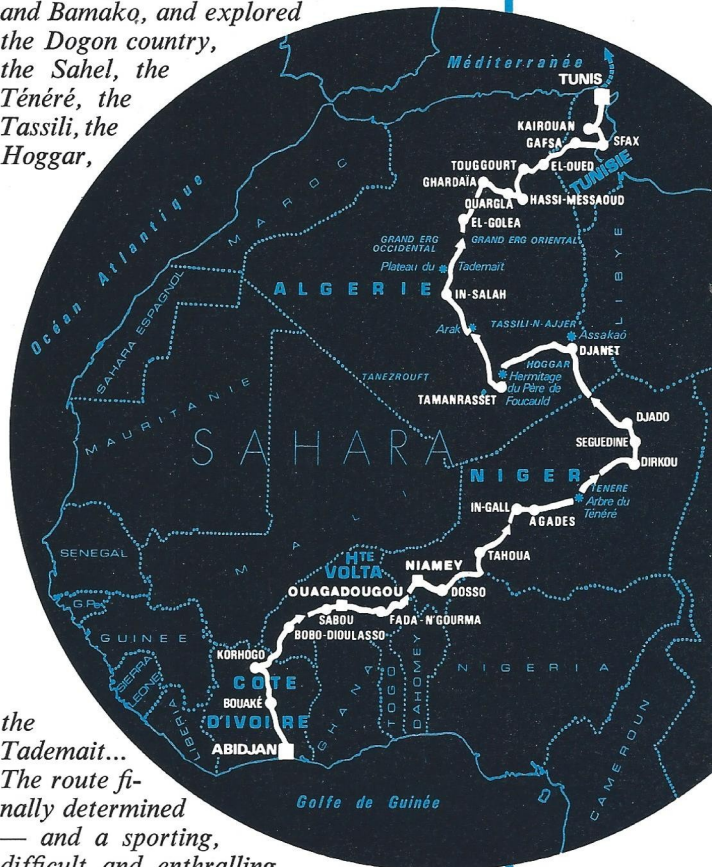
Ils seront deux par voiture (des 2 CV 6, Dyane 6, fourgonnette 3 CV de moins de 4 ans) qui formeront un équipage. Cinq équipages constitueront un groupe. Deux groupes (soit dix équipages), auxquels s'ajouteront deux 2 CV (organisateur et journaliste) et un camion Berliet L 64 « Saharien » composeront une « unité » qui deviendra indissociable à partir de Niamey.

Le Raid comprendra donc au total soixante 2 CV et huit camions Berliet. En faisant appel à Berliet (dont on n'a pas oublié les célèbres missions Ténéré-Tchad 1960) et à ses chauffeurs sahariens pour l'appui logistique de l'expédition, Citroën - TOTAL - RTL ont mis un gros atout dans leur jeu. Ce n'est pas trop : la traversée du Ténéré par soixante 2 CV constitue un exploit sans précédent, une « première » qui marquera dans les annales de l'automobile. Ceux qui vivront cette aventure exceptionnelle s'en souviendront toute leur vie.

Ce qui leur est demandé :

Comment l'auront-ils mérité ? D'abord en franchissant le barrage des sélections dans la spécialité qu'ils auront choisie. Ensuite en consacrant leurs loisirs (et leurs économies) jusqu'au départ, à la préparation de l'expédition, notamment à la préparation de leur voiture et de leur équipement. Enfin en faisant preuve pendant le Raid d'un moral de fer et d'un caractère solidement trempé. Le désert, un désert absolu comme le Ténéré, est un révélateur invincible. Chacun y trouvera sa vérité en touchant le fond de lui-même. Le soleil, le silence, la solitude, la fatigue... ceux qui y résisteront seront des hommes à part

Coast, Haute Volta, the Niger, Algeria and Tunisia. In particular, it opened up the almost impracticable track between Kayes and Bamako, and explored the Dogon country, the Sahel, the Ténéré, the Tassili, the Hoggar,



the Tademait... The route finally determined

— and a sporting, difficult and enthralling one it is — will be covered by one hundred young Frenchmen aged between 18 and 30 during the month of November next. One hundred privileged young people, from all parts of France, from all social levels, from all professions, selected from among 944 candidates as the best in the speciality they had to choose: doctors, mechanics, managers, writers, photographers, cameramen, sound recorders, artists. For this run will not be a run for tourists: each of them will have his responsibility and his part to play within a homogeneous, structurally wellfounded community. Each car (2 CV 6s, Dyane 6s, 3 CV light vans less than 4 years old) will carry a team of two. Five teams will make up a group. Two groups (i.e. teams), joined by two 2 CVs (organizers and journalists) and a Berliet L 64 "Saharian" lorry, will make up a "unit" which will remain indivisible from Niamey onwards. The Run will thus include sixty 2 CVs and nine Berliet lorries. By calling upon Berliet (whose famous Ténéré-Tchad missions in 1960 are far from forgotten) and on their Saharian drivers to lend logistic support to the expedition, Citroën-Total-RTL have acquired a major trump. And this will be very necessary: sixty 2 CVs crossing the Ténéré is an unprecedented feat, a "première" which will stay in the annals of motor-car history. Those who live through



Photo Martinez (Citroën 19.148)

entière et l'auront prouvé. Ils devront se dévouer aux autres, les supporter d'abord, les aider ensuite, pour réussir ensemble l'exploit qui leur est proposé.

Ce qui leur est offert :

En échange, ils accèderont à l'Aventure avec un grand A, superbe, dure, rugueuse, magnifique. Citroën - TOTAL - RTL la mettent à leur portée en organisant ce raid exceptionnel, en prenant à leur compte le transport des voitures et des équipages jusqu'à Abidjan, le retour de Tunis à Marseille (où le Raid sera solennellement déclaré achevé le 1^{er} décembre 1973), la totalité des carburants et des lubrifiants.

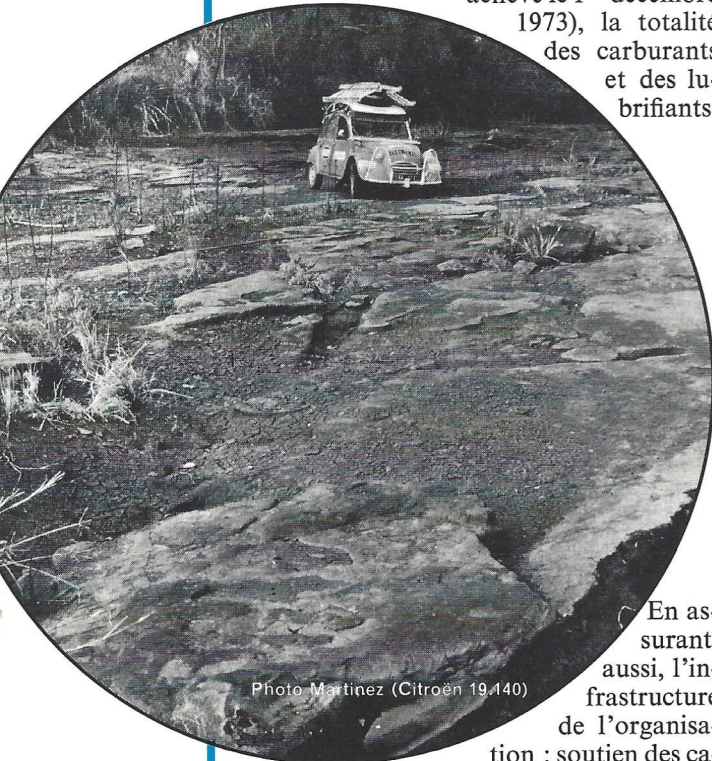


Photo Martinez (Citroën 19.140)

En assurant, aussi, l'infrastructure de l'organisation : soutien des camions, transport des pièces détachées, de l'outillage de dépannage, des réserves d'essence, d'eau et de vivres; l'encadrement, réduit mais solide, par des spécialistes et des hommes d'expérience (notamment 12 chauffeurs de Berliet et 7 mécaniciens du service Compétitions Citroën); en se chargeant des démarches administratives et

this experience will remember it all their lives.

What is expected of them

What will they have done to deserve it? First, by getting past the selective barrage in the specialized branch chosen by them. Then by devoting their leisure (and their savings), up to the time of the start, to preparing the expedition, and in particular to making their car and their equipment perfectly ready. Finally, during the run, by showing unassailable morale and great strength of will. The desert, more especially absolute desert such as the Ténéré, in an unforgiving indicator. Each and every one will find his own truth by delving into his profoundest depths. The sun, the silence, the loneliness, the fatigue... those who stand up to it will be men in the fullest sense of the term, and will have proved it. They will have to devote themselves to the others, first supporting them, then helping them, in order that all shall together succeed in the task set before them.

What they are offered

In exchange, they will have access to Adventure with a capital "A", fabulous, tough, rough and magnificent. Citroën-Total-RTL are placing it within their reach by organizing this exceptional run, taking for their account transport of the cars and teams to Abidjan and their return from Tunis to Marseille (where the Run will solemnly be declared over on 1st December) and all fuel and lubricants. Also by assuming the material logistics of the operation: support from the lorries, transport of spares and tools in case of failure, fuel reserves, water and victuals; solid leadership from a few men, but specialists all and experienced (in particular 12 Berliet drivers and 7 mechanics from the Citroën "Competitions" Department); by seeing to the administrative and customs formalities, discussions with insurance companies and the suppliers of selected stores, in

douanières, des discussions avec les assurances, les fournisseurs d'équipement sélectionnés, pour obtenir de meilleurs prix par des achats groupés, etc.

Bref en rendant possible, financièrement et pratiquement, à cent jeunes, une expédition qu'isolément et sans appui ils n'auraient jamais pu envisager d'entreprendre.

Ce qui la rend possible aussi, c'est l'extraordinaire 2 CV et ses qualités de robustesse. Une certaine conception de l'automobile qui transforme à volonté la moins chère des voitures particulières en un véhicule tout terrain capable d'aller presque partout. Elle en fournira avec le « Raid Afrique 1973 » une nouvelle preuve, la plus spectaculaire, la plus éclatante, à l'occasion de son anniversaire, car en octobre prochain, la plus jeune voiture du monde aura 25 ans. 25 ans, c'est aussi l'âge moyen de ces cent jeunes gens (garçons et, pourquoi pas, filles) qui vont aborder un monde nouveau, varié, inattendu et passionnant.

8 000 km d'aventure

En Côte-d'Ivoire, la piste commence à 400 km d'Abidjan. Les premiers kilomètres permettront à chacun de prendre «roue» sur le continent africain, de traverser la forêt tropicale du nord de la Côte-d'Ivoire, chez les Sénoufos, les Malinkes, les hommes de la savane, et de découvrir le « poro », au cours duquel l'homme panthère danse et bondit au rythme des incantations. Les conducteurs affrontent les premières zones de tôle ondulée, le « mur du son » des automobiles, sur lesquelles circulent en novembre des semi-remorques portant des troncs d'arbres immenses. En Haute Volta, les premiers hippopotames se montrent à Bobo Dioulasso : le cadre a changé, le climat est plus sec, les habitations sont en terre agglomérée, la route devient plus difficile, y circulent des chars convoyant la récolte immaculée du coton.

Après un arrêt à la mare aux caïmans sacrés de Sabou, c'est l'arrivée à Ouagadougou, carrefour du folklore africain où

order to secure the most favourable prices by grouping purchases, and so on.

In brief, by making it possible, financially and practically, for 100 young people to take part in an expedition which, alone and unaided, they could never have contemplated undertaking.

A birthday feat

Another thing that makes it possible is the extraordinary 2 CV and its qualities of sturdiness. A certain concept of the motor car which at will turns the least expensive of private cars into a vehicle able to negotiate any type of ground and to perform practically any feat.

With the 1973 "Raid Afrique", it will once more give ample proof, of a particularly spectacular and brilliant nature, of what it can do — to celebrate its birthday ;

for in October next, the youngest car in the world will be 25. 25 years is also the average age of those hundred young people (young men and, why not, girls) who are going to head for a new, varied and fascinating world.

5000 miles of adventure

On the Ivory Coast, the track starts 250 miles from Abidjan. The first miles will allow everybody to "set wheel" on the African continent, to go through the tropical forest of the northern Ivory Coast, among the Senufus, the Malinkes, the men of the savanna, and to discover the "poro", during which the panther-man dances and leaps to the rhythm of incantations. The drivers will there meet the first "corrugated iron" areas, the "sound barrier" for motor vehicles, over which, in the month of November, half-trailers carrying huge tree trunks run. In the Haute Volta, the first hippos are to be seen at Bobo Dioulasso: the scenery has changed, the climate is drier, the living huts are of

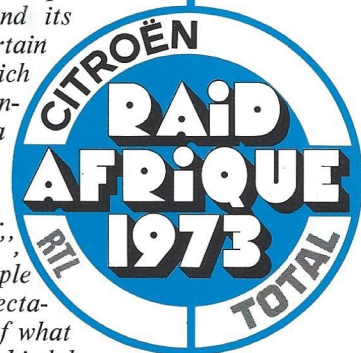
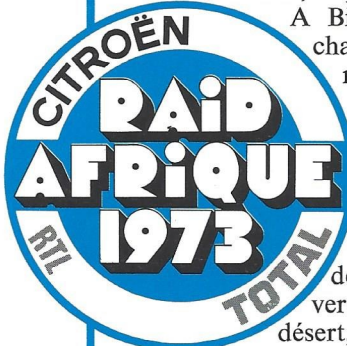


Photo Martinez (Citroën 19.149)



quelques participants auront peut-être la chance d'être reçus par le Moro Naba, l'empereur des Mossis. Puis ce sera Fada N'Gourma, la région Gourmantché, l'entrée au Niger et l'arrivée à Niamey; les premières caravanes, les premiers dromadaires.

A Birni-Nkonni, le Raid change de cap et prend résolument la direction du Nord et du Sahel. Peu à peu, les feuilles se font épinées, une maigre végétation anime encore les grandes surfaces de sable. Le Raid traversera là son premier désert, un désert qui depuis sept ans s'étend chaque année plus au sud, progression dramatique rendue tragique cette année par une sécheresse extrême qui tue les cultures, affame les bêtes et les hommes. Sur toute la largeur des confins méridionaux du Sahara, c'est une véritable catastrophe qui met des millions de personnes en danger de mort.

Grande "première" au Ténéré

A partir d'Agadès, au pied de l'Aïr, les participants découvriront les paysages du silence et de l'immobile, horizon de sable qu'aucune végétation, aucun arbre ne vient troubler. Jour après jour, à chaque lever du soleil, les 2 CV reprendront leur lente progression jusqu'à la nuit, s'ensablant parfois dix fois de suite en une journée dans les zones de fesh-fesh, avant d'arriver à la palmeraie de Dirkou, de longer les falaises de Kaouar, de se diriger vers le pic Zumri, espoir et balise idéale pour les conducteurs du désert. Plus loin : Séguédine et ses salines abandonnées, Djado, ville morte, et l'oasis de Chirfa. C'est la route découverte par la mission Ténéré conduite par Maurice Berliet en 1960, traversant le désert sans autres points de repère que les puits et les ergs.

Le Raid retrouvera enfin la piste et ses balises de pierre, espacées d'abord de

wattle and daub, while the roads become more difficult, with great carts carrying the immaculate cotton crop.

After a halt by the sacred crocodiles' pool at Sabou, comes Ouagadougou, the crossroads of African folklore, where a few of the participants may have the good luck of being received by Moro Naba, Emperor of the Mossis. Then on to Fada N'Gourma, the Gourmantche region, the Niger region and arrival at Niamey; the first caravans, the first dromedaries are to be seen in the town and at its gates.

At Birni-Nkonni, the Run sets its compass on another course, heading resolutely for the North and for Sahel. Leaf gradually turns to thorn, while a scant vegetation still provides the wide sandy spaces with some form of life. This is where the Run is to cross its first desert, a desert which for the past seven years has been encroaching southwards, a dramatic progress made tragic by extreme drought which kills off crops, starving cattle and men. Over the entire width of the southern confines of the Sahara this forms a real peril endangering the lives of millions of people.

Great Ténéré "première"

From Agadès, at the foot of the Aïr, participants will find landscapes of silence and immobility, a sandy horizon undisturbed by vegetation or trees. Day after day, at sunrise, the 2 CVs will resume their slow trek until sundown, sometimes getting "bogged down" in sand, up to the axles, as many as ten times in a single day in the region of Fesh-Fesh, before reaching the palm oasis at Dirkou, following the Kaur cliffs, heading for the peak of Zumri, object of hope and ideal landmark for desert drivers. Further on: Séguédine and its abandoned salt deposits; Djado, the dead city, and Chirfa oasis. This is the route discovered by Maurice Berliet, heading the Ténéré Mission in 1960, crossing the desert without any landmarks but water-holes and ergs.

The Run will then finally rejoin the track,



Photo Martinez (Citroën 19.151)

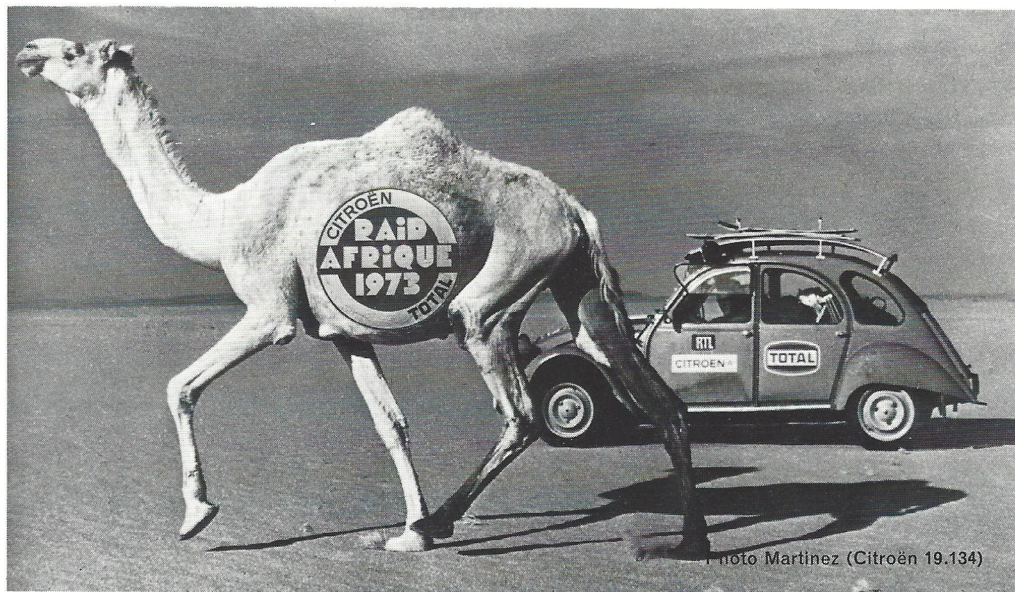


Photo Martinez (Citroën 19.134)

près de 20 km. Il passera le tropique du Cancer et la frontière Nigéro-Algérienne avant d'aborder, au pieds des massifs du Tassili, Djanet, oasis aux trois hammeaux, aux sources permanentes, à la palmeraie magnifique.

Nouveau relief, nouveau paysage, difficultés nouvelles, dans les pistes rocheuses et escarpées du Hoggar : il faudra avancer à flanc de rochers, sur des pierres roulantes, parmi les « tuyaux d'orgues », dans un silence inquiétant, pour arriver à l'Assekrem, ermitage du Père de Foucault, à 2 918 mètres d'altitude.

Ce sera ensuite la descente vertigineuse sur Tamanrasset; puis les gorges d'Arak, Aïn Salah, le plateau du Tademaït, les oasis : El Golea, Ghardaïa.

Les noms redeviendront plus familiers : Ouargla, cité des roses de sable et des roses de sel, Hassi-Messaoud et ses puits de pétrole, Touggourt, El Oued, la frontière tunisienne et ses oasis, Nefta, Tozeur. Le Raid retrouvera la Méditerranée à Sfax, gagnera El Djem et son extraordinaire amphithéâtre romain, Kairouan, haut lieu de l'Islam, avant d'entrer à Tunis, ultime étape avant le retour à Marseille.

with its stone cairns as landmarks, at first spaced some twelve miles apart. It will cross the Tropic of Cancer and then the Niger-Algeria frontier before reaching Djanet, the three-hamlet oasis, with its permanent springs and magnificent palm trees, at the foot of the Tassili range.

Fresh mountains, fresh landscapes and fresh difficulties on the rocky, steep tracks of the Hoggar: the road will lie by the rock face, over rolling stones, among the "organ pipes", in eerie silence, to reach the Assekrem, Father de Foucault's retreat, 9,574 ft up.

Then comes the dizzying descent to Tamanrasset, then the Arak gorge, Ain Salah, the Tademaït plateau, and the oases: El Golea, Ghardaïa.

Names will then become more familiar again: Ouargla, city of desert roses and salt roses, Hassi-Messaoud and its oil wells, Touggourt, El Oued, the Tunisian frontier and its oases, Nefta and Tozeur. The Run will reach the Mediterranean at Sfax, will proceed to El Djem and its extraordinary Roman amphitheatre, Kairouan, one of the sacred cities of Islam, before Tunis, last halt on the way home.

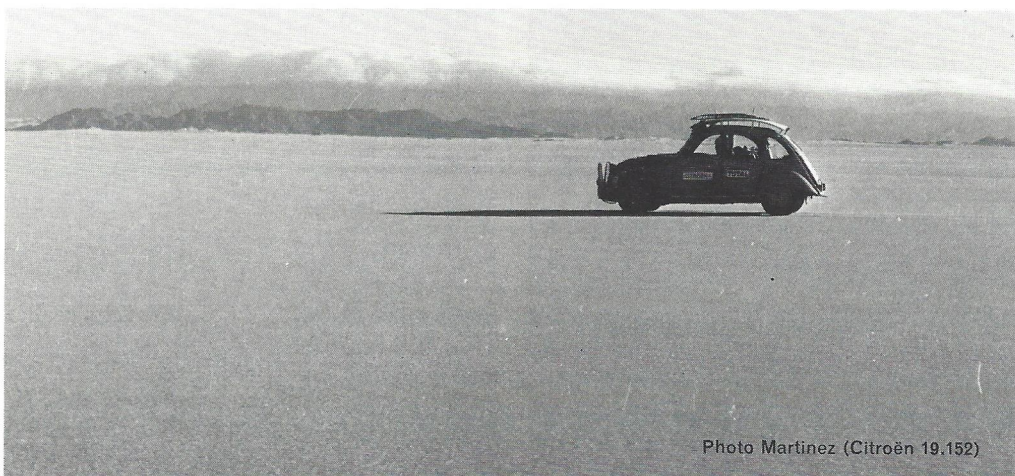


Photo Martinez (Citroën 19.152)

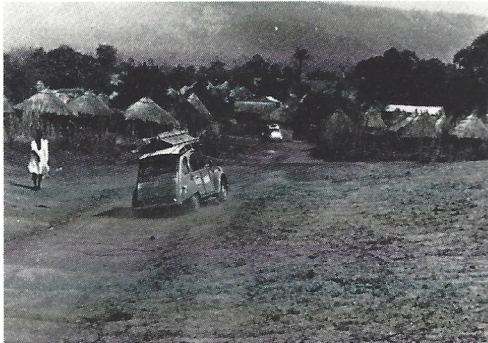
PHOTO THÈQUE



19.153



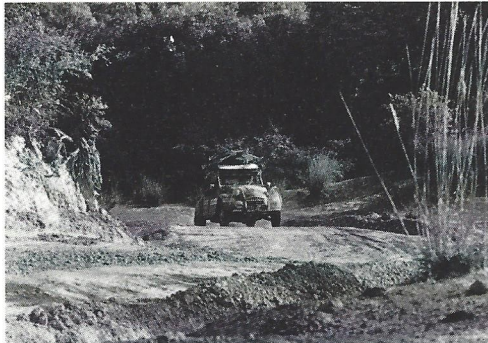
19.136



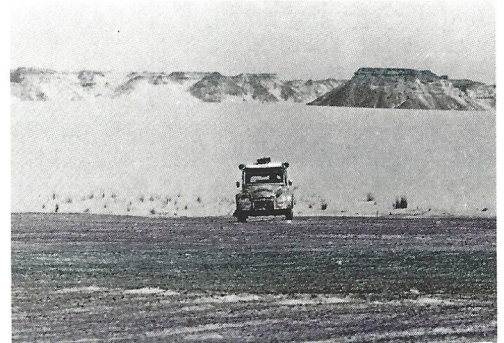
19.154



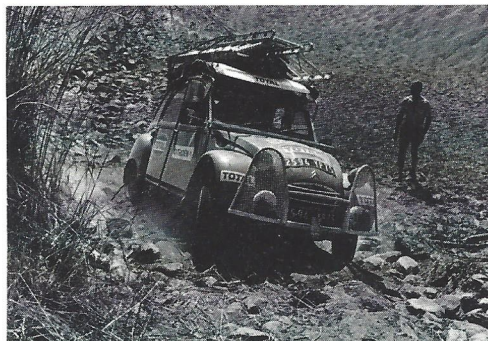
19.157



19.155



19.158



19.156



19.159

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

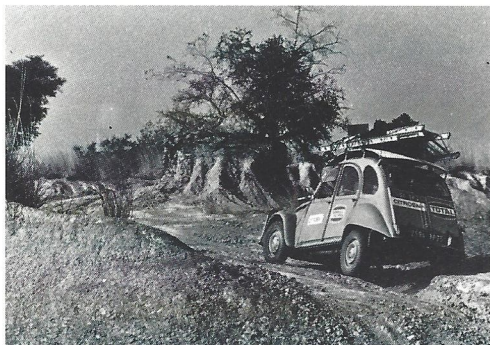
These photographs are available copyright free to journalists. Merely write to Citroën's Public Relations Department quoting the reference number, and you will receive the 21 × 29.7 (8.3 × 11.7 inch) prints requested.



19.160



19.164



19.161



19.165



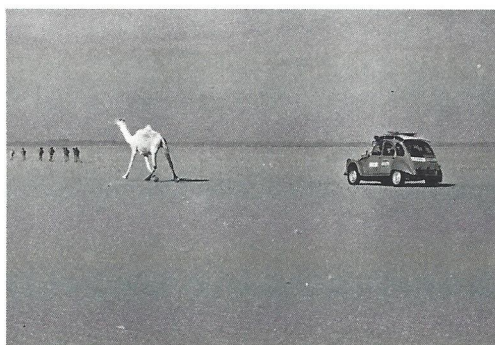
19.162



19.166



19.163



19.145

2 CV, Dyanes, Méhara déchaînées

Le succès et l'enthousiasme furent tels, l'an dernier, pour le « Pop'cross » d'Argenton-sur-Creuse-Le Pêcheureau, cette nouvelle formule de course tous terrains pour 2 CV, Dyane et Méhari inventée par Citroën associé à RTL, qu'en 1973 il fallait poursuivre. On poursuit et même on va plus loin : Citroën, TOTAL, RTL organisent cette année pour les jeunes (de 18 à 30 ans) conducteurs de 2 CV, Dyane et Méhari, non pas une mais trois « Rondes Tous Terrains », trois 2 CVchées fantastiques de 24 heures qui seront autant de fêtes de la 2 CV et de la jeunesse, organisées chaque fois avec le concours précieux de l'Association Sportive Automobile locale et des municipalités :

— les 19 et 20 mai en Saône-et-Loire, sur le circuit de Torcy près du Creusot (ASA du Creusot), dessiné sur place par Mme Cotton, chef du service Compétitions Citroën,

— les 16 et 17 juin dans l'Indre, sur le circuit désormais célèbre de la Fonteneuille, tracé et aménagé en quelques jours au bulldozer dans une carrière désaffectée au Pêcheureau, près d'Argenton-sur-Creuse (ASA Vallée de la Creuse),

— les 30 juin et 1^{er} juillet dans le Gers, sur le circuit de la Téoulère à Vic-Fézensac (Racing Club du Fézensac, ASA Armagnac-Bigorre).



2 CVs, Dyanes, Mehara all having a ball

The "Pop' cross" event at Argenton-sur-Creuse-Le Pêchereau last year was such a success and aroused so much enthusiasm for this new type of cross-country contest for 2 CVs, Dyanes and Mehara invented by Citroën in association with RTL that it had to be followed up in 1973. Followed up it will be, and even developed: Citroën, Total and RTL are this year organizing for young (18 to 30 year old) drivers of 2 CVs, Dyanes and Mehara not merely one but three "Cross-Country Circuits", three fantastic 24-hour rides which will form a like number of fêtes for the 2 CV and the young people, organized in every case with the valuable aid of the local Automobile Sports Association and of the town councils:

— on 19th and 10th May in the department of Saône-et-Loire, on the Torcy circuit near Le Creusot (Le Creusot ASA) laid out on the spot by Mrs Cotton, Head of the Citroën Competitions Department;

— on 16th and 17th June in the department of Indre, on the now famous circuit of La Fonteneuille, traced out and laid out in a few days with bulldozers in an abandoned quarry at Le Pêchereau, near Argenton-sur-Creuse (Creuse Valley ASA);

— and on 30th June and 1st July in the department of Gers, on the circuit linking Télouère with Vic-Fézensac (Fézensac Racing Club, Armagnac-Bigorre ASA).

POËN RTL
POP
CROSS
73
S TERRAINS





Partout des manifestations se préparent pour le 25^e anniversaire de la petite Citroën

Un peu partout dans le monde, les filiales Citroën s'apprêtent à commémorer à leur façon le 25^e anniversaire de la 2 CV, que l'on a vue, pendant un quart de siècle, rouler sur toutes les routes de la terre et même là où il n'y avait pas de route.

La Suisse ouvre les réjouissances avec son « Safari 2 CV », proposé par Citroën - TOTAL - Michelin, aux conducteurs de 18 à 30 ans, les 27, 28 et 29 avril 1973 : parcours de concentration de 500 km dans toute la Suisse jusqu'à Sion; rallye alpin, slaloms, gymkhana, épreuves tous terrains, cortège, repas en commun, distribution des prix.

Presque en même temps, en Yougoslavie : première rencontre mondiale des Clubs Citroën, du 29 avril au 2 mai, à Porec, sur la côte adriatique (100 km de Rijeka), où sont attendues près de mille 2 CV du monde entier, qui participeront à toutes sortes de festivités prévues pour elles par les organisateurs (le club yougoslave AS Citroën; CIMOS, entreprise qui fabrique les Citroën en Yougoslavie; la société hôtelière Plava Laguna et les Relations Publiques Citroën) : concours de la plus longue distance parcourue pour se rendre à Porec, concours de décoration des voitures, concours de la plus vieille 2 CV, concours de précision de conduite, d'aptitudes mécaniques, grand défilé, excursions, etc. Le 5 mai, en Hollande : Festival des 25 ans de la 2 CV, grand rallye-concentration vers Utrecht où aura lieu une sorte de « Kermesse héroïque » des 2 CV. C'est là que pour la première fois sera exposée une pièce unique au monde : le seul prototype existant de la véritable 2 CV monophaire de 1939.

En Norvège : rallye spécial 2 CV, organisé en mai avec le concours du club Citroën scandinave. La plus ancienne 2 CV de Norvège sera offerte au Musée Technique National.

En Autriche : concours de la 2 CV la plus drôle et de la 2 CV la plus ancienne (mai et juin).

Au Danemark : concours de l'affiche la plus originale sur la 2 CV, concours de 2 CV peintes par les artistes danois (elles circuleront ensuite dans les plus grandes villes). Sans oublier l'Espagne (concours artistique dans les universités sur le thème de la 2 CV), la Belgique (grand rassemblement des 2 CV sur le circuit de Nivelles, avec concours de consommation TOTAL) et l'Allemagne (rencontre d'automne).

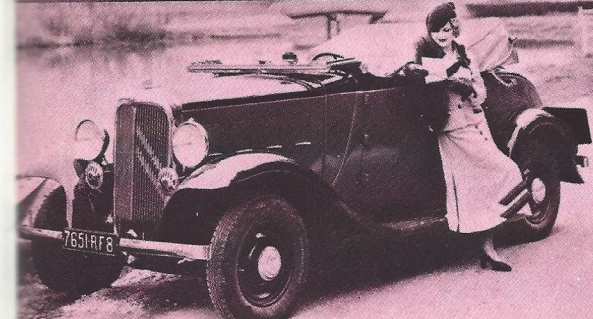
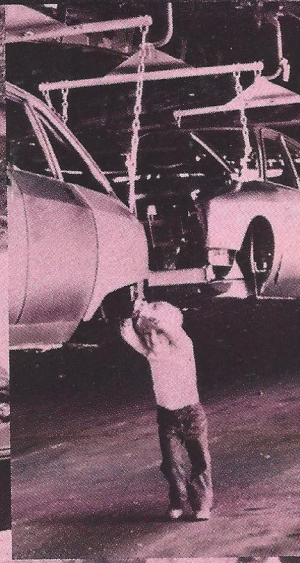
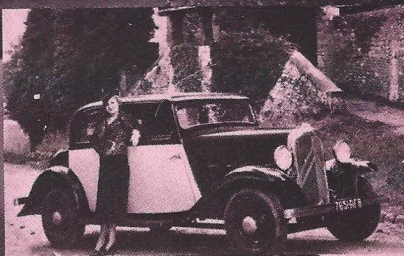
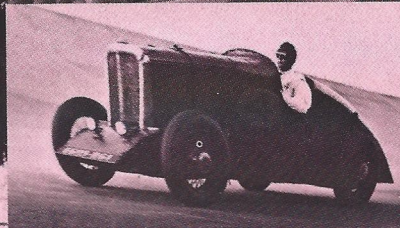
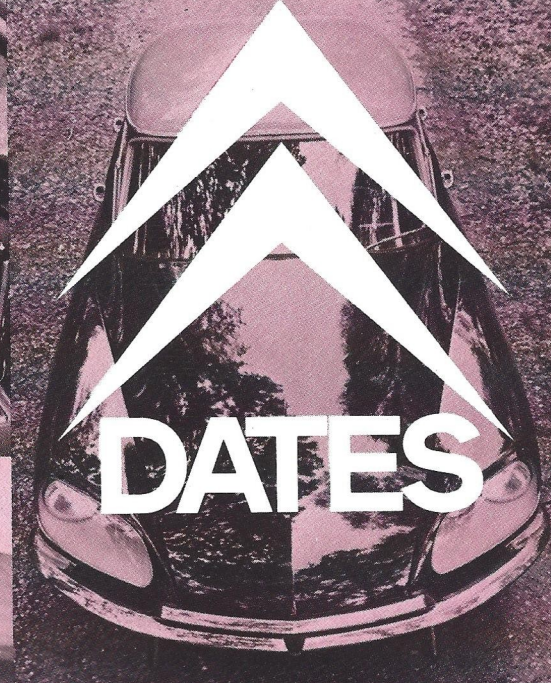
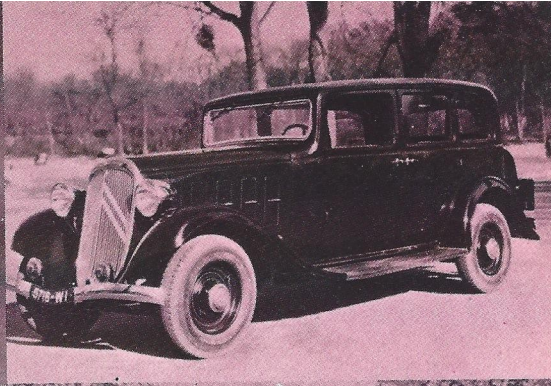
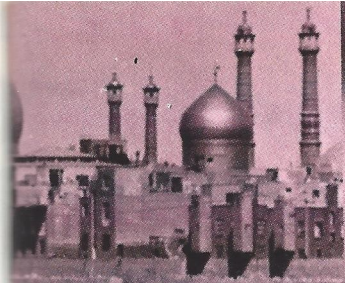
All over the World, preparations are being made to celebrate the little Citroën's 25th anniversary

Almost all over the World, Citroën subsidiaries are getting keyed up to celebrate, each in their own way, the 25th birthday of the 2 CV, which has for the last quarter of a century been running over the roads of the World, even where roads were absent. Switzerland is to start the fun with its "2 CV Safari", suggested by Citroën-Total-Michelin as a possibility for drivers aged between 18 and 30, on 27th, 28th and 29th April 1973: 310-mile concentration run throughout Switzerland, up to Sion: Alpine rally, slaloms, gymkhana, cross-country tests, motorcade, communal meal, and Prize-Giving. Almost simultaneously, in Yugoslavia: first World encounter of Citroën Clubs, from 29th April to 2nd May, at Porec on the Adriatic Coast (60 miles from Rijeka) where about one thousand 2 CVs are expected to forgather from all over the world, and which will be taking part in all sorts of festive events planned for them by the organizers (the Yugoslav Citroën Club; CIMOS, the firm manufacturing Citroën in Yugoslavia; the Plava Laguna Hotel company and the Citroën PR department): Competition for the longest distance covered in getting to Porec, best decorated car contest, contest for the most elderly 2 CV present, accurate driving contest, mechanical know-how contest, great motorcade, tourist trips, and so on.

On 5th May, in Holland: 2 CV twenty-five year festival, with a great rally concentrating in the Utrecht region, where a sort of "Kermesse Héroïque" of the 2 CVs is to take place. This is where, for the very first time, a perfectly unique museum-piece is to be put on show: the only existent prototype of the single-headlight 1939 2 CV. Norway: a special 2 CV rally, organized in May with the assistance of the Scandinavian Citroën Club. The oldest 2 CV in Norway will be offered as a gift to the National Technical Museum.

Austria: competitions for the most amusing, and for the oldest, 2 CVs (May and June). Denmark: contest for the most original poster concerning the 2 CV; contest for 2 CVs painted and decorated by Danish artists (which will thereafter run through the streets of the chief cities).

Spain should not be forgotten either: University art students' competition with the 2 CV as theme; nor should Belgium (grand gathering of the 2 CV clans on the Nivelles circuit for the great Total consumption run); Germany (Great Autumn Meeting).



LES USINES



Usine de Javel
Chaîne de montage des châssis
Photo Citroën 13 370

Pour la première fois en Europe, la construction de voitures est entreprise en grande série. André Citroën a importé en France le travail à la chaîne, en vue de fabriquer son premier modèle dans l'usine qu'il vient de construire sur douze hectares d'anciens potagers, quai de Javel à Paris.

Né le 5 février 1878, André Citroën avait déjà fondé en 1913, douze ans après sa sortie de l'École Polytechnique, la Société des Engrenages Citroën. La denture de ces engrenages en forme de chevrons devient l'emblème de la marque et, stylisé, il symbolise aujourd'hui encore sa production.

Mass production of motor cars starts for the first time in Europe. André Citroën had imported into France the production line technique to bring out his first model in the works he had just built on 30 acres of old kitchen gardens along the Quai de Javel, Paris.

Born on 5 February 1878, André Citroën had already founded in 1913, twelve years after he had graduated from the École Polytechnique, the Société des Engrenages Citroën, and it was their chevron-shaped teeth that became the emblem of the marque; they still symbolize the Company's production.

La production annuelle de Citroën atteint : 10.000 unités.

Annual production reached 10,000 units in the Citroën's factories.

Mise en production de l'unité principale de Levallois, à une allure record, pour la fabrication du célèbre Torpédo « 5 CV Trèfle ». Cette usine appartenait aux Automobiles Clément Bayard jusqu'à ce qu'elle soit louée par André Citroën à la fin de l'année 1921. Sont usinés à Levallois, les pièces détachées, les accessoires de carrosserie et les roulements à bille. Cette usine, qui deviendra plus tard le « Royaume de la 2 CV » sera rachetée par Citroën en 1929.

The main works at Levallois got into production at a record rate, started making the famous "5 CV Trèfle" open tourer. This factory, lying along the bank of the Seine, belonged to Automobiles Clément Bayard until rented by André Citroën in late 1921. At Levallois were machined parts, coachwork accessories and ball bearings. This plant, which was later to become the "Kingdom of the 2 CV", was bought over by Citroën in 1929.

Mise en production de l'usine de Saint-Charles pour l'usinage et le montage des boîtes de vitesses des 5 CV.

Production started in the Saint-Charles works, machining and assembling the 5 CVs gearboxes.

Inauguration dans l'usine de Javel, du premier convoyeur de 49 mètres de long qui produit 100 voitures/jour. C'est la première tentative de ce genre en Europe pour améliorer les méthodes de fabrication.

Inauguration, at the Javel works, of the first 160-foot-long conveyor, producing 100 cars daily.

This was the first European attempt of this kind to improve production methods.

Création en Angleterre d'une société commerciale « Citroën Cars Limited ».

In England, a commercial company, "Citroën Cars Ltd", was set up.

Mise en production de l'usine de St-Ouen lorsque Citroën adopte la carrosserie « tout acier ». Spécialisée dans l'emboutissage à froid, elle est équipée de 250 presses dont certaines ont une puissance de 1.400 tonnes.

The St-Ouen works started production as soon as Citroën adopted the all-steel body. Specialized in cold pressing, its shops housed 250 presses, some of them with a capacity of 140 tons.

Première carrosserie « tout acier » fabriquée pour la « B 12 ».

First all-steel body manufactured for the "B 12".

Mise en service, à la fin de l'année, de l'usine des Épinettes, annexe de St-Ouen, construite pour la fabrication et le traitement des ressorts.

At the end of the year, production started at the Épinettes works, an off-shoot of Saint-Ouen, built for the production and processing of springs.

Création de sociétés commerciales à l'étranger : Bruxelles (Belgique) : « Société Belge des Automobiles Citroën »; Amsterdam (Hollande) : « N.V. Automobiles Citroën »; Milan (Italie) : « Società Anonima Italiana Automobili Citroën »; Genève (Suisse) : « Société Anonyme pour la vente en Suisse des Automobiles André Citroën »; Copenhague (Danemark) société « Automobiles Citroën A/S ».

Commercial companies set up abroad : Brussels (Belgium) : "Société Belge des Automobiles Citroën"; Amsterdam (Holland) : "N.V. Automobiles Citroën"; Milan (Italy) : "Società Anonima Italiana Automobili Citroën"; Geneva (Switzerland) : "Société Anonyme pour la vente en Suisse des Automobiles André Citroën"; Copenhagen (Denmark) : "Automobiles Citroën A/S" company.

André Citroën fonde « la Société Anonyme André Citroën » au capital de 100 millions.

André Citroën floats the "Société Anonyme André Citroën" with a capital of 100 million francs.

Cadences de production : 250 voitures/jour.

Production : 250 cars daily.

1921

1922

1923

1924

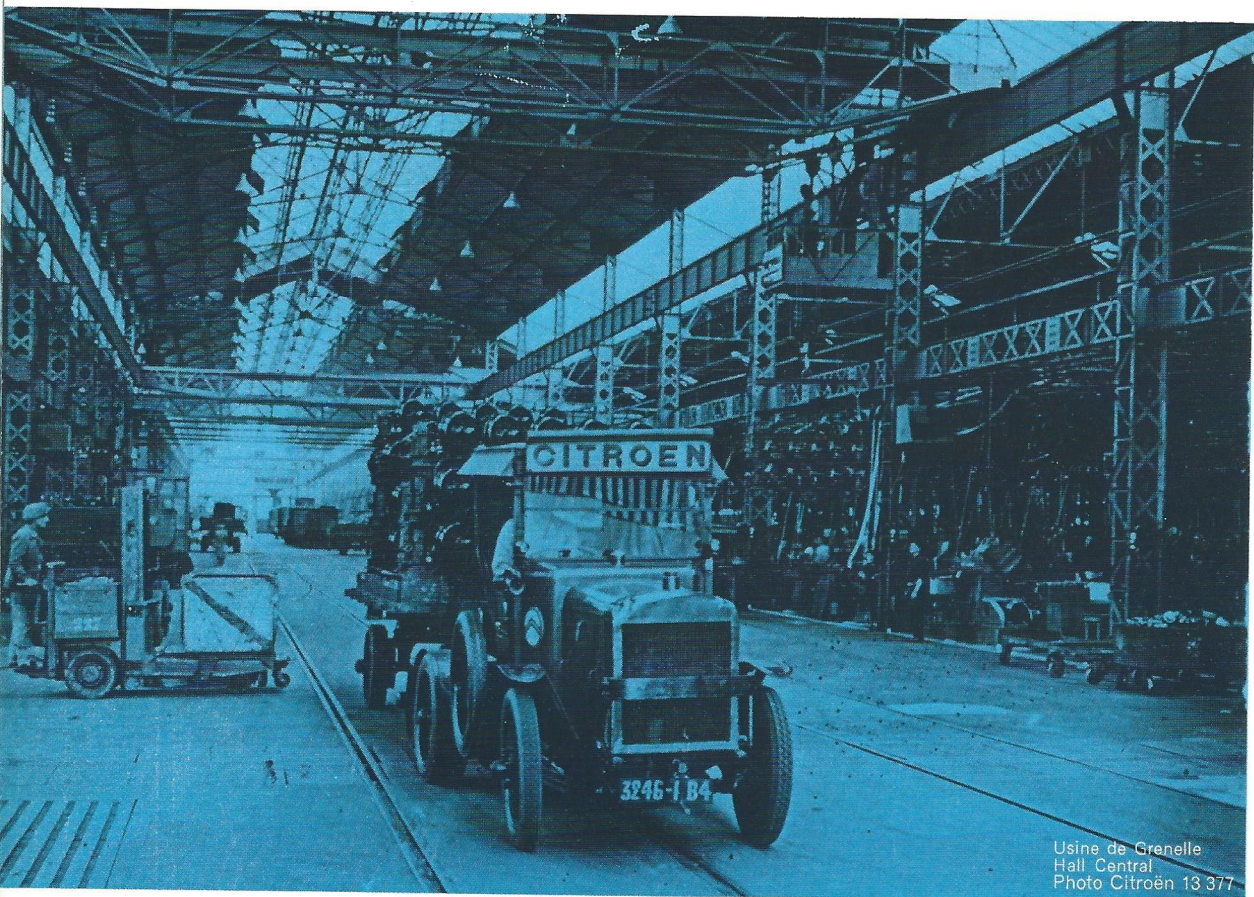
1925

Citroën forme et développe en France son réseau. C'est la première organisation qui mérite réellement ce nom : les 200 agents de 1919 sont 5.000 en 1925.

Création à Madrid (Espagne) de la Société commerciale « Sociedad Espanola de Automoviles Citroën », et à Alger, de la « Société Nord Africaine des Automobiles Citroën ».

Citroën forms and develops the French network. It was the first organization really to deserve the name : the 200 agents of 1919 had grown to 5,000 by 1925.

In Madrid (Spain) the commercial company "Sociedad Espanola de Automoviles Citroën" was set up, and, in Algeria, de la "Société Nord Africaine des Automobiles Citroën".



1926

Mise en service de l'usine de Clichy affectée à la fonderie, aux forges et à l'étrépage : installation métallurgique unique en Europe.

Mise en service de l'usine de Grenelle pour l'usinage, le montage des essieux avant et des ponts arrière : premières fabrications pour la « B 14 ».

Inauguration d'usines à l'étranger :

Belgique : entrée en production de Bruxelles-Forest, usine de la « Société Belge des Automobiles Citroën » (filiale industrielle et commerciale), pour le montage des « B 14 ». Elle produit aujourd'hui des Méhara et des fourgonnettes AZU et AK.

Angleterre : entrée en production de l'usine de Slough, considérée comme l'une des plus modernes d'Angleterre, pour le montage et la fabrication des carrosseries des 5 CV « Trèfle ». En 1966, l'usine de Slough cessera ses fabrications, « Citroën Cars Ltd » n'étant plus à partir de cette date qu'une filiale commerciale.

Allemagne : entrée en production de l'usine de Cologne pour le montage de la « B 14 », puis des modèles « C 4 » et « C 6 ». La société « Citroën Automobil AG », filiale industrielle et commerciale cessera ses activités pendant la guerre, et seule la filiale commerciale entrera à nouveau

The Clichy works, designed for foundry work, forging and drawing, came into service: it was an ironworks without its equivalent in Europe.

The Grenelle works, for machining and assembling front and rear axles came into service: first production was for the "B 14". Inauguration of foreign factories:

Belgium : the Brussels-Forest works, belonging to the "Société Belge des Automobiles Citroën" (an industrial and commercial subsidiary) came into production for the assembly of the "B 14". It is at the present day producing Mehara and AZU and AK light vans.

England : the Slough Works, considered one of the most modern in the United Kingdom, came into production for the assembly and coachwork manufacture for the 5 CV "Trèfle" 3-seater. In 1966, the Slough Works were to cease production, and "Citroën Cars Ltd." from then on was only to be a commercial subsidiary.

Germany : the Cologne Works for the assembly of the "B 14", and then of the "C 4" and "C 6" models came into production, while the "Citroën Automobil A G" company was set up. In 1959, company headquarters were transferred from Cologne to Pooz.

Usine de Grenelle
Hall Central
Photo Citroën 13 377



Usine de Bruxelles - Forest (Belgique)
Photo Citroën 10.703



Usine de Milan (Italie)
Photo Citroën 10.690

en service en 1950 à Cologne. En 1959, le siège sera transféré de Cologne à Porz.

Italie : entrée en production de l'usine de Milan pour le montage des 5 CV « Trèfle », et à partir de 1928, des modèles « C 4 » et « C 6 ». La « Società Anonima Italiana Automobili Citroën » constituée en 1924, devient à partir de cette date une filiale industrielle et commerciale. A partir de 1932, de nouvelles lois douanières rendent difficile le montage des véhicules en Italie, et la société industrielle cesse ses activités en 1935.

En 1953, une nouvelle usine, spécialisée dans l'outillage de précision, les moules de fonderie, les équipements d'usinage de pièces automobiles et de contrôle, entrera en production à Milan. A sa fermeture en 1968, seule la filiale commerciale restera en activité.

Italy : the Milan plant for the assembly of 5 CV "Trèfle" 3-seaters came into production; from 1928, the "C 4" and "C 6" models were assembled there. The "Società Anonima Italiana Automobili Citroën", set up in 1924, from that date became an industrial and commercial subsidiary. As from 1932, new customs legislation made it difficult to assemble vehicles in Italy, and the industrial company ceased its activities in 1935.

In 1953 a new plant, specialized in precision tools, casting-moulds, and tools for machining-motor-car parts and control instruments went into production in Milan. When it shut down in 1968, the commercial subsidiary alone remained active.

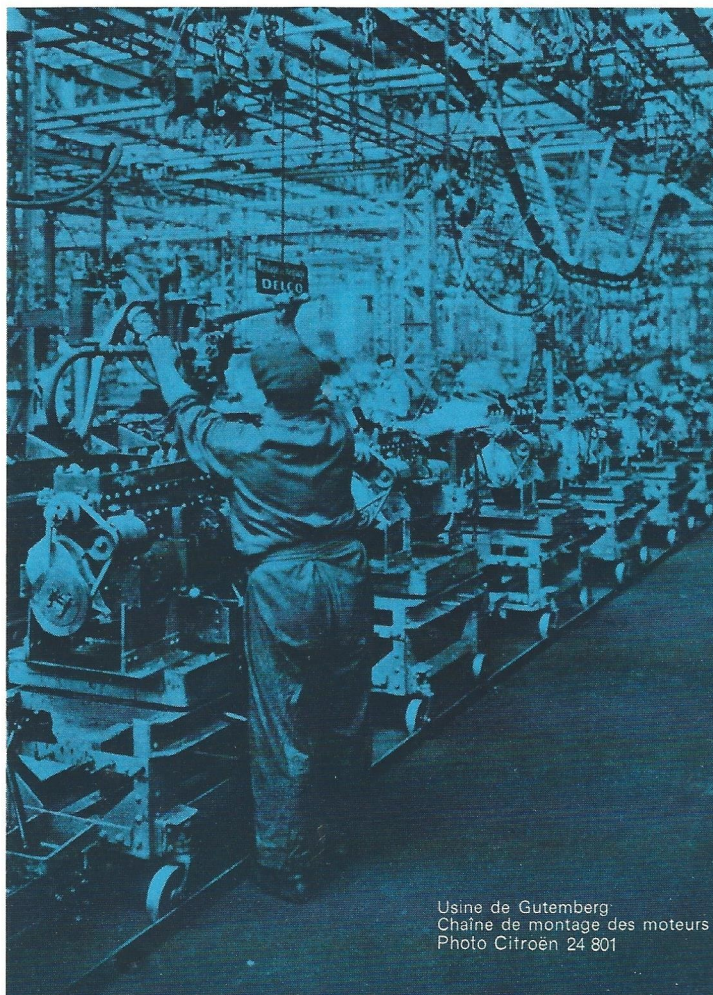
1927

Mise en service de l'usine de Gutenberg pour la fabrication des moteurs et des boîtes de vitesses qui sont assemblés et essayés. Premières fabrications : les moteurs équipant la « C 4 ».

Création à Lisbonne (Portugal) de la société commerciale « Automoveis Citroën SRL », et à Tunis, de la « Société Tunisienne des Automobiles Citroën ».

La superficie des usines Citroën atteint 762.000 m² (France et étranger). Elles emploient 31.000 ouvriers, diminuent considérablement leurs prix tout en atteignant la cadence de fabrication, sans précédent en Europe de 400 voitures par jour.

Le nombre total de véhicules Citroën en circulation est de 319.074 au 31 décembre 1927.



Usine de Gutenberg
Chaîne de montage des moteurs
Photo Citroën 24.801

The Gutenberg works went into operation for machining and assembling front and rear axles and the production of engines and gear boxes, which were also assembled and tested there. First parts manufactured: the engines powering the "C 4s".

In Lisbon (Portugal), the sales company of "Automoveis Citroën SARL" was set up and, in Tunis, the "Tunisienne des Automobiles Citroën", a sales subsidiary.

The overall area occupied by the Citroën works both in France and abroad now reached over 8,200,000 square feet, with a total staff of 31,000 workmen. At 31 December 1927, the total number of Citroën vehicles on the road was 319,074.

1930

Création à Oslo (Norvège) de la société commerciale « Norsk Citroën A/S ».

“Norsk Citroën A/S” company set up in Oslo (Norway).

1933

André Citroën songeant à la cadence de 1000 voitures/jour, et au lancement de son modèle à traction avant décide de démolir ses usines de Javel et de les reconstruire entièrement, le tout en cinq mois. Tandis que l'on abat et que l'on bâtit en plein cœur de l'ancienne usine, celle-ci continue à travailler et à produire régulièrement 360 voitures/jour.

André Citroën, contemplating a daily output of 1,000 cars daily and thinking about the introduction of his front-wheel drive model, decided to demolish the Javel works entirely and to reconstruct them — all within a time span of five months. While demolition and building were going on they went on functioning and producing a steady 360 cars a day.

1934

Citroën se trouve en difficultés financières graves et ne peut plus faire face à ses échéances. A la demande du gouvernement, la société Michelin créancier principal apure ses comptes et renfloue l'affaire. Grâce à Michelin et sous son contrôle la société Citroën continue d'exister.

Citroën found himself in severe financial difficulties and could no longer meet his commitments. At the request of the French government, the Michelin company, settled the outstanding accounts and put the concern back on a sound footing. Under its supervision, Citroën continued to exist.

1935

André Citroën gravement malade meurt le 5 juillet.

André Citroën, seriously ill, died on July 5.

1936

Création à Saïgon (Viêt-Nam) de la société commerciale « Société Automobile d'Extrême Orient ».

Saigon, Viet Nam: “Société Automobile d'Extrême-Orient” company set up.

1940

Durant la guerre la production tend peu à peu vers zéro du fait des circonstances et de l'opposition opiniâtre de la Direction aux exigences de l'occupant.

During wartime, production gradually dropped to zero owing to circumstances.

1946

La production annuelle passe de 9.439 véhicules (1945) à 24.445 véhicules.

The yearly production figure rose from 9,439 vehicles (1945) to 24,445.

1947

Création à Buenos Aires (Argentine) de la société commerciale « Sivara » qui deviendra « Automoviles Citroën SRL » en 1951.

In Buenos Ayres (Argentina), the “Sivara” sales company was set up; it became “Automoviles Citroën” in 1951.

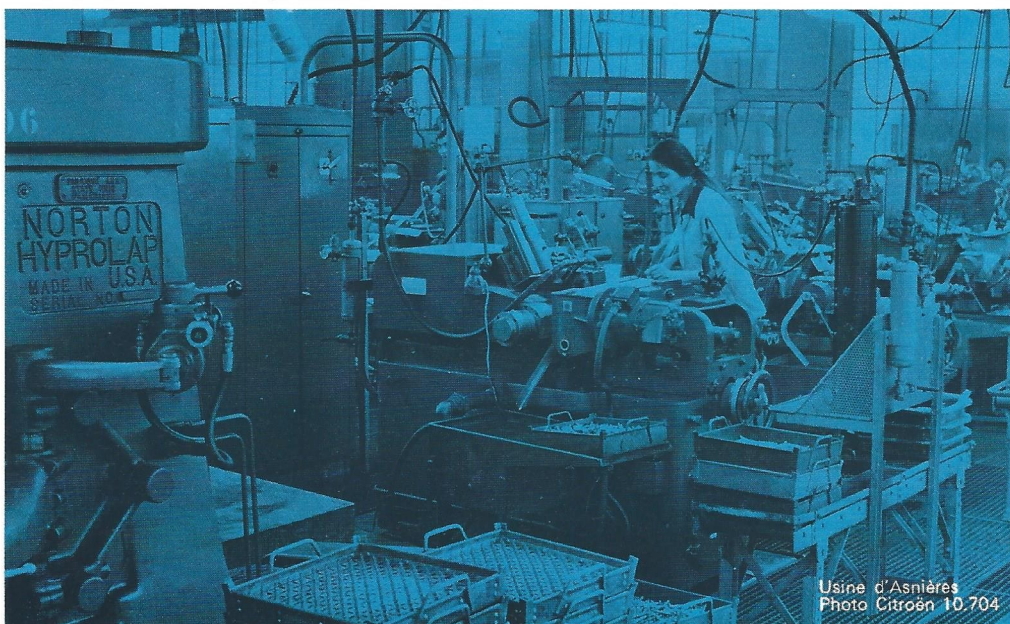
Création à Stockholm (Suède) de la société commerciale « Automobiles Citroën Aktiebolag ».

In Stockholm (Sweden), the sales company of “Automobiles Akteibolaget” was formed.

1948

Citroën acquiert l'usine d'Asnières qui appartenait précédemment aux automobiles Laffly. Premières activités : du décolletage. De nouveaux bâtiments construits en 1954 font

Citroën bought the Asnières works earlier belonging to Automobiles Laffly. First activity: screw-cutting. New buildings, built in 1954, were to turn the Asnières works into the “hydro-



Usine d'Asnières
Photo Citroën 10.704

d'Asnières « l'usine de l'hydropneumatique », la plus moderne, la plus audacieuse, la plus précise des usines d'automobiles du monde. A partir de cette date en effet, toute son activité est consacrée à la fabrication de la totalité des pièces des suspensions hydropneumatiques des DS 19 et ID 19.

pneumatic factory", the most modern, the most daring and the most accurate of car factories in the world. As from this date, its entire activity was in fact devoted to the production of all parts for the hydropneumatic suspensions of the DS 19 and ID 19.

Création à New York (USA) de la société commerciale « Citroën Cars Corporation », et au Maroc, de la société commerciale « Citroën Maroc ».

In New York (USA), the sales company of "Citroën Cars Corporation" was set up, and in Morocco the "Citroën Maroc" company.

Mise en service de l'usine de Rennes-la-Barre-Thomas, la première construite en province, sur une superficie de 75.000 m², pour la fabrication des roulements à bille et des pièces de caoutchouc.

Rennes-la-Barre-Thomas works went into production; this was the first factory set up in the provinces, and covered 753,000 square feet. It produced ball bearings and rubber parts.

En avril un accord commercial avec la Société Panhard va permettre de mieux utiliser les installations et d'accroître la production du doyen des constructeurs français. Cette entente sera resserrée en 1954 par une conjugaison partielle des réseaux commerciaux.

In April, an agreement with the Panhard Company was to allow better utilization of the facilities, and to increase the production of the oldest French motor-car manufacturer. This agreement was to become even closer in 1954, the sales network then being partly combined.

Accord entre Citroën et la « Société Alsacienne des Constructions Mécaniques », donnant lieu à la création de la « Société Mécanique de Mulhouse », pour la fabrication des joints de transmission.

Agreement reached between Citroën and the "Société Alsacienne des Constructions Mécaniques", giving rise to the foundation of the "Société Mécanique de Mulhouse" for the manufacture of transmission couplings.

La production annuelle dépasse les 200.000 véhicules.

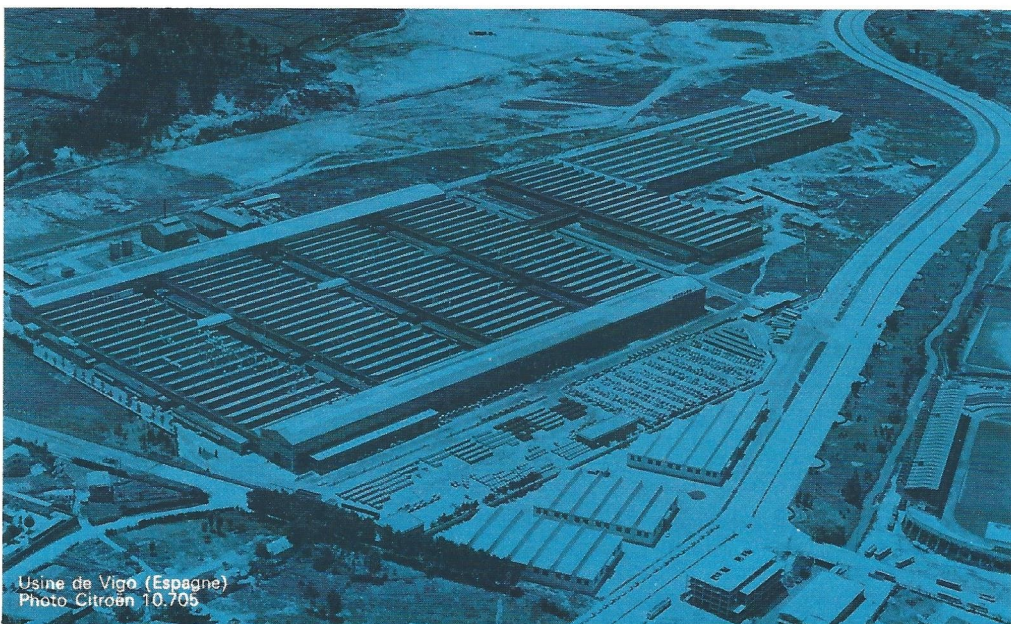
Annual production exceeded 200,000 vehicles.

Démarrage d'une usine de la société « Citroën Hispania » (1957), à Vigo (Espagne), pour la fabrication des fourgonnettes AZU destinées au marché intérieur espagnol et à l'exportation.

Opening of a factory of the "Citroën Hispania" company (1957) at Vigo, (Spain) for the production of AZU light vans intended for spanish home market and for export.

Accords entre Citroën et la Société Sud Africaine « Atlanta Industries (Pty) Ltd », et plus tard la « Stanley Motors Ltd », pour le montage de l'ID 19 à Johannesburg. Ces accords donneront lieu à la création en 1972 d'une filiale industrielle et commerciale « Citroën South Africa ».

Agreements reached between Citroën and the South African company "Atlanta Industries (Pty) Ltd.", and later with "Stanley Motors Ltd.", for the assembly of ID 19s in Johannesburg. From these agreements sprang, in 1972, the industrial and sales subsidiary "Citroën South Africa".



Usine de Vigo (Espagne)
Photo Citroën 10.705

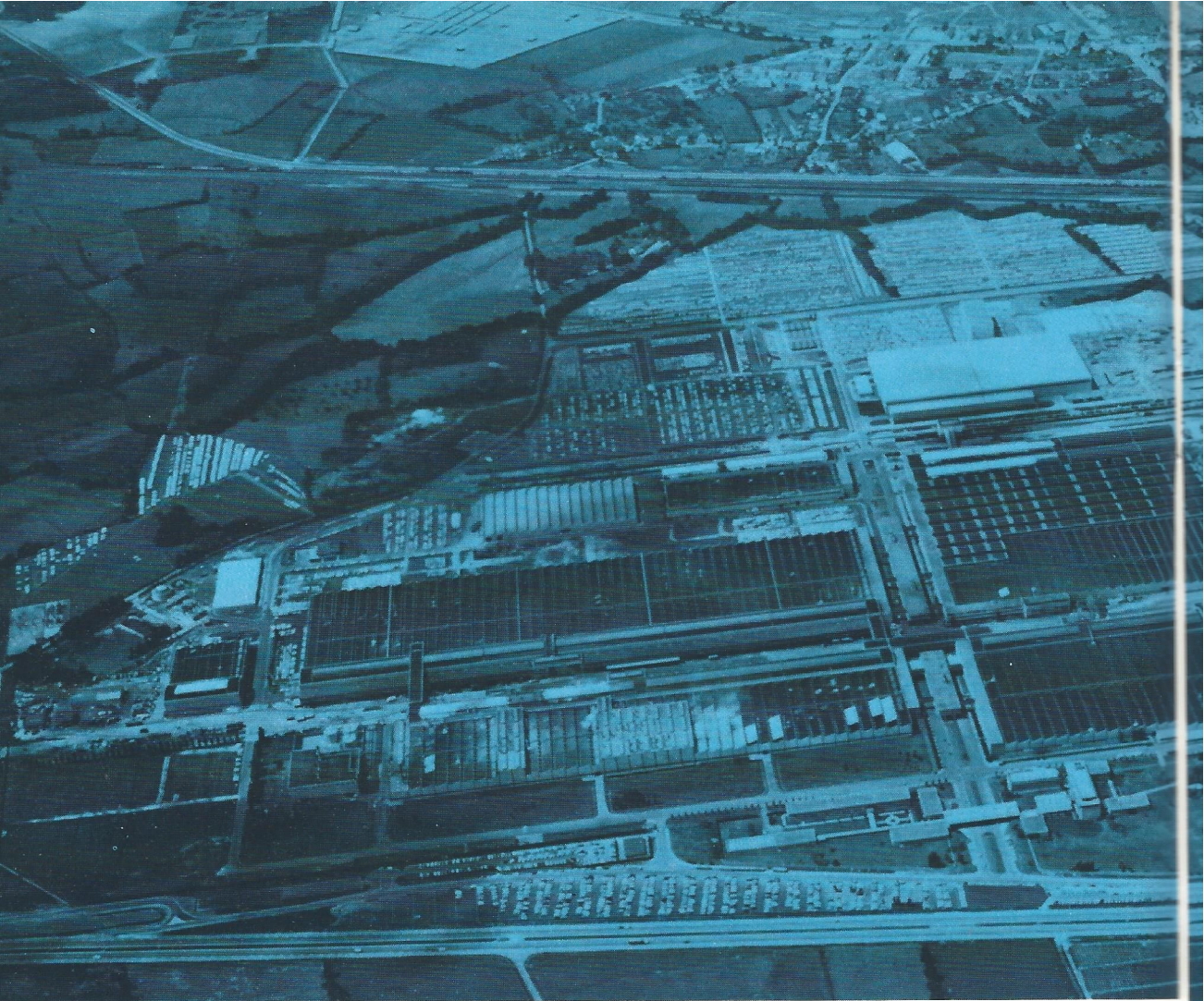
1952

1953

1957

1958

1959



1960

Début de la construction de l'usine de Rennes-la-Janais, important complexe industriel implanté sur 200 hectares de terrain à 7 km de Rennes, qui vient s'ajouter au potentiel de la société et permettre de doubler rapidement la production.

Unité de carrosserie-montage conçue dès l'origine pour être ultérieurement développée et atteindre une cadence de 1.200 véhicules/jour, Rennes-la-Janais constitue une réalisation exemplaire en matière d'équipement moderne et d'automatisation. C'est en 1958 que la société Citroën, décidant d'entamer une nouvelle étape de son expansion, avait envisagé de construire une usine hors de la région parisienne, et posé le principe de la décentralisation, rejoignant ainsi les vues du gouvernement français.

Démarrage à Buenos Aires en Argentine, d'une chaîne de fabrication 2 CV dans les usines de Catila acquises par la Société « Citroën Argentina S.A. » (1959).

Accord entre Citroën et la Société Yougoslave Tomos pour le montage dans ses usines de Koper des véhicules 2 CV.

Building work started on the Rennes-la-Janais Works, a vast industrial complex set up on 500 acres of ground 4 miles out of Rennes and coming to reinforce the company's potential and to allow rapid doubling of production.

A coachbuilding and-assembly unit designed from the start for future development to a daily production rate of 1,200 vehicles daily, Rennes-la-Janais is an exemplary achievement in the field of modern equipment and automation.

It was in 1958 that the Citroën company, deciding to embark on a new episode in its expansion, had considered building a plant outside the Paris region, and thus laid down the principle of decentralization, falling in with the views of the French Government.

At Buenos Ayres, Argentina, a production line was put into service producing 2 CVs in the Catila works purchased by "Citroën Argentina S.A." (1959).

Agreement between Citroën and the Yugoslav company "Tomos" for assembly of 2 CVs in its Koper works.

1961

L'usine de Nanterre, précédemment occupée par la Société Simca, est utilisée par la société Citroën dès 1961, permettant ainsi d'alléger les usines de la région parisienne arrivées à saturation et inextensibles.

The Nanterre works, hitherto occupied by the Simca Company, was used as early as 1961 by Citroën; thus allowing a little weight to be taken off the factories of the Paris region, which had reached saturation point.



Usine de Rennes-la-Janais
Photo Citroën 9 CA 9

1962

Création à Montréal (Canada) de la société commerciale « Citroën Canada Limitée ».

Création à Vienne (Autriche) de la société commerciale « Citroën Osterreich G.m.b.H. ».

Entrée en production de l'usine de Rennes-la-Janais. Première fabrication : l'Ami 6.

"Citroën Canada Ltd." set up in Montreal (Canada) as a sales company.

In Vienna (Austria), the sales company "Citroën Osterreich G.m.b.H." was set up.

The Rennes la Janais works went into production. First car made: the Ami 6.

1963

Mise en service de l'usine de Caen, rachetée par Citroën en 1962 aux aciéries de Pompey, pour l'usinage et le montage des liaisons au sol des 2 CV et 3 CV puis des GS.

Accords avec la société « Sedica » pour le montage à Madagascar des 2 CV et 3 CV.

Création au Chili de la société « Citroën Chilena » filiale industrielle et commerciale et démarrage d'une usine à Arica pour le montage des 2 CV, en deux versions : station-wagon et pick-up. Cadence de démarrage : 100 par mois.

The Caen works, bought from the Acieries de Pompey steel works in 1962, was put into service for the machining and assembly of 2 CV and 3 CV suspension parts, then those of the GS.

Agreements with the "Sedica" company for the assembly of 2 CVs and 3 CVs in Madagascar.

In Chile, the "Citroën Chilena" company was formed as an industrial and sales company, while a factory in Arica went into action assembling 2 CVs.

1964

Citroën constitue avec la firme allemande NSU - Motorenwerke à Neckarsulm, une filiale commune « Comobil » dont le siège est à Genève. Il s'agit d'une société d'études dont le but est la mise au point d'une voiture équipée d'un moteur à piston rotatif. La réalisation de cette voiture demandera plusieurs années ; elle sera construite par Citroën, à l'exception de l'ensemble moteur qui sera fabriqué par NSU en Allemagne. Citroën s'associe ainsi avec le co-détenteur du brevet du moteur Wankel.

Démarrage d'une usine de la société « Citroën Lusitania » (1962) à Mangualde (Portugal) pour la fabrication des 2 CV. Elle sera appelée par la suite à fabriquer d'autres modèles de la marque.

Together with the German firm of NSU-Motorenwerke, of Neckarsulm, Citroën set up a common subsidiary under the name of "Comobil", with its headquarters in Geneva. This was a research company whose aim it was to perfect a car with a rotary-piston engine. This process was to take several years; the car was to be built by Citroën, except for the power unit, to be manufactured in Germany. Citroën thus entered into association with the co-holder of the Wankel engine patent.

A factory of the "Citroën Lusitania" company (1962) started producing 2 CVs at Mangualde (Portugal).

L'Assemblée Générale Extraordinaire de la Société Anonyme André Citroën a définitivement ratifié le traité d'apport - fusion de Panhard à Citroën. En conséquence, le capital de la Société Anonyme André Citroën est augmenté. Cette fusion est l'aboutissement normal d'une évolution qui avait débuté en 1953 par la signature d'un accord commercial entre les deux sociétés.

Début de production d'une usine à Reims, précédemment usine Panhard, reprise par Citroën dans le cadre des accords avec cette société. Elle est affectée à l'usinage et au montage des boîtes de vitesses du véhicule « H » et des poids lourds.

La production annuelle Citroën dépasse les 485.000 véhicules.

The Extraordinary General Shareholders Meeting of the Société Anonyme André Citroën finally approved the merger of Panhard with Citroën. This merger was the normal outcome of a trend which had started in 1953 a commercial agreement between the two companies, after which the links between them had gradually grown closer. In 1954 the sales networks of both companies were combined.

Production started in a factory at Rheims which had belonged to Panhard, but was handed over to Citroën according to the agreements with the former company. It was assigned to machining and assembling gear-boxes for the "H" vehicles and heavy lorries.

Annual production figure: over 485,000 vehicles.

1965

1966

Après la constitution de la société « Comobil » en 1964, création de « Comotor », Compagnie Européenne de Construction de Moteurs Automobiles, filiale commune Citroën - NSU pour la production et la diffusion du moteur à piston rotatif.

Accords avec l'Iran pour la création d'une société industrielle et commerciale à Téhéran : la « SAIPAC », qui produira à partir de 1968 des fourgonnettes AK, des Dyane 6, puis des « Baby-brousses », véhicule dérivé de l'AK pour la mécanique.

Citroën signe avec Berliet un accord par lequel les deux sociétés se proposent de mettre sur pied une coopération industrielle débouchant rapidement sur des résultats concrets, tels que la production de modèles communs deux ans plus tard. Par cet accord Citroën prend une participation majoritaire dans Berliet.

Following the constitution of the "Comobil" company in 1964, "Comotor", European Company for the Manufacture of Automobile Engines, a common subsidiary of Citroën and NSU intended to manufacture and distribute the rotary-piston engine, was set up.

Agreements entered into with Iran for the forming of an industrial and sales company in Theran, "SAIPA", intended to produce, as from 1968, AK light vans, Dyane 6s, then "Baby-Brousses", a vehicle which takes its mechanical design from the AK.

Citroën signed with Berliet an agreement according to whose terms the two companies intended to set up industrial cooperation very soon to bring forth concrete results, such as the production of common models two years later. This agreement led to Citroën holding a majority of shares in the Berliet company.

1968

La « Société de Mécanique de Mulhouse » affectée en 1957 à la fabrication des transmissions, est rattachée en 1968 à la Société Citroën. Une ancienne filature ayant été rachetée en 1965 aux Établissements Charles Mieg, Mulhouse est ainsi constituée de deux usines.

Citroën et Maserati, la plus prestigieuse marque italienne de voitures de sport, signent un accord de coopération devant permettre aux deux sociétés de collaborer étroitement dans tous les domaines, tant pour la conception des véhicules que pour leur fabrication et leur commercialisation.

Jun : modification de structure. Une société mère « Citroën S.A. » préside aux activités du groupe Citroën-Berliet-Panhard. Elle rassemble autour d'elle une vingtaine de filiales regroupées (au lieu de 72 auparavant) dont la « Société Anonyme Automobiles Citroën » (production) et la « Société Commerciale Citroën » (commercialisation).

Accord entre les sociétés Citroën et TOTAL, en vue d'une meilleure adaptation des lubrifiants et carburants aux besoins nés de l'évolution des techniques.

Le 25 octobre, les sociétés Fiat et Citroën signent un accord de coopération. Il est accompagné de la constitution d'une holding (PARDEVI) qui détient la majorité des actions Citroën et dans laquelle Michelin a une participation de 51 % et Fiat de 49 %. L'évolution de cet accord amènera cependant les deux sociétés à le remettre en cause : en 1973 Citroën reprend sa totale indépendance, Fiat cède à Michelin les 49 % qu'elle possédait dans PARDEVI. Toutefois, Fiat et Citroën continueront certaines relations industrielles et commerciales qui ont été nouées à la faveur de cet accord.

The "Société Mécanique de Mulhouse", assigned the manufacture of transmission systems in 1957, was taken over by the Citroën Company. An old spinning mill having been bought from the firm of Charles Mieg, Mulhouse thus had two Citroën factories.

Maserati, the glamorous Italian marque of luxury sports cars, entered the Citroën Group. Over and above its industrial potential and its abundant facilities for research and study, Citroën was to place its manufacturing and marketing know-how at Maserati's disposal. For their part, Maserati were to allow Citroën to benefit by his experience.

June: change of set-up. A mother company, "Citroën S.A.", heads the activities of the Citroën-Berliet-Panhard group. Around it are twenty or so consolidated subsidiaries (instead of 72 earlier), and among them the "Société Anonyme Automobiles Citroën" (production) and the "Société Commerciale Citroën" (marketing).

Agreements between Citroën and TOTAL with a view to the improvement of lubricants and fuels to meet the demands of technological advances.

On 25th October, the firms of Fiat and Citroën signed a cooperation agreement. This was accompanied by the constitution of a holding company (PARDEVI) in possession of a majority of the Citroën shares, Michelin's participation being 51 % and Fiat's 49 %. Further development of this agreement however caused both firms to revise it: in 1973, Citroën resumed its complete independence, while Fiat sold Michelin the 49 % share it had in PARDEVI. Fiat and Citroën are nevertheless to pursue certain industrial and commercial relationships born of this agreement.

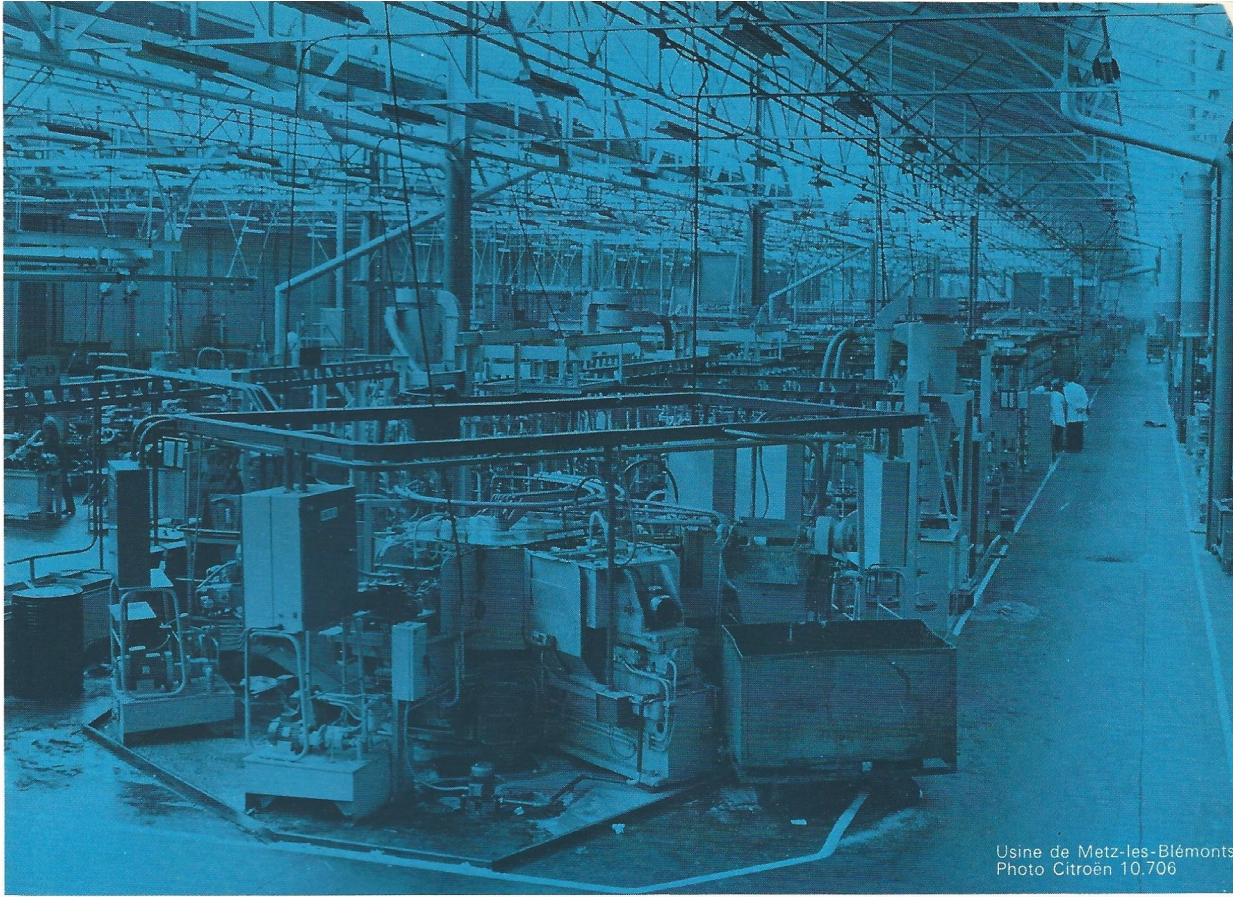
1969

Citroën complète l'accord conclu l'année précédente avec Maserati par une prise de participation majoritaire dans cette société.

Mise en service au cours de l'été 1969 de l'usine de Metz, située sur un terrain de 41 hectares et dont la construction n'a nécessité qu'un an de travaux. Née avec et pour la GS, l'usine fournit toutes les boîtes de vitesses de ce modèle. Elle sera dans l'avenir l'usine des boîtes de vitesses tous types de la Société.

Citroën completed the agreement signed with Maserati during the previous year by taking a majority participation in that company.

During the summer of 1969, the Metz works, whose construction had only called for one year's work, came into production. Born with and for the GS, this factory supplies all gear-boxes for this model. It will be in the future, the first producing of gear-boxes for every kind Citroën Company.



Usine de Metz-les-Blémonts
Photo Citroën 10.706

La filiale commerciale « Société Automobile d'Extrême Orient » (1936) devient en 1970 la société industrielle et commerciale « Citroën Xe Hoï Cong Ty », avec le montage et la fabrication à Saïgon (Sud-Viêt-Nam) de la « Dalat », véhicule dérivé du « Baby Brousse ».

Accords pour le montage et la fabrication à Abidjan (Côte-d'Ivoire) du véhicule « Baby-brousse ».

La production annuelle Citroën dépasse les 600.000 véhicules.

Accords avec les sociétés « Inda S.A. » au Paraguay, « Quintanar S.A. » en Uruguay et « Aviles Alfaro » en Équateur, pour le montage des 2 CV et 3 CV.

Démarrage des chantiers pour la construction de l'usine d'Aulnay-sous-Bois, future unité de carrosserie montage.

Dans le cadre de la société « Comotor » (Citroën-NSU), 85 hectares de terrain sont achetés à Altfortweiller dans la Sarre, pour la construction de l'usine qui fabriquera en grande série le moteur à pistons rotatifs.

Début de construction de l'unité « Fonderie » de Charleville, dans les Ardennes, destinée à compléter les fonderies parisiennes de Citroën.

Citroën signe avec les sociétés yougoslaves Tomos et Iskra, un contrat d'investissement en commun ayant pour effet la création d'une société mixte franco-yougoslave : la « Cimos ».

Accords avec la société tunisienne « STIA » pour le montage et la fabrication des 2 CV et 3 CV.

La production annuelle de Citroën dépasse les 700.000 véhicules.

La filiale commerciale "Société Automobile d'Extrême-Orient", became in 1970 la société industrielle et commerciale "Citroën Xe Hoï Cong Ty", assembling and manufacturing in Saïgon (South Vietnam) a vehicle derived from the "Baby Brousse", the "Dalat".

Agreements entered into for the assembly and manufacture of the "Baby-Brousse" vehicle in Abidjan (Ivory Coast).

Annual production topped the 600,000 mark.

Agreements signed with various companies, "India S.A." in Paraguay, "Quintanar S.A." in Uruguay, and "Aviles Alfaro" in Ecuador for the assembly of 2 CVs and 3 CVs.

Building started on the site of the Aulnay-sous-Bois works, a future coachwork and assembly plant.

Within the sphere of activity of the "Comotor" company (Citroën-NSU). 212 acres purchased at Altfortweiller in the Saar for the construction of the works intended to mass-produce the rotary-piston engine.

Work started on the construction of the Charleville (Ardennes "Foundry" unit, intended to complement Citroën's Paris foundries.

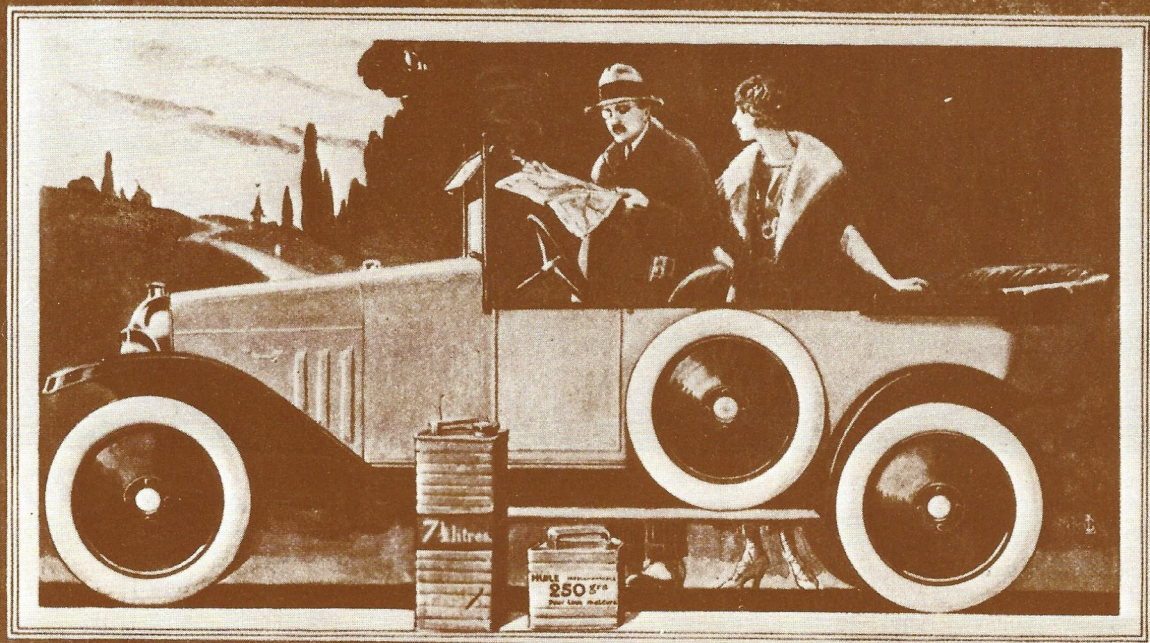
Citroën signed a common-investment contract with the Yugoslav companies Tomos and Iskra resulting in the creation of a mixed Franco-Yugoslav company, "Cimos".

Agreements with the Tunisian company "STIA" for the assembly and manufacture of 2 CVs and 3 CVs. Citroën's annual production figure topped the 700,000 mark.

1970

1971

1972



$7\frac{1}{2}$ litres d'essence + 250^{grs} d'huile = 100 kilomètres

LA
10^{HP} CITROËN
 est la voiture économique

PARCE QUE :

Sa consommation d'essence est la plus réduite de toutes les voitures. Le poids de la voiture par rapport à la puissance du moteur réduit au minimum l'usure des pneumatiques.

ANDRÉ CITROËN, INGÉNIEUR 113 143, Quai de Javel, PARIS

LES MODÈLES

1919 Le 28 mai 1919, la première voiture Citroën tombe de chaîne. C'est un Torpédo 8 CV, le « Type A ». Elle est la première automobile construite en Europe en grande série, la première livrée complète (avec sa capote, sa roue de secours, etc...). Elle est aussi la première voiture populaire car elle a été systématiquement étudiée pour pouvoir être mise entre toutes les mains et son prix de lancement, 7.950 francs, est un fait exceptionnel pour l'époque. Le « Type A » est doté d'un moteur 4 cylindres très économique, ne consommant que 7,5 litres d'essence et 250 g d'huile aux 100 km. Il atteint et parfois dépasse la vitesse de 65 km/h en palier. Innovation d'importance, il est équipé en série d'un démarreur et d'un éclairage électrique. Possibilité de cinq variantes de carrosserie en dehors du Torpédo 4 places (Torpédo 3 places, coupé 3 places, conduite intérieure 4 places, coupé de ville, voitures de livraison). Alors que personne n'a encore vu le modèle, 16.000 commandes sont prises en 15 jours.

1919 On 28 May 1919, the first Citroën car rolled off the assembly line. It was an 8 HP open tourer, the "Type A". It was the first motor car to be mass-produced in Europe, and the first to be delivered complete (with hood, spare wheel, etc.). It was also the first popular car, for it had been systematically designed to be as near foolproof as might be, while its launching price, 7,950 francs, was quite exceptional for the period.

The "Type A" was fitted with a most economical 4 cylinder engine only consuming 7.5 litres of petrol and 250 g of oil per 100 km (38 mpg, 2/3 pint of oil per 100 miles). It could reach and sometimes exceed a speed of 40 mph. A major innovation, it was fitted with standard electric starting and lighting. There were 5 possible body variants over and above the 4-seater open tourer (3-seater open tourer, 3-seater coupé, 4-seater saloon, coupé-de-ville, light delivery van). Although nobody had yet seen the car, 16,000 orders were taken in a fortnight.

1921

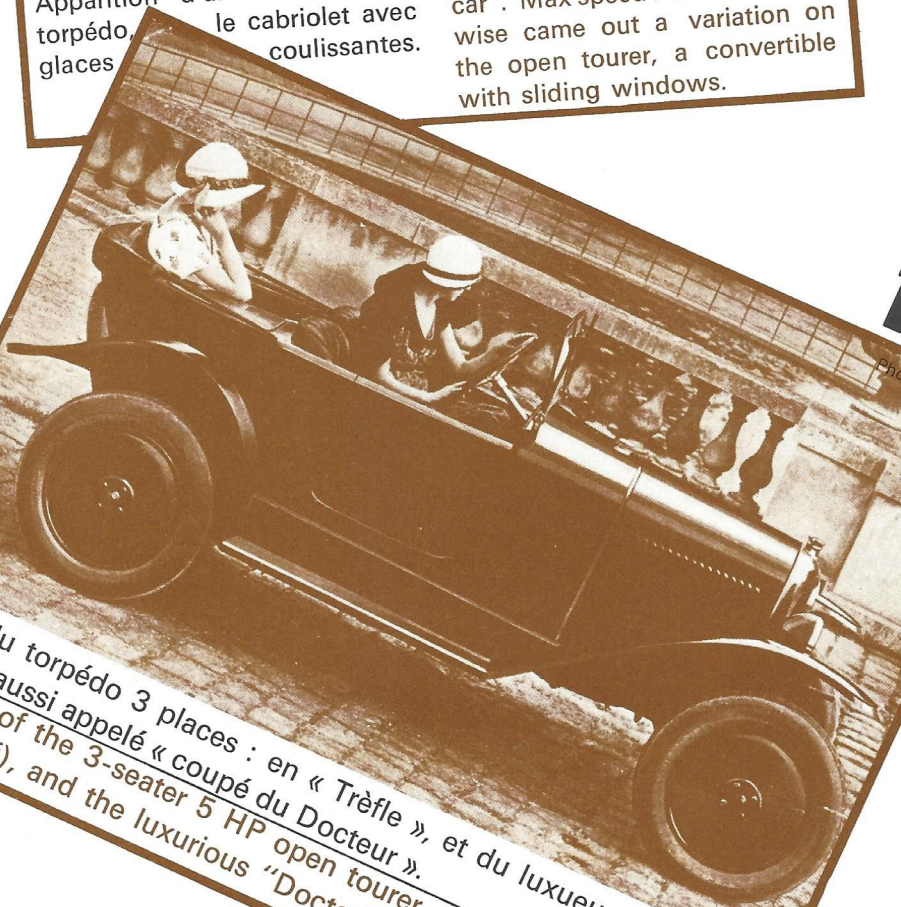
Au « Type A » s'ajoute en 1921 la « B 2 » (9 CV, 4 places) avec bientôt une variante, la « Caddy », équipée de pistons en alliage léger. Première voiture « sport » dérivée d'un modèle de série, elle frôle le 90 km/h en vitesse de pointe. Le moteur de la « B 2 » équipera les autochenilles qui effectueront la « Première Traversée du Sahara » (1922-1923, Alger-Tombouctou par le Hoggar et le Tanezrouft) et la « Croisière Noire » (1924-1925, Colomb Bechar-Tanana-rive, première liaison automobile Trans-africaine).

In 1921, the "Type A" was joined by the "B 2" (9 HP 4-seater), soon with a variant, the "Caddy-Sport", fitted with light-alloy pistons. The first sports car to be derived directly from a standard production model, it had a top speed of about 56 mph. The "B 2" engine was to power the half-track vehicles which were the first cars to cross the Sahara desert (1922-23) and the "Croisière Noire" (first trans-African motor expedition, 1924-25).

Sortie du torpédo 5 CV, 2 places, jaune citron. Sa facilité de conduite et d'entretien en font la première voiture de femme. Vitesse maximum : 60 km/h. Apparition d'une variante du torpédo, le cabriolet avec glaces coulissantes.

This was the year the 5 CV open tourer two seater, lemon yellow or red in colour, came out. The ease with which it could be driven and maintained made it the first true "woman's car". Max speed: 37 mph. Likewise came out a variation on the open tourer, a convertible with sliding windows.

1922



1923

Photo Citroën 6744

Sortie du torpédo 3 places : en « Trèfle », et du luxueux cabriolet 3 places aussi appelé « coupé du Docteur ».
 First of the 3-seater 5 HP open tourer, the "Trèfle" (clover-leaf), and the luxurious "Doctor's coupé".

1925

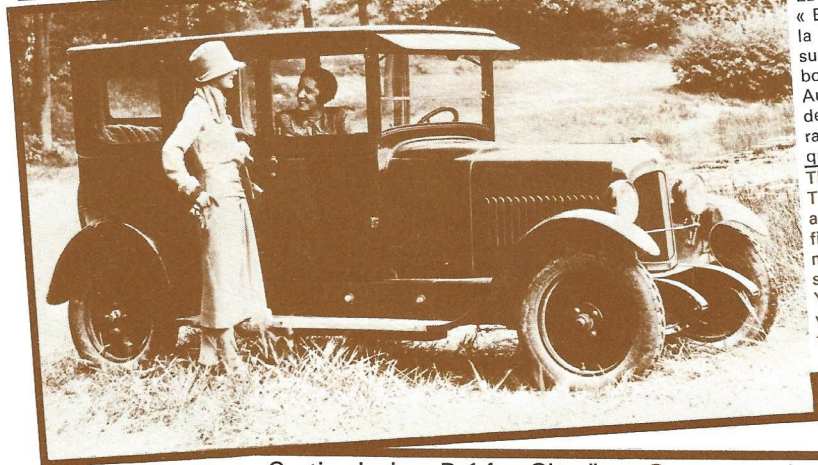


Photo Citroën 6712

La conduite intérieure détrône le torpédo. La « B 2 » évolue : « B 10 » puis « B 12 », voitures de 9 CV munies de la première carrosserie « tout acier » succédant aux carrosseries mixtes : bois et tôles acier. Autre innovation, la « B 12 » est munie de freins sur les quatre roues (auparavant les voitures n'avaient de freins que sur les roues arrière).

The saloon ousted the open tourer. The "B 2" developed: first the "B 10" and the "B 12", 9 HP cars with the first "all steel" bodies succeeding mixed materials: wood framework and sheet-steel coachwork. Yet another new feature: the "B 12" was fitted with 4-wheel brakes (before that time, cars only had rear-wheel brakes).

1926

Sortie de la « B 14 ». Citroën fait sensation en adoptant le servo-frein sur les quatre roues, innovation extraordinaire pour une voiture de cette catégorie. Elle atteint plus de 100 km/h en vitesse de pointe. Premier véhicule utilitaire français à cabine fermée le « B 15 », camion 1.000 kg.

Out came the "B 14". Citroën made the headlines by adopting servo brakes on all four wheels, an extraordinary innovation for a car of this category. To speed well over 60 miles an hour. First Citroën utility vehicles: the "B 15", a 20-cwt van with a closed driver's cab.

1928

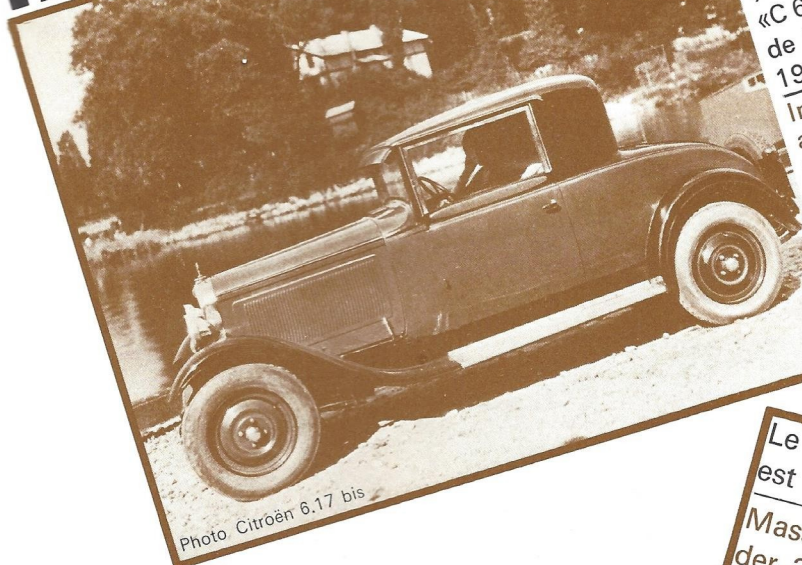


Photo Citroën 6.17 bis

Sortie de la « C 4 » (10 CV) et de la « C 6 » (14 CV), première Citroën à moteur 6 cylindres, première voiture de type américain traitée dans le goût français. Le moteur des « C 4 » et « C 6 » équipera les autochenilles de la « Croisière Jaune » (1931-1932).

Introduction of the "C 4" (10HP) and the "C 6" (14 (HP), first of the Citroën 6-cylinder cars, and first American-type car interpreted in the French style. The "C 4" and "C 6" engines were to power the half-tracks used on the "Croisière Jaune" (trans-Asian expedition, 1931-1932).

1929

Le camion 6 cylindres, 1.800 kg, est construit en grande série. Mass production of the 6-cylinder, 36-cwt lorry, begun.

1932

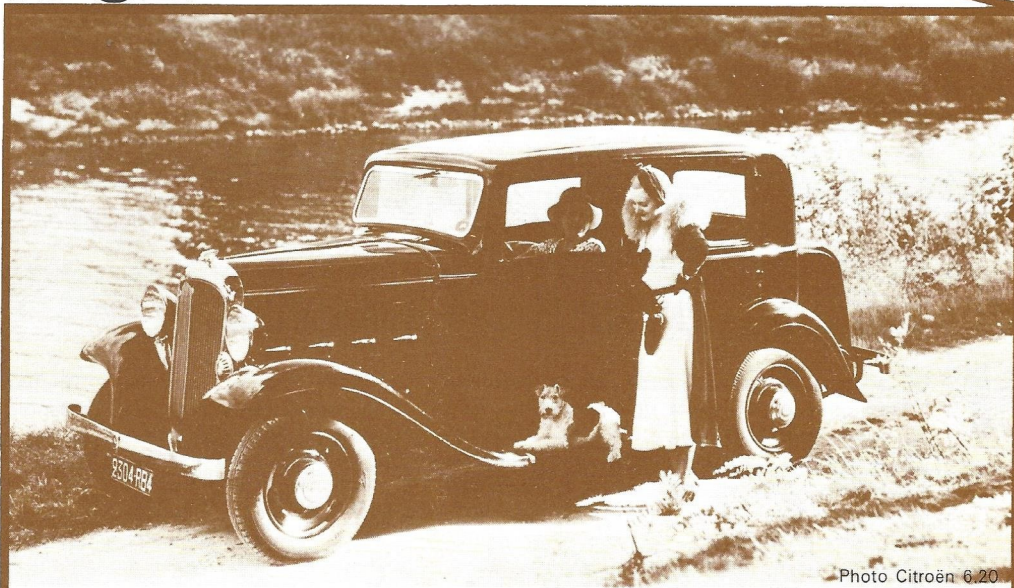


Photo Citroën 6.20

Sortie des modèles de 8 et 10 CV (4 cylindres) et des 15 CV (6 cylindres), types « Rosalie ». Nouvelle gamme, nouvelle ligne, Citroën offre 83 types de véhicules différents.

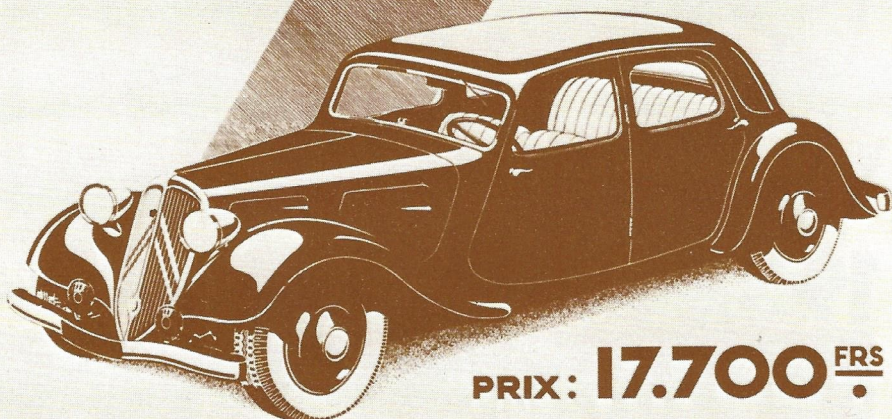
Les « C 4 » et « C 6 » sont équipées des premiers moteurs flottants. Le camion 6 cylindres 2.000 kg remplace le 1.800 kg.

First steps of the 8 and 10 HP models, and of the 15 HP (6 cylinder) "Rosalie" models. With a new range and new styling, Citroën now had 83 different types of vehicles to offer.

"C 4s" and "C 6s" were fitted with the first „floating power" engines. The 40-cwt 6-cylinder lorry replaced the 36-cwt.

1934

LA 7 CV CITROËN



PRIX: 17.700 ^{FRS}.

DE CONCEPTION ENTIÈREMENT NOUVELLE

**TRACTION AVANT . " MOTEUR FLOTTANT " A CULBUTEURS
ROUES INDEPENDANTES . FREINS HYDRAULIQUES
SUSPENSION PAR BARRES DE TORSION
CHASSIS-CARROSSERIE " TOUT-ACIER " MONOPIECE
VOITURE INTEGRALEMENT AERODYNAMIQUE
VITESSE : 95 KM. POIDS : 900 KG. CONSOMMATION : 9 L. AUX 100 KM.**

Photo Citroën 19 105

LIVRAISON IMMEDIATE

Le 3 mars a lieu la sortie de la première 'Traction-avant'. C'est une révolution dont on parle encore : une 7 CV (de 9 CV et 11 CV ensuite) à moteur flottant de 4 cylindres, à la tenue de route extraordinaire, qui bouleverse le monde automobile par l'audace de ses caractéristiques. Entre autres : carrosserie aérodynamique, caisse monocoque auto-porteuse, absence de marchepieds, suspension à barres de torsion, 4 roues indépendantes, roues avant motrices-directrices, freins hydrauliques.

Elle consomme 9 litres aux 100 km et roule à 100 km/h. La "traction" présente l'avantage d'augmenter l'adhérence des roues avant, tout en avançant le centre de gravité de la voiture pour donner au châssis un équilibre permanent en accord avec le mouvement.

Elle durera plus de 23 ans et ne sera guère éclipsée que par la DS en 1955.

En septembre, sortie de la 11 CV en version « Normale » ou « A » et « légère » ou 11 « AL ». Elles consomment 11 litres aux 100 et roulent à 110 km/h.

On 21st March, the first "Traction-avant" (front-wheel drive car) was presented to the marque's distributors, gathered together at the Quai de Javel Works. It was a revolution which is still talked about: it was a 7 HP model (later built in 9 HP and 11 HP versions) with a floating-power 4-cylinder engine and extraordinary road-holding capacities, which turned the concepts of the automotive world topsy-turvy with its audacious specifications. Among them: streamlined, integral all-steel body, no running boards, torsion-bar suspension, 4 independent wheels, drive and steering combined on the front wheels, and hydraulic brakes.

It weighed under 2,000 lbs, its petrol consumption was 32 m.p.g. and it had a top speed of 120 km/h (75 m.p.h.). The "front-wheel drive" had the advantage not merely of increasing the space available inside the vehicle, but more especially of increasing the front wheels' adherence to the road, while bringing forward the car's centre of gravity, thus giving the chassis a balance in permanent agreement with its motion.

Citroën conçoit l'idée d'une voiture populaire de petite cylindrée dont la guerre empêchera la sortie. C'est la future 2 CV.

Citroën had the idea of a popular small-engined car, which was not to come out owing to the war. This was the future 2 CV.

1936

Citroën présente une 15 CV, 6 cylindres à traction avant, spacieuse qui roule à plus de 130 chrono.

Citroën presented the 15-Six, a roomy front-wheel drive model with a real top speed of over 80 mpg.

1938

Citroën présente le « H » de 1200 kg, véhicule industriel de conception nouvelle (châssis-poutre en acier nervuré).
Il sera suivi en 1949 par le « HZ » de 850 kg.

Citroën came out with the 1,200 kg (24 cwt) "H" van, an industrial vehicle of a new design (ribbed-member steel chassis). It was to be followed in 1949 by the 850 kg "HZ".

1947

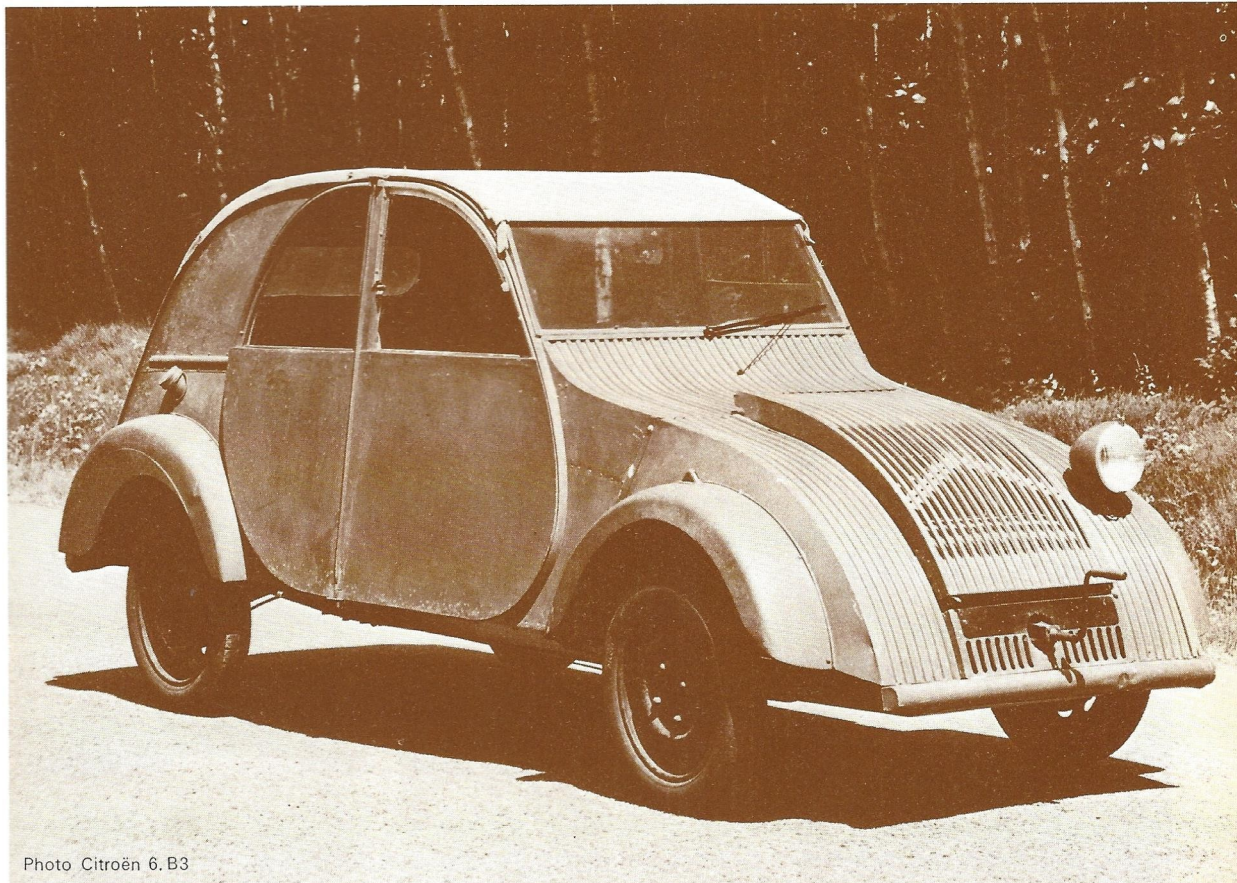


Photo Citroën 6.B3

La 2 CV apparaît au Salon de Paris. Elle étonne par son aspect insolite, l'astuce de ses aménagements, son caractère ultra-économique, ses possibilités d'utilisation multiples. Son moteur de 375 cm³, (8 ch SAE) à 2 cylindres refroidis par air, consomme 4,5 litres aux 100 km. Elle roule à 65 km/h. La conception de cette voiture est un apport original à la technique automobile, on peut même dire une nouvelle philosophie du transport individuel.

Lorsque son étude a été entreprise en 1936, le cahier des charges pouvait se résumer ainsi : " quatre roues sous un parapluie ", un véhicule économique et sûr, capable de transporter quatre personnes et 50 kg de bagages dans le maximum de confort.

En mai 1939, 250 prototypes étaient prêts à l'usine de Levallois, pour un Salon de l'Auto qui n'aurait jamais lieu.

The "2 CV" made its first bow at the Paris Motor Show. Its unusual appearance, the cunning way it was laid out and equipped, its super-economical nature and its great operational versatility astonished everyone. Its 375 cc flat-twin air-cooled engine, effectively developing 9 HP, gave a petrol consumption of 64 m.p.g. It would do 40 m.p.h. This car's design was an original contribution to motor-car technique, and might even be termed a fresh philosophical approach to individual transport.

When it was first put on the drawing board in 1936, its specifications could be resumed as follows: "four wheels under an umbrella", an economical and reliable vehicle able to carry 4 people and 110 lbs of luggage with comfort.

In May 1939, 250 prototypes were ready at the Levallois Works, for an Autumn Motor Show that was never to take place.

1948

1953

Les recherches incessantes des bureaux d'études Citroën aboutissent à la réalisation de la suspension hydropneumatique, véritable révolution. A la fin de cette année elle est montée à l'arrière de la « 15-Six ». L'hydropneumatique combine l'action d'un gaz et d'un liquide et, conciliant confort et tenue de route, atteint le plus haut niveau de qualité et de fiabilité.

Unceasing research on the part of Citroën's R and D department led it to perfect the hydro-pneumatic suspension system, a truly revolutionary device.

At the end of that year, it was fitted of the "15-Six".

The hydropneumatic system combines the actions of a gas and a liquid, combines comfort with road-holding.

1954

Au Salon apparaît la 2 CV 425 cm³, (12 ch SAE - 70 km/h), berline AZ et fourgonnette AZU, équipée d'un embrayage centrifuge.

At the Paris Motor Show, the 425 cc-engined 2 CV, in AZ saloon and AZU light-van versions, fitted with a centrifugal clutch, came out.

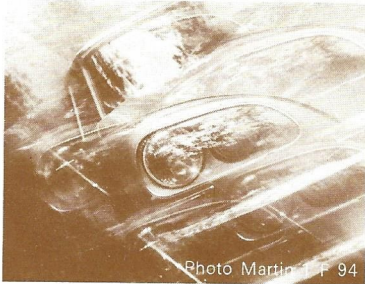


Photo Martin 1 F 94

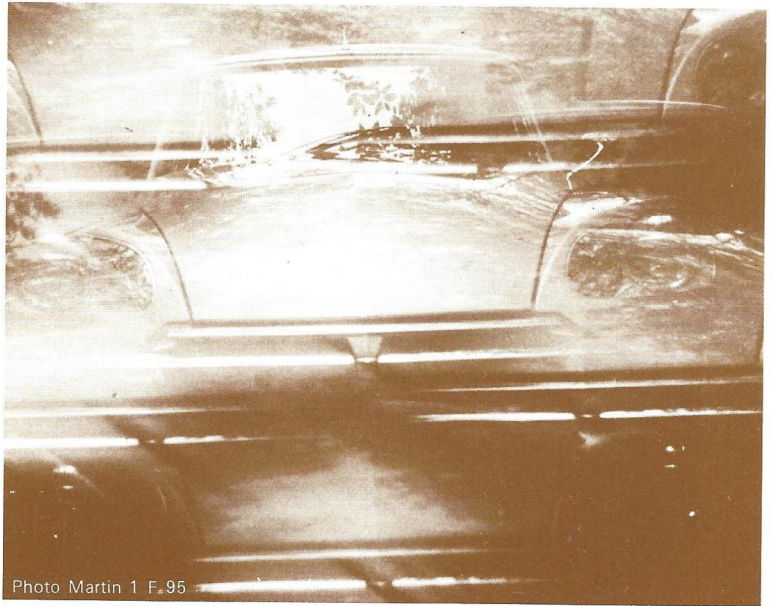


Photo Martin 1 F.95

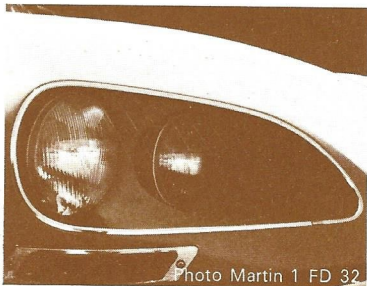


Photo Martin 1 FD 32



Photo Martin 1 FD 33



Photo Martin 1 FD 34

La « Bombe » du Salon de Paris : Citroën présente la DS 19. Le monde entier commente cet événement qui ouvre, dit-on, une ère nouvelle dans l'histoire de l'automobile. La DS 19 est une traction de 11 CV fiscaux (75 ch SAE - 140 km/h), équipée de la suspension hydropneumatique Citroën à correcteur automatique de hauteur. Tous les mécanismes importants sont assistés : embrayage, direction, freins (freins à disque à l'avant : Citroën est le premier constructeur du monde à monter ces freins en série), deux circuits de freinage indépendants, répartiteur automatique de l'intensité du freinage en fonction de la charge, etc...

La fabrication de la « 15-Six » cesse avec l'apparition de la DS 19.

The Paris Motor Show "bombshell" was the introduction by Citroën of the DS 19. The whole world commented on this event which, it was said, would open up a new era in automotive history. The DS 19 was an 11 HP (French treasury rating) front-wheel drive car, with an effective 75 HP available, and a top speed of 87 mph, fitted with the Citroën hydropneumatic suspension with an automatic height-correcting system. All major controls were power-assisted: clutch, steering, brakes (front-wheel disc brakes: Citroën was the first manufacturer in the world to fit these brakes as a standard item), two independent braking circuits, automatic braking-power distributor geared to load, and so on.

1957

L'ID 19, 11 CV (62 ch SAE, 130 km/h), s'ajoute à la DS 19, traction avant, suspension hydro-pneumatique, freins à disque, mais commande mécanique de la boîte de vitesses, de l'embrayage et de la direction.

The ID 19, 11 HP (62 bhp, 80 mph) joins the DS 19; it also was fitted with front-wheel drive, hydropneumatic suspension and disc brakes, but mechanical drive of gear-box, clutch and steering.

1958

Apparition des versions « Break », « Commerciale », « Familiale » et « Ambulance » de l'ID 19 ainsi que la DS 19 « Prestige » à séparation intérieure, équipée d'un poste de radio et d'un téléphone émetteur-récepteur.

Apparition aussi de la 2 CV 4 × 4 « Sahara » à deux moteurs (850 cm³ - 24 ch SAE - 100 km/h).

"Estate", "commercial", "family" and "ambulance" models of the ID 19 came out, as did the DS 19 "Prestige" with a partition between front and rear seats, fitted with a radio and a transmitter-receiver telephone.

Introduction of the two-engined 2 CV 4 × 4, called "Sahara".

1960

Présentation au Salon de Paris d'une version décapotable de la DS 19, à 2 portes et 4 places réalisée par le carrossier français Chapron sur dessins Citroën. 76 combinaisons de teintes sont proposées : 13 couleurs de carrosseries et 11 couleurs de sièges et de garnitures en cuir.

A convertible version of the DS 19 presented at the Paris Motor Show - a 2-door, 4-seater body made by coachbuilder Chapron from a Citroën design. 76 colour combinations were available : 13 shades for the body itself, and 11 for the seats and complementary leatherwork.



Photo 6 C 10.707

L'Ami 6 complète la gamme Citroën : 3 CV fiscaux (22 ch SAE - 105 km/h), 4 portes, 4 places, moteur 2 cylindres « à plat » opposés de 602 cm³, à refroidissement à air.

Augmentation de puissance de la DS 19 (83 ch SAE - 150 km/h) et de la 2 CV (13,5 ch SAE - 85 km/h).

Nouveau carénage avant pour la DS 19 : augmentation de vitesse : 160 km/h.

Augmentation de puissance de l'ID 19 (70 ch SAE - 145 km/h).

Augmentation de puissance de l'Ami 6 (25 ch SAE - 112 km/h) et de la 2 CV (18 ch SAE - 95 km/h).

The Ami 6 came to complete the Citroën range: 3 CV (French treasury rating) (22 HP - 65 mph), 4 doors, 4 seats, 602 cc air-cooled flat twin engine,

The DS 19's power was increased (83 HP - 93 mph). The 2 CV power was increased (13,5 HP)

New forward fairing on the DS 19. The speed went up to 100 mph.

Power increased on the ID 19 (70 HP - 90 miles per hour).

Ami 6 power increased (25 HP - 70 miles per hour). 2 CV's was increased (18 HP).

1961**1962****1963**

1964

Un break Ami 6 fait son apparition. Tout en conservant les caractéristiques techniques du modèle berline dont il est dérivé et sans excéder les dimensions extérieures de ce dernier, il offre un registre de possibilités plus étendu.

Apparition également d'une DS de finition de grand luxe la « Pallas ». Elle ajoute au confort habituel de la DS 19 de série, le raffinement d'un aménagement intérieur étudié avec un soin particulier jusque dans le moindre détail.

Augmentation de puissance de l'ID 19 (75 ch SAE - 150 km/h).

An Ami Estate car came out. While retaining the technical specifications of the saloon from which it derived, and without exceeding its overall dimensions, it offered a wider range of possibilities.

There also came out very luxuriously finished DS, the "Hallas". To the usual comfort of the standard production DS 19, it added the refinement of interior fittings perfected down to the slightest detail.

Increase in the power of the ID 19 (75 HP SAE - 93 m.p.h.)

1965

La DS 21 fait son apparition en septembre : plus puissante, 12 CV fiscaux (2175 cm³, 109 ch SAE - 175 km/h), moteur à cinq paliers. La DS 19 est dotée d'un moteur nouveau de 1985 cm³ à cinq paliers (90 ch SAE - 160 km/h). Augmentation de puissance de l'ID 19 (81 ch SAE - 158 km/h).

Présentation d'une nouvelle gamme de camions : les 350 et 600 aux caractéristiques modernes et aux possibilités d'utilisation étendues.

In september, the DS 21 made its first appearance: more powerful with its 15 CV French treasury rating (2175 cc, 109 HP - 109 mph), it had a five-bearing engine. The DS 19 was fitted with a new five-bearing 1985 cc engine (90 HP - 100 mph). The ID 19's power was increased (81 HP - 98 mph).

Introduction of a new range of lorries: the 350 and 600 models, modern in design and having a wide range of uses.

1966

L'ID 19 est équipée d'un moteur 1985 cm³ à cinq paliers, du même type que celui dont dispose la DS 19 depuis un an (84 ch SAE - 160 km/h).

Une huile minérale spéciale alimente désormais le circuit hydraulique de tous les modèles ID et DS 1967. Ses qualités garantissent le fonctionnement correct en toutes circonstances des commandes hydrauliques et confèrent une longévité exceptionnelle aux pièces et organes du circuit.

Un « gros bras », le « 700 » (camion ou tracteur) vient compléter la gamme des camions Citroën (poids total en charge : 10990 kg).

The ID 19 was fitted with an 1895 cc, five-bearing engine of the same type as that fitted on the DS 19 for the past year (84 HP - 100 mph).

A special mineral oil was henceforward to be used in the hydraulic circuits of 1967 ID and DS models. Its qualities guaranteed the proper operation, in all circumstances, of the hydraulic controls and ensured an exceptionally long life for the circuit's parts and sub-assemblies.

A "heavyweight", the "700" (lorry or tractor) came to complete the Citroën lorry range (allup weight : 24,229 lbs).

1967



Dyane 4 : modèle intermédiaire entre 2 CV et Ami 6 voit le jour. De même que l'Ami 6 était issue de l'expérience de la 2 CV, Dyane voiture nouvelle, bénéficie cependant de l'expérience des deux modèles qui l'ont précédée.

Moteur de 2 CV fiscaux (425 cm³ - 21 ch SAE - 99 km/h), auquel s'ajoutera bientôt un modèle avec moteur 3 CV.

La carrosserie de tous les modèles ID/DS a été redessinée dans la partie avant (ailes, capot, pare-chocs, carénage inférieur) afin d'intégrer à la forme un système optique de quatre phares. Phares auxiliaires à commande directionnelle : ils pivotent pour éclairer les virages.

Dyane 4, a model intermediate between the 2 CV and the Ami 6, was born, with a 2 CV (French treasury rating) engine (21 HP - 56 mph), soon to be joined by a model with a 3 CV engine.

New bodies for the ID/DS, with the headlights faired into the wings. Auxiliary steering-controlled headlights, pivoted to light the road on bends.

Présentation de la Dyane 6, moteur 3 CV fiscaux (24,5 ch DIN - 110 km/h), qui verra sa puissance augmenter dans la même année (28,5 ch DIN - 114 km/h).

Apparition de la Méhari, original véhicule tous chemins, tous usages, à carrosserie en matière plastique et à moteur 3 CV (24,5 ch DIN - 100 km/h). Elle recevra en même temps que la Dyane 6, un moteur plus puissant (28,5 ch DIN - 104 km/h).

Augmentation de puissance du moteur de l'Ami 6 (32 ch DIN - 123 km/h). Nouveau moteur de 435 cm³ (24 ch DIN - 104 km/h) pour la Dyane 4.

Apparition de l'ID 20, aménagements intérieurs et commande mécanique de vitesses de l'ID, moteur DS (91 ch DIN - 165 km/h).

Toutes les voitures de la gamme D bénéficient d'améliorations mécaniques qui accroissent leur puissance effective.

Presentation of the Dyane 6, neither a 2 CV nor an Ami 6: it lies midway between them, benefitting by the experience of its two forebears, while retaining certain features which had shown their worth on these latter.

First appearance of the Dyane 6 Mehari, an original cross-country vehicle for every conceivable use, with a 3 CV engine (33 HP - 71 mph), which moreover had the peculiarity of being the first French car with a body of heat shaped a plastic.

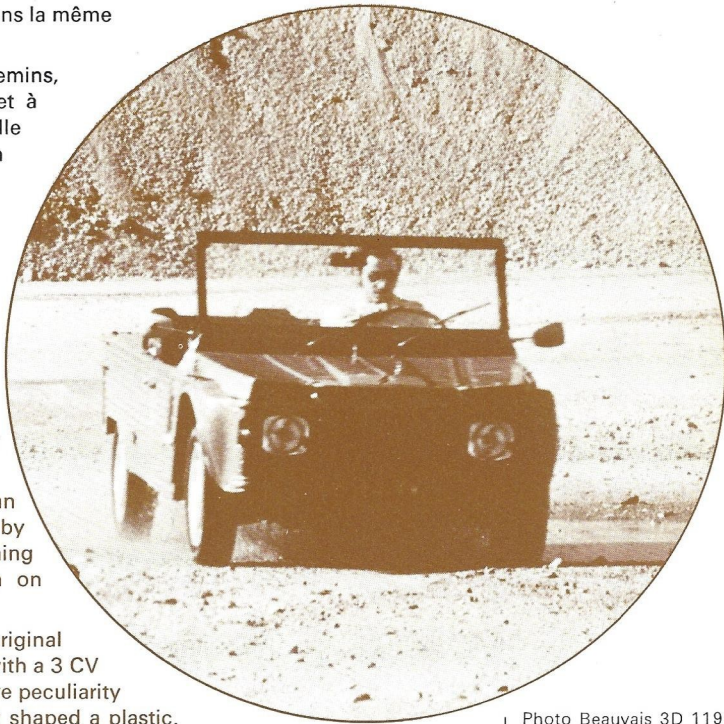


Photo Beauvais 3D 119

The Ami 6's engine power was stepped up (35 HP - 76 mph).

The upper stretch of the Citroën range became yet more solid with the appearance of the ID 20, combining the inside appurtenances of the ID 19 with the engine of the DS (103 HP - 102.5 mph).

All cars of the D range received mechanical improvements (camshafts, valves, induction system, exhaust, etc.) increasing their effective power.

Présentation au Salon de Genève de la Berline Ami 8 qui remplace la Berline Ami 6.

Premiers camions réalisés et commercialisés en commun par Berliet et Citroën : le 350 K, 450 K, 480 K, 180 K.

1969: The Ami 8 Saloon, replacing the Ami 6, was presented at the Geneva Motor Show.

The first heavy lorries produced and marketed in common by Berliet and Citroën came out. They were the following: 350 K, 450 K, 480 K, and 180 K.

La DS 21 à injection électronique (125 ch DIN - 188 km/h) complète la gamme des DS. C'est la première fois que l'injection électronique est utilisée pour une voiture française de série. La DS spécial remplace les ID 19, la DS Super remplace l'ID 20.

L'Ami 6 Break est remplacé par l'Ami 8 Break. Berlines et Breaks Ami 8 sont désormais équipés de freins à disque à l'avant.

Le 7 octobre, la millionième DS sort de la chaîne de montage de Javel (Quai A. Citroën).

Un moteur à piston rotatif à l'étude dans le cadre de la Société Comobil (Citroën-NSU), donne naissance au prototype M 35 équipé d'un moteur à piston rotatif que Citroën propose aux amateurs de techniques nouvelles. Une série très limitée sera livrée en France aux clients qui, parcourant plus de 30.000 km par an, ont manifesté le désir d'en acquérir un exemplaire.

The electronic-injection DS 21 (139 HP - 117 mph) completed the DS range. This was the first time electronic injection was put into use in a French standard production model car.

The DS Special replaced the ID 19 range, and the DS Super the ID 20.

The Ami 6 Estate was replaced by the Ami 8 Estate. Ami 8 Saloons and Estates were henceforward fitted with front-wheel disc brakes.

On 7th October, the millionth DS rolled off the assembly line at the Quai de Javel works (Quai Citroën).

A rotary piston engine under study by the Comobil Company (Citroën-NSU) gave rise to the M 35 prototype, fitted with a rotary piston engine and offered by Citroën to amateurs of advanced techniques.



Photo Martin 17.93

1970

Présentation au Salon de Paris du modèle GS : 6 CV, 55,5 ch DIN, 147 km/h, 4 places, 4 portes, traction-avant, moteur 1015 cm³, 4 cylindres "à plat", à arbre à cames en tête, boîte 4 vitesses à commande au plancher, 4 freins à disque assistés à double circuit, suspension hydropneumatique sur 4 roues indépendantes. C'est la DS à la portée du plus grand nombre.

Les 2 CV 4 (moteur 435 cm³ - 24 ch DIN - 102 km/h) et 2 CV 6 (moteur 602 cm³ - 28,5 ch DIN - 110 km/h) remplacent la 2 CV. La Dyane 4 est remplacée par la Dyane 6 (moteur 602 cm³ - 32 ch DIN - 118 km/h).

Présentation au Salon de Genève du modèle "SM", coupé 4 places, 2 portes, carrosserie aérodynamique, traction-avant, moteur Maserati, 6 cylindres 2670 cm³ (170 ch DIN), 4 arbres à cames en tête commandés par chaîne, boîte 5 vitesses, suspension hydropneumatique à correction automatique de hauteur, 4 freins à disque assistés à deux circuits indépendants avant et arrière adaptés automatiquement à la charge du véhicule et à sa répartition, direction assistée à rappel asservi d'une conception entièrement nouvelle (rappel automatique vers la position de la ligne droite, même à l'arrêt, l'assistance varie en raison inverse de la vitesse), rampe de 6 phares à correction automatique. La sécurité et le confort à plus de 200 km/h. C'est la voiture de prestige qui manquait à la France.

First presentation, at the Paris Motor Show, of the GS model: 6 CV (61 HP, 91 mph), 4-door, 4-seater, original functional-profile streamlined body, front-wheel drive, 1015 cc "flat-four" engine with two opposed banks of twin cylinders, built of light alloy and air-cooled, overhead camshaft, 4-speed gearbox with floor-level lever, 4 dual-circuit assisted disc brakes, braking power automatically adjusted to load, hydropneumatic suspension on 4 independent wheels. By its situation in the Citroën range and production facilities, and also within a power-range particularly sought after by the motoring public, the GS was a vehicle of a "popular" nature.

At the Geneva Motor Show, first bow of the SM model, a 4-seater, 2-door coupé with streamlined coachwork, front wheel drive, a 6-cylinder, 2670 cc (170 HP) Maserati engine, with 4 chain-driven overhead camshafts, 5-speed gearbox, hydropneumatic suspension with automatic height control, 4 power-assisted disc brakes with independent dual circuits, forward and rear, adapted to vehicle load and load distribution, power assisted steering with servo-return of a completely new design (automatic return to the "straight-line" position, even with the car standing still, the assistance varying according to vehicle speed), headlamp bank of 6 rectangular lights grouped in threes on either side of the front number plate.

1971

Présentation du H 1600 ambulance et véhicule de réanimation et de chirurgie.

Présentation du Break GS. Sans excéder les dimensions extérieures de la berline dont il est dérivé, il offre un volume intérieur considérablement accru, ainsi qu'une grande facilité de chargement (5 portes).

H 1600 ambulance and intensive-care and surgery vehicle presented.

Presentation of the GS Estate car, fitted with all the features and technical innovations found in the Saloon from which it was derived. Without exceeding the overall dimensions of the Saloon, if offered considerably increased capacity.

1972

Nouvelle gamme DS ; La DSuper 5 équipée d'un moteur de 2175 cm³ (106 ch DIN - 175 km/h) et d'une boîte mécanique 5 vitesses ; la DS 23 à carburateur et à injection remplace la DS 21 (carburateur et injection) : nouveau moteur de 2347 cm³ (115 ch DIN - 179 km/h, DS 23 à carburateur), (130 ch DIN - 188 km/h, DS 23 à injection).

Augmentation de puissance du moteur sur la DS Spécial (99 ch DIN - 169 km/h). Mêmes caractéristiques techniques sur la DSuper que sur la DS Spécial, mais finition supérieure.

Une SM à injection électronique (178 ch DIN 228 km/h) remplace la SM à carburateurs.

Nouvelle GS : la GS 1220. Nouveau moteur plus puissant de 1222 cm³ (60 ch DIN - 151 km/h). La cylindrée plus importante a permis d'obtenir un couple élevé à bas régime qui procure au véhicule des reprises remarquables.

Deux modèles décapotables dérivés de la Citroën SM et carrossés par Chapron, sont livrés à la Présidence de la République Française pour les cérémonies officielles.

New DS range : the DSuper 5, fitted with a 2175 cc engine (106 HP - 109 mph) and a 5-speed gearbox. The carburetter and injection DS 23 replaced the DS 21 (carburetter and injection versions): new 2347 cc engine (carburetter version: 115 HP DIN - 111 mph; injection versions: 130 HP DIN - 115 mph).

Increase in the power of the engine of the DSpecial (99 HP DIN - 105 mph). Same technical specifications in the DSuper as in the DSpecial, but better finish.

An electronic-injection SM (178 HP DIN - 141 mph) replaced the carburetter version.

New GS: the GS 1220. New, powerful 1222 cc engine. A larger swept volume made it possible to secure a high torque at low revs, giving the vehicle remarkable pick-up.

Two convertible models derived from the Citroën SM and styled for coachwork by Chapron were delivered to the President of the French Republic for official ceremonies.

Janvier : L'Ami Super vient s'ajouter à la gamme Ami. Moteur 6 CV, 1015 cm³, 4 cylindres "à plat" à arbres à cames en tête (55,5 ch DIN - 140 km/h, boîte à 4 vitesses synchronisées avec commande au plancher, nouvelle suspension avec barres anti-roulis, avant et arrière, freins à disque de la GS 1220.

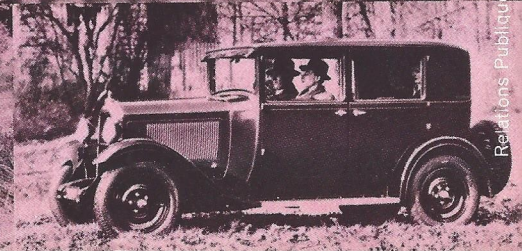
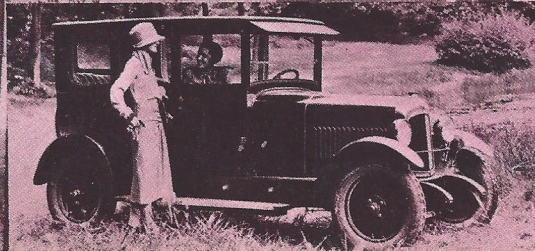
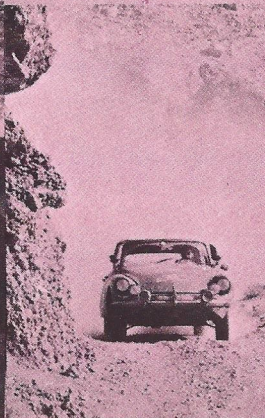
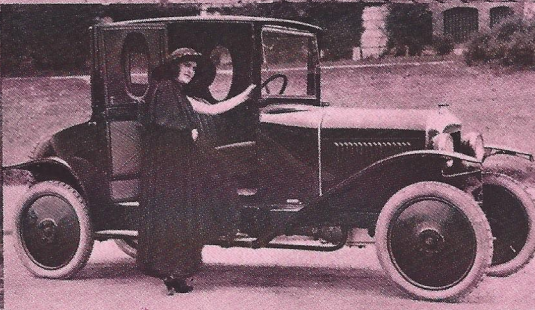
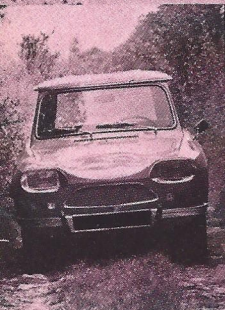
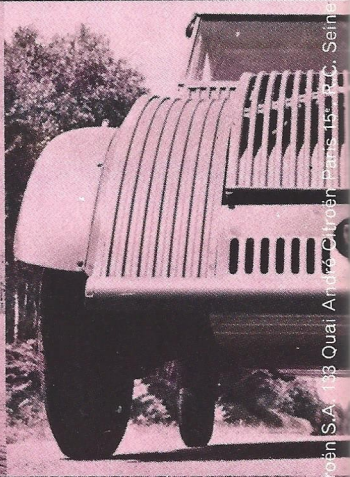
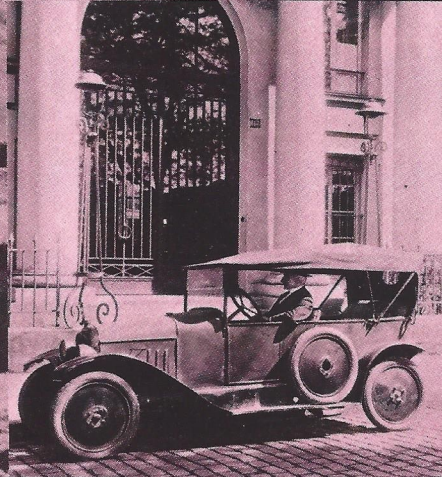
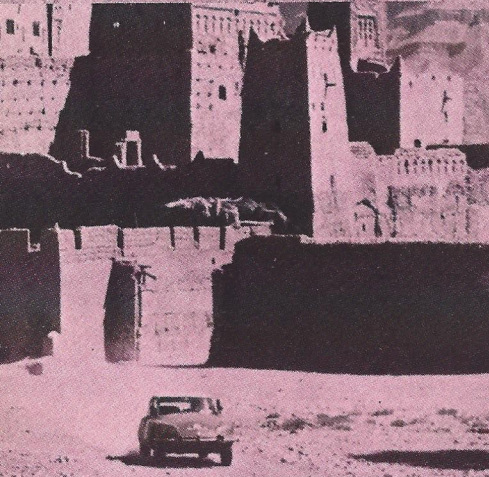
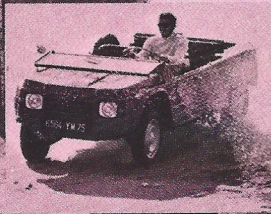
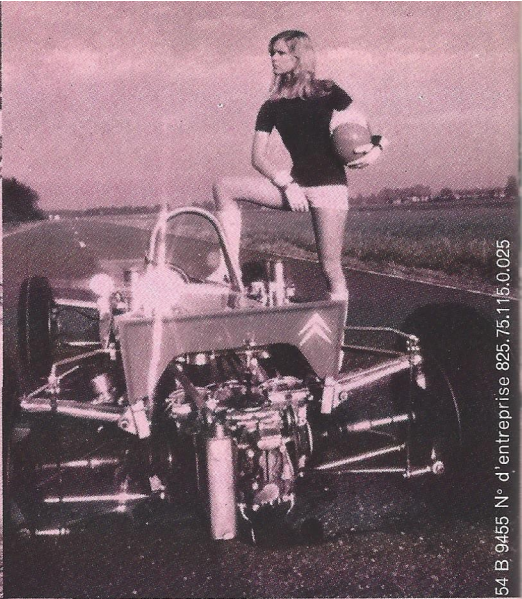
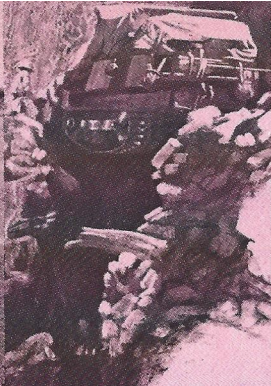
Octobre : présentation de la "GS Biorotor", à moteur à pistons rotatifs en travers (Comotor, à 2 rotors. 1990 cm³, 107 ch DIN. 175 km/h, puissance administrative française : 11 CV), offrant souplesse et silence de fonctionnement.

The Ami Super joined the Ami range. 6 CV, 1015 cc, overhead camshaft flat four engine (55.5 HP DIN - 87 mph), 4 speed synchronised gearbox with floor lever, new suspension with anti-roll bars front and rear, and the GS 1220's disc brakes.

October: presentation of the "Twin-rotor GS", with a twin rotary piston engine set across the car (Comotor twin-rotor, 1990 cc engine, developing 107 HP DIN. Torque-converter gearbox. Hydropneumatic suspension on 4 independent wheels. Dual-circuit disc brakes with variable action according to load at the rear.

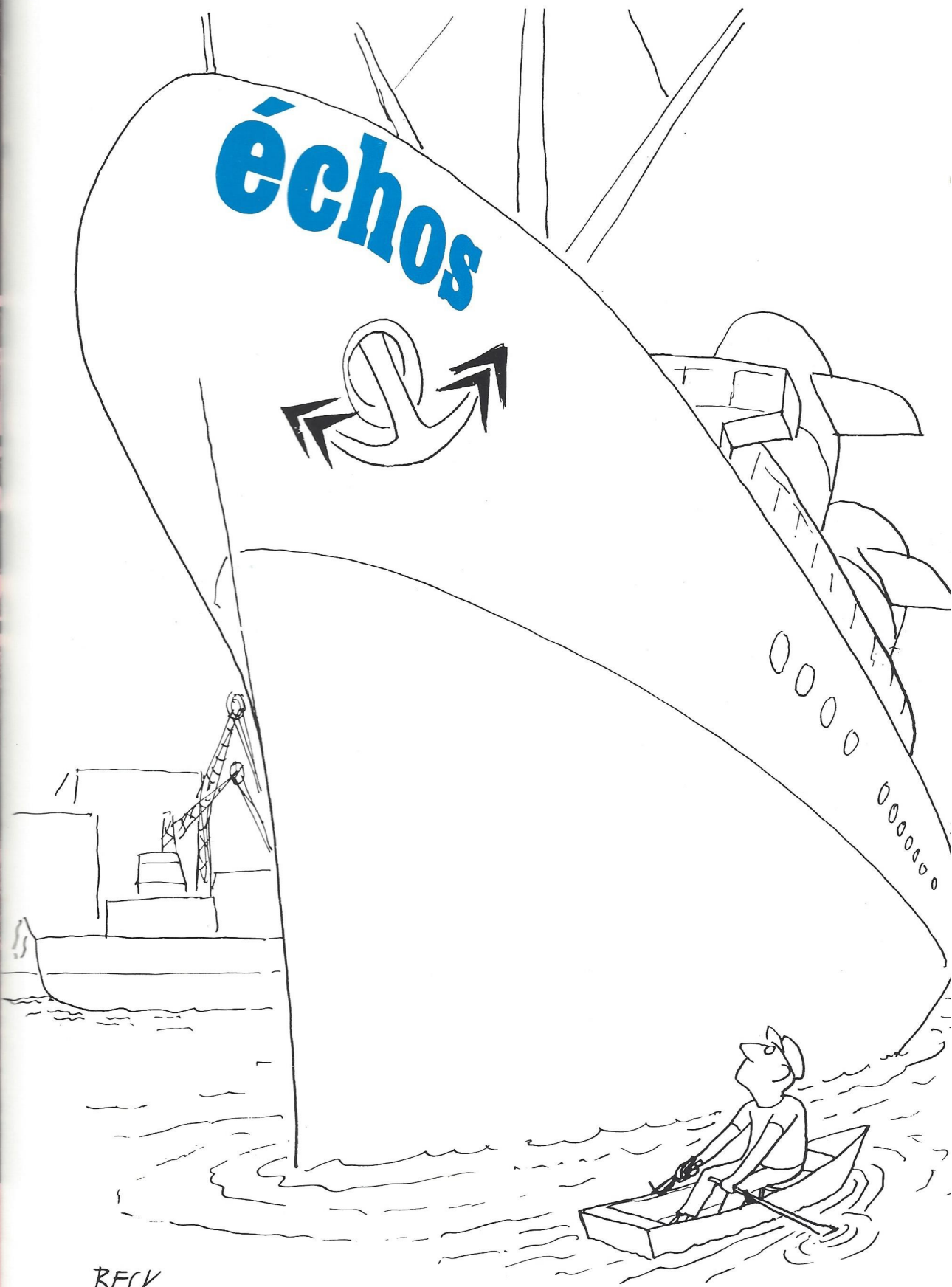
1973





Relations Publiques Citroën. Achève d'imprimer le 26 mai 1973. DE-PRE ADVICO. Citroën S.A. 138 Quai André Citroën, Paris 13^e arr. Seine 54 B 9455 N° d'entreprise 825.75.116.0.025

04 15 5933 N 0 entreprise 829.75.116.0.025



BECK

Dessin de Beck (Citroën 12 103)

échos

PREMIÈRE VOITURE A AULNAY

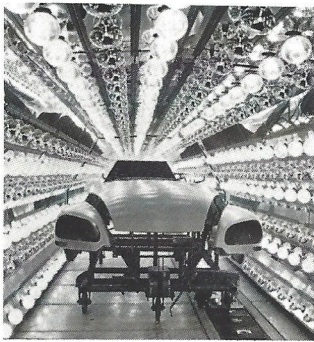


Photo Malard (Citroën 9 CA 4)

PARIS (France). Le lundi 16 avril, la première berline DS (ivoire borely) est sortie des nouvelles usines Citroën d'Aulnay-sous-Bois, (16.000 m² couverts actuellement sur 195.000 prévus pour un effectif de 5.000 personnes à fin 1975), à 10 km au nord de Paris, destinées à remplacer progressivement les principaux ateliers du 15^e arrondissement (ferrage, peinture, sellerie et assemblage (DS notamment). Ce premier véhicule, peint (ci-dessus, ses éléments de carrosserie dans les étuves de séchage - peinture à lampes claires infra-rouge) et assemblé, à partir d'éléments provenant des différentes usines de fabrication Citroën, ouvre une « avant-série » de mise en route de l'usine qui atteindra en septembre 60 DS par jour.

FIRST CAR OFF THE AULNAY LINE

PARIS (France). On Monday 16th April, the first DS saloon (ivoire borely) rolled off the as-

sembly line at the new Citroën works at Aulnay-sous-Bois (172,000 sq ft roofed over out of a total of 2,600,000 sq ft, employing some 5,000 persons, planned for late 1975), 6 miles north of Paris, intended for a gradual take-over from the main shops in the 15th arrondissement (fitting, paintwork, upholstery and assembly — in particular for the DS models). This first vehicle, painted (above, its body components drying in the luminous infra-red lamp tunnel) and assembled from parts coming from the various Citroën manufacturing works, is the initial step in a "pre-mass-production" run which, by September, will be reaching 60 DSs daily.

L'AMI SUPER A AMSTERDAM



Photo Presbureau (Citroën 10.620)

AMSTERDAM (Hollande). Première mondiale au Salon d'Amsterdam : l'AMI Super. Citroën vend en Hollande 36.000 véhicules et s'assure ainsi 7,4 % du marché.

AMI SUPER AT AMSTERDAM

AMSTERDAM (Netherlands). World première at the Amsterdam Motor Show: the AMI Super. Citroën's sales in Holland amount to 36,000 vehicles, or 7.4 % of the market.

CANARDS A L'AUTRICHIENNE



Photo Citroën 10.607

LUSTENAU (Autriche). Une longue file dodelinante et fringante de petits canards - ainsi les fanatiques appellent-ils en Autriche aussi leurs 2 CV et Dyane - est partie par une belle journée d'automne à la découverte musicale et gastronomique du Vorarlberg. C'était la première sortie du 2 CV club. A l'honneur : un canard bien vivant!

AUSTRIAN DUCKLINGS

LUSTENAU (Austria). A long, waddling, lively file of ducklings — for thus Austrian fans also name their 2 CVs and Dyanes — went off on a fine autumn day for a musical and gastronomic exploration of the Vorarlberg. This was the first outing of the 2 CV club. In the place of honour: a duck, very much alive!

LA MEILLEURE NOTICE



Photo Guerce (Citroën 10.621)

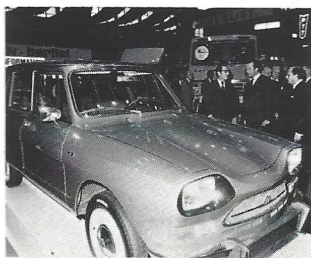
STOCKHOLM (Suède). Le prix de la meilleure notice d'entretien automobile de l'année 1972 a été attribué à Citroën pour sa notice de la GS. Ce prix est décerné chaque année, sous

l'égide de la revue suédoise « Motor », par un jury composé de représentants de l'Institut des consommateurs suédois, d'Écoles Techniques Automobiles, de la direction du trafic, du service des Mines et de journalistes spécialisés.

THE BEST MANUAL

STOCKHOLM (Sweden). The prize for the best car maintenance manual for the year 1972 was awarded to Citroën for its GS manual. This prize is awarded each year, under the patronage of the Swedish magazine "Motor", by a jury made up of representatives of the Swedish Consumer's Institute, of Technical Automotive Schools, of Traffic Control management, of the Mining Department and of specialized pressmen.

UTILITAIRES A BRUXELLES



Ph. « Noir et Blanc » (Citroën 10.715)

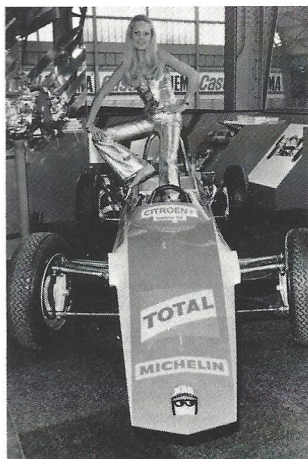
BRUXELLES (Belgique). Pour la première fois, le Salon de Bruxelles (19-28 janvier 1973) était réservé exclusivement aux véhicules utilitaires. Ce fut la première apparition dans une exposition officielle de l'AMI Super : sous sa version commerciale, elle fut la vedette du stand Citroën-Berliet. Au cours de sa visite inaugurale, le prince Albert s'y est longuement attardé (ci-dessus).

UTILITY VEHICLES AT BRUSSELS

BRUSSELS (Belgium). For the first time, the Brussels Motor Show (19th-28th January 1973) was

reserved exclusively for utility vehicles. This was the first bow, in an official exhibition, of the AMI Super: in its utility form, it was the star of the Citroën-Berliet stand. During his inaugural visit, Prince Albert (above) looked it over at length.

RACING CARS SHOW



Ph. Antony Nathan (Citroën 10.616)

LONDRES (Angleterre). La gracieuse Felicity fut le sage pilote de cette MEP X 27 à moteur GS, capable ou presque d'avoisiner les 200 km/h, immobilisée du 3 au 13 janvier au « Racing Cars Show » où elle cohabita sur le stand Citroën avec la SM groupe 1 qui participa à plusieurs courses pendant la saison britannique 1972.

WHAT A FELICITY!

LONDON (England). Lovely Felicity was the prudent driver of this GS-engined MEP X 27, which can reach speeds of 125 mph or so, but which remained stationary on the Citroën stand at the "Racing Cars Show", 3 to 13 January, sharing it with the Group 1 SM which is to take part in several races during the British season 1972.

7 CAPITALES EN 48 HEURES



Photo Raymond (Citroën 10.623)

GENÈVE (Suisse). Parti de Genève le 12 mars à 9 h 30, avec une GS 1220 Club strictement de série, M. Jacques Rieder, agent Citroën à la Chaux-de-Fonds, et Claudine Fischer (ci-dessus), y étaient de retour le 14 mars à 9 h 30, malgré la neige et le verglas rencontrés sur une partie de l'itinéraire : 4800 km à 100 km/heure de moyenne, pour relier sept capitales d'Europe en 48 heures (Paris, Bruxelles, Amsterdam, Bonn, Vienne, Rome et Berne) et démontrer les qualités de la GS. Bravo !

7 CAPITALS IN 48 HOURS

GENEVA (Switzerland). Leaving Geneva on 12th March at 9.30 a.m. in a strictly standard production GS 1220 Club model, Mr. Jacques Rieder, Citroën Agent at La Chaux-de-Fonds and Claudine Fischer (above), were back there on 14th March at the same time, despite the snow and ice encountered along part of the route linking 7 European capitals in 48 hours (Paris, Brussels, Amsterdam, Bonn, Vienna, Rome and Berne) to demonstrate the qualities of the GS. Well done!

échos

échos

ANCÊTRES SUR GLACE

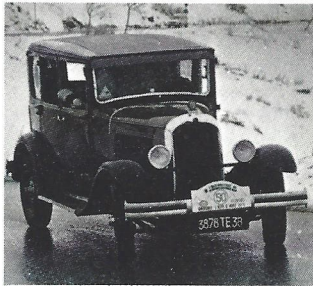


Photo Falaur (Citroën 10.713)

GRENOBLE (France). Cidessus l'AC 4 1929 de M. Robert Guilini, de Bourg-d'Oisans, qui a brillamment participé au 3^e « Rallye Neige et Glace des Voitures Anciennes », organisé par l'Association des Amis de l'Automobile Ancienne et le Comité d'Animation de l'Alpe-d'Huez du 19 au 21 janvier 1973. Une coupe Citroën fut remise à M. Albert, de Voreppe, 4^e au classement général sur 50 concurrents, avec son beau cabriolet 7 CV traction-avant 1938.

VETS ON ICE

GRENOBLE (France). Above, the 1929 AC 4 belonging to Mr. Robert Guilini, of Bourg-d'Oisans, which performed brilliantly in the 3rd "Rallye Neige et Glace des Voitures Anciennes" ("Veteran Cars' Snow and Ice Rally"), organized by the Association des Amis de l'Automobile Ancienne (Veteran Car Amateurs' Association) and the Comité d'Animation de l'Alpe-d'Huez between 19 and 21 January 1973. A Citroën cup was presented to Mr. Albert, of Voreppe, 4th out of 50 in the general classification with his fine 1938 7 CV front-wheel drive cabriolet.

MEHARI- TRAVELLING



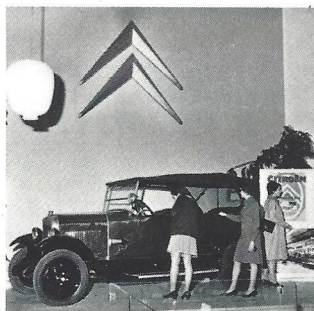
Photo Alain Tanner (Citroën 10.717)

GENÈVE (Suisse). C'est une Mehari, pratique, découverte, et bien suspendue, que le cinéaste helvétique Alain Tanner a choisi pour les délicats « travellings » de son film « Retour d'Afrique ». Avec un tel titre, cela s'imposait. Citroën Suisse en a mis une à sa disposition.

MEHARI - A REAL DOLLY!

GENEVA (Switzerland). A Mehari — handy, open and well sprung — was the choice of Swiss film-maker Alain Tanner for the tricky dolly shots in his film "Retour d'Afrique". With a title like that, mehara* had to be involved. Citroën Switzerland placed one at his disposal. * May we once more remind you that mehara is the plural of mehari, a trotting dromedary ?

B 12 D'ACCUEIL



PARIS (France). C'est une authentique B 12 de 1925 magnifiquement restaurée dans son état d'origine qui fait désormais office d'hôtesse d'accueil dans le hall du siège de la Société Citroën, quai André Citroën à Paris. Elle ne manque pas

de susciter l'admiration des visiteurs et des collaborateurs de la Maison.

B 12 RECEPTIONIST

PARIS (France). Henceforward, the role of receptionist in the entrance hall of the Headquarters of the Citroën Company, Quai André Citroën, Paris, is played by an authentic 1925 B 12 magnificently restored to its original state. It is the cynosure of all eyes, customers and staff alike.

C'EST DU GATEAU



Photo Guyot (Citroën 10.714)

BRUXELLES (Belgique). Citroën Belgique a fêté à sa manière le 25^e anniversaire de la 2 CV. Au dessert du dîner de gala annuel offert aux agents, la bombe Citroën était une 2 CV déguisée en gâteau. Les serveurs sont sortis de la voiture par les portières, par le coffre et même par le capot. La voiture avait été portée, à dos d'homme, jusqu'au premier étage du Brussels Hilton où avait lieu le banquet.

A BIT OF CAKE

BRUSSELS (Belgium). Citroën Belgium celebrated the 2 CV's 25th birthday in an original manner : when the sweet course of the annual Agents' dinner came, the Citroën bombshell was a 2 CV disguised as a cake. The waiters issued from the doors, from the boot and even from the bonnet. The car had been manhandled up to the first floor of the Brussels Hilton where the banquet was held.

MAXI-TEST AU PORTUGAL

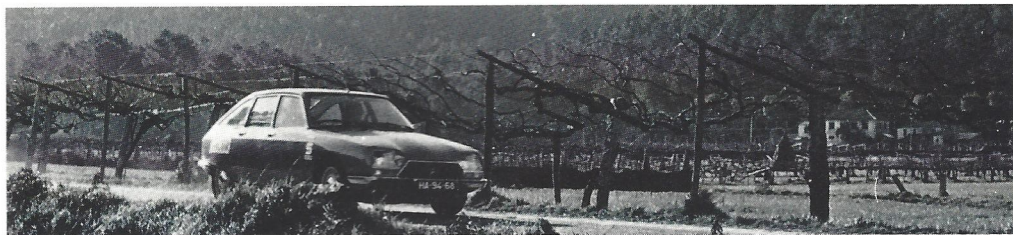


Photo « l'Argus de l'Automobile » (Citroën 10.618)

LISBONNE (Portugal). Les premières GS 1220 fabriquées à l'usine de Mangualde ont été essayées par la presse portugaise sur les étapes les plus difficiles du rallye Tap, réputé l'un des plus durs d'Europe (voir page 50). Menées tambour battant sur 800 km de pistes, les GS ont donné toute satisfaction aux essayeurs, unanimes à

souligner le fair-play de Citroën qui, loin de craindre ce test-maximal, l'avait lui-même suscité.

MAXI-TEST IN PORTUGAL

LISBON (Portugal). The first GS 1220s built at the Mangualde works were tried out by the Portuguese press over the most difficult

stretches of the TAP rally, notorious as being one of the toughest in Europe (see page 50). Driven at full tilt over 500 miles of track, the GSs met with nothing but praise from the testers, who unanimously stressed the sporting spirit of the Firm of Citroën which, far from living in fear of this maximal test, had in fact engineered it.

MINI-MUSÉE A HELSINKI

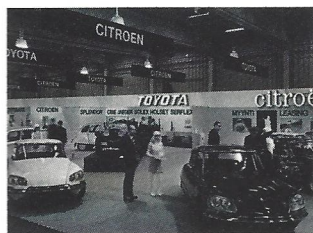


Photo Citroën 10.700

HELSINKI (Finlande). Attraction du Stand Autoliike-Teho, l'importateur Citroën en Finlande au Salon d'Helsinki (2-11 mars 1973) que visitèrent 140.000 personnes : une Citroën A Sport 1921.

MINI-MUSEUM IN HELSINKI

HELSINKI (Finland). A focus of attention at the stand of Autoliike-Teho, importers of Citroëns into Finland, at the Helsinki Motor Show (2nd - 11th March 1973), which drew 140,000 visitors: a 1921 Citroën A sports models.

LE STAND DE LA PREMIÈRE CHANCE

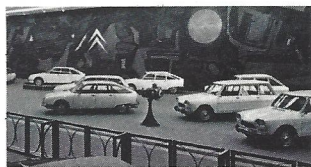


Photo Graffilm S.A. (Citroën 10.625)

GENÈVE (Suisse). Le Salon de Genève (15 au 25 mars 1973) fut pour Luce Bréra, 17 ans, élève des Arts Décoratifs de Genève, la chance de sa vie. C'est son projet qui fut retenu par Citroën qui avait mis en concours parmi les étudiants la décoration des 400 m³ de fresque de son stand. Le Salon fut aussi pour Citroën-Suisse l'occasion d'inaugurer ses locaux supplémentaires (magasin d'exposition, nouveaux bureaux, salle de conférence, local V.O. de 300 m², école d'apprentis de 250 m², station de contrôle électronique, atelier de 230 m² spécial pour SM et Maserati) que la progression des ventes avait rendu nécessaires.

THE FIRST CHANCE STAND

GENEVA (Switzerland). The Geneva Motor Show (15th to 25th March 1973) was the opportunity of his life for Luce Bréra, 17, a student at Geneva Decorative Arts School. His design it was that was selected by Citroën, who had put up for competition the 4,300 sq ft of fresco surrounding their stand. The Geneva Show also afforded an opportunity for Citroën-Switzerland to inaugurate its supplementary premises (showroom, new offices, conference room, 3,200 sq ft second hand department, 2,700 sq ft training school, electronic checking station, 2,500 sq ft shop specially designed for SMs and Maseratis), made necessary by increasing sales.

échos



MASERATI: ÇA BOUGE

Depuis 1926, date de la sortie de sa première voiture, la Société « Officine Alfieri Maserati » s'est fait connaître dans le monde entier en accumulant des victoires remportées sur les plus prestigieux circuits : Grands Prix de Tripoli, Rome, Monza, Espagne, France, Belgique, Indianapolis... Le sommet est atteint en 1957 : Juan Manuel Fangio remporte le titre de Champion du Monde. Dès les années 50, Maserati s'est engagé dans la production et la commercialisation de prestigieuses voitures « Grand Tourisme » à hautes performances, parallèlement à la mise au point des voitures de Formule. C'était là entreprise de pionnier, car Maserati se tournait vers un marché potentiel nouveau, encore peu développé : celui de la clientèle aisée des amateurs de véhicules de grand luxe. La firme au trident bénéficiait d'une inégalable expérience de la compétition pour la mise au point de ses véhicules, comme elle bénéficiait pour leur commercialisation de la célébrité que lui valaient ses succès sportifs.

L'accord avec Citroën

Ensuite Maserati rechercha le moyen d'étendre plus encore et de diversifier ses activités, notamment en ouvrant un autre débouché industriel à ses hautes compétences techniques. Après un premier accord technique conclu en 1968 entre Citroën et Maserati, la firme italienne entra dans le groupe Citroën en mai 1969, alliant deux noms, qui, chacun dans son domaine propre, avaient déjà fait amplement leurs preuves dans le monde de l'automobile. Ainsi Maserati avait ajouté à sa vocation traditionnelle (la création, la fabrication de magnifiques voitures de « Grand Tourisme ») une activité industrielle nouvelle : la production en série des moteurs 6 cylindres qui équipent la SM, permettant du même coup à Citroën de produire la voiture de prestige qui manquait à la France, laquelle fut complétée ensuite par l'intégration plus poussée de la fabrication des véhicules Maserati : fabrication des châssis, organes de direction, liaisons au sol, éléments de boîtes de vitesses, lignes d'habillage de carrosserie.

Une usine en expansion

Les bâtiments industriels de Maserati à

Ever since 1926, the year the first car of the marque came out, the "Officine Alfieri Maserati" has become better and better known throughout the world by adding victory to victory over the gratest track events: Grand Prix at Tripoli, Rome, Monza, in Spain, France, Belgium and at Indianapolis... to reach the very top in 1957: Juan Manuel Fangio winning the World Championship title.

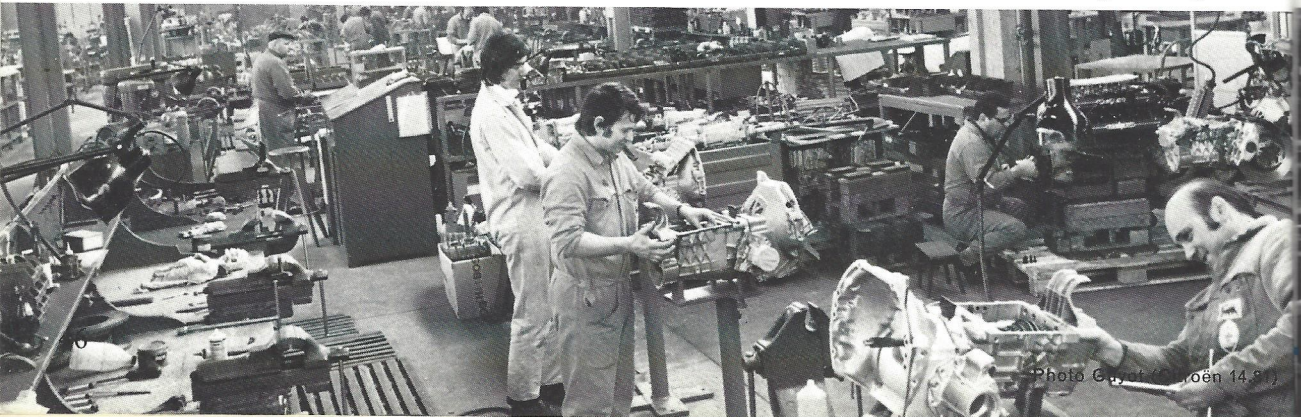
A tradition of prestige

As early as the 50s, Maserati went in for the production and sale of prestige status symbol cars of the "Gran Turismo" class, with remarkable performance figures, side by side with Formula racing cars. This was really pioneer work, for Maserati was turning towards a new potential market which had scarcely been developed up till then: that of well-to-do amateurs of top luxury vehicles. The trident firm had the benefit of unequalled racing experience in tuning up its cars, and that of fame due to its sporting success in selling them.

Later on Maserati looked for means of stretching its activities yet further, and of diversifying them, in particular by opening up further industrial fields for its top-ranking technological know-how. After a first technical agreement signed between Citroën and Maserati in 1968, the Italian firm became part of the Citroën Group in May 1969, thus blending two names which, each in its own field, had already shown heir mettle in the automotive world.

Thus Maserati had added to its traditional calling (the designing and manufacture of magnificent "Gran Turismo" cars) a fresh industrial activity: the mass production of the 6-cylinder engines fitted in the SM, simultaneously allowing Citroën to produce the prestige car which France then still lacked. This was later completed by further advances in the production of Maserati vehicles: manufacture of chassis, steering parts, suspension items, gear-box parts, and body sections. The Maserati industrial premises in Modena have accordingly been developed and equipped. They now cover 275,000 sq ft on 592,000 sq ft of land. There are three main buildings:

— westwards, the old building housing the



Modène ont été développés et aménagés en conséquence. Ils couvrent aujourd'hui 25 500 m² sur un terrain de 55 000 m².

Ils comportent trois bâtiments principaux : — à l'ouest, le bâtiment ancien qui regroupe les services commerciaux, les magasins, la production et le montage des véhicules Maserati,

— au nord-est, l'atelier d'usinage des moteurs 6 cylindres (SM et Mérak), le montage des organes mécaniques (moteurs, boîtes de vitesses) et les bancs d'essais-moteurs, — au sud-est, l'atelier de fabrication des châssis, l'outillage, les traitements thermiques, le bureau d'études et ses ateliers. A tous les postes, on peut observer le soin extrême apporté à la fabrication et à la finition. C'est ainsi par exemple que chaque moteur Maserati est systématiquement rôdé et testé au banc pendant un minimum de 3 heures et que chaque voiture terminée est essayée à trois reprises sur une distance de 300 à 900 km.

Une gamme en développement

Depuis 1969, plusieurs modèles prestigieux ont vu le jour, après la Ghibili (coupé à moteur 8 cylindres en V de 4 700 cm³, 330 ch à 5 000 t/mn, 280 km/h) et avant la Khamsin (carrossée par Bertone et qui utilise les techniques hydrauliques Citroën) attendue pour 1974 : l'Indy (coupé à moteur 8 cylindres en V de 4 930 cm³, 320 ch à 5 500 t/mn, 265 km/h), l'extraordinaire Bora (coupé grand tourisme carrossé par Giugiaro, 8 cylindres en V, 4 719 cm³, 310 ch à 6 000 t/mn, 4 arbres à cames en tête et 4 carburateurs double corps, 280 km/h, 26''5 aux 1 000 m départ arrêté), la Mérak (coupé 2 + 2, carrossé par Giugiaro, 6 cylindres en V de 2 965 cm³ dérivé de celui de la SM, dont elle emprunte le tableau de bord, le système de freinage, la boîte 5 vitesses inversée, 190 ch à 6 000 t/mn, 240 km/h). De ces modèles, Maserati a vendu 639 exemplaires en 1972, sur un marché pourtant très resserré dans le monde. Les résultats de la politique entreprise par Maserati en 1968 se passent de commentaires : les effectifs sont passés de 328 personnes début 1968 à 896 personnes au 1^{er} mars 1973. Le chiffre d'affaires est passé de 4 869 millions de lires en 1968 à 9 147 millions de lires en 1972, soit une augmentation de 87,86 % en quatre ans.



La Bora

Photo Guyot (Citroën 14.75)

sales department, the stores, and production and assembly of Maserati vehicles;

— north-eastwards, the machining shop for the 6-cylinder engines (SM and Merak), assembly of mechanical parts (engines, gear-boxes), and the engine test benches;

— south-eastwards, the chassis production shops, tooling and heat-treatment shops, and the design department and its ancillary workshops.

At every stage, the extreme care taken over manufacture and finishing stands out. Thus, for instance, every Maserati engine is systematically run in and bench tested for a minimum of 3 hours, and each finished car is tested in three separate tests over a distance of 200 to 600 miles. Since 1959, several prestige models have been born, after the Ghibili (a V-8 engined 4700 cc coupé developing 330 HP at 5,000 rpm, with a top speed of 174 m.p.h.) and, before the Khamsin (coachwork by Bertone, with hydraulics by Citroën), expected to come out in 1974: the Indy (V-8 coupé, 4930 cc, 320 HP at 5,500 rpm, 164 m.p.h.), the extraordinary Bora (a GT coupé with coachwork by Giugiaro, V-8, 4719 cc, 310 HP at 6,000 rpm, 4 O/H camshafts and four double-barrel carburetors, 174 m.p.h., covering 1,000 m. in 26.5'' from a standing start), the Merak (2 + 2-seater coupé with coachwork by Giugiaro, V-6 2965 cc engine derived from that of the SM and also taking over its fascia, its braking system, its 5-speed inverted gear-box, developing 190 HP at 6000 rpm for a top speed of 149 m.p.h.). In 1972, Maserati sold 639 vehicles of these models on a very restricted world market. The results of the policy adopted by Maserati in 1968 call for no comment: staff strength has risen from 328 in early 1968 to 896 on 1st March 1973. Turnover has gone up from 4,869 millions lires in 1968 to 9,147 millions in 1973, an increase of 87.86 % over four years.

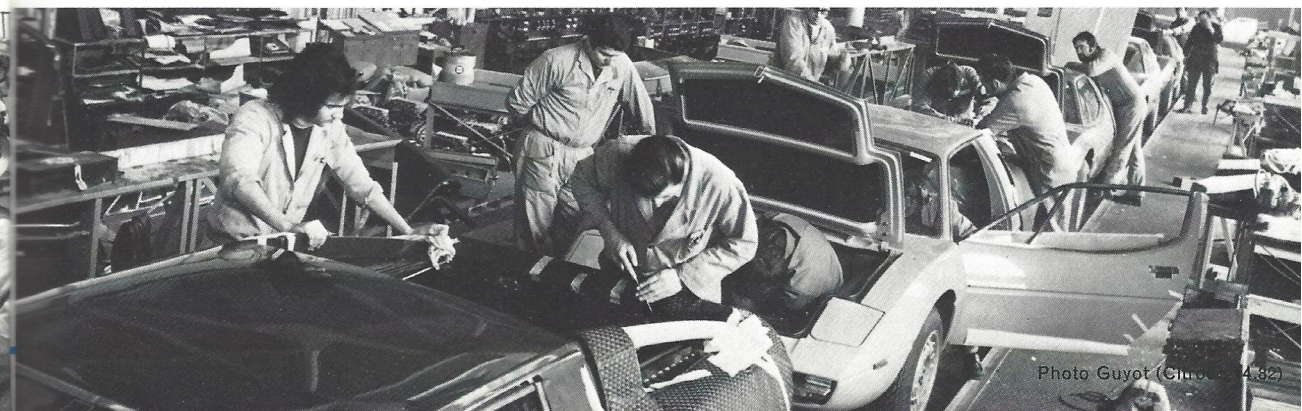


Photo Guyot (Citroën 14.82)



Photo Brunel-Toujan (Citroën 7.349)

En Côte d'Ivoire, symphonie fantastique mais inachevée : aux trois quarts de la course le combat cesse faute de combattants

45 équipages au départ, le 28 décembre, pour une course véritablement hallucinante de 3800 km de pistes africaines, pratiquement en "non-stop", à l'impossible moyenne imposée de 100 km/h. Un peu trop hallucinante, il est vrai : aucun d'entre eux ne réussit à passer la ligne d'arrivée. Pourtant, sur les 45 partants, il n'en est sans doute pas un seul qui ne veuille revenir l'an prochain. Ceci mesure la grandeur d'une épreuve et montre que cet échec apparent est en fait

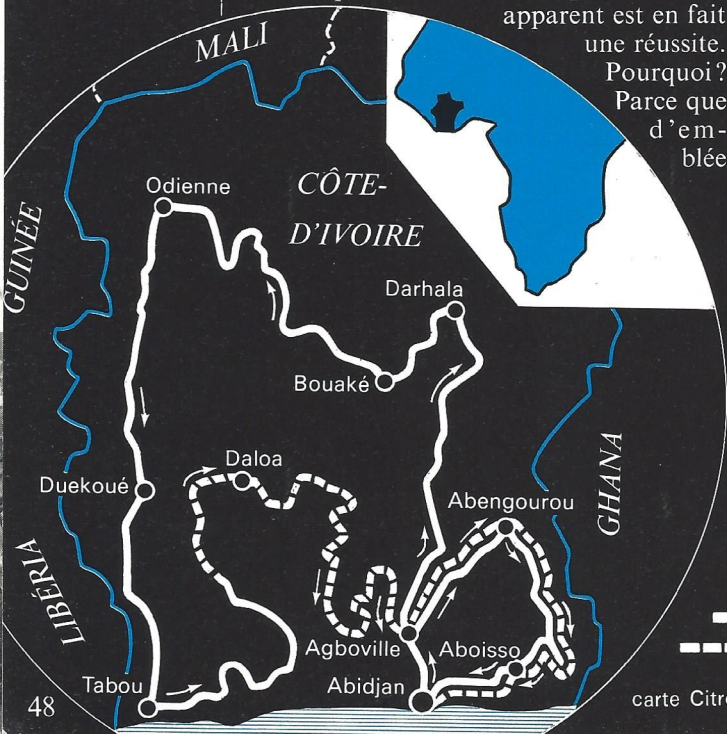
une réussite. Pourquoi ? Parce que d'emblée

45 teams toed the starting line, on 28th December, for a truly hallucinating race over 2360 miles of African tracks, practically non-stop, at the impossible prescribed average speed of 100 km/h (over 62 m.p.h.). A little too hallucinating, truth to tell : not one of them reached the finish.

And yet, out of the 45 entries, there is probably not one team that does not want to come back next year. This is a measure of the greatness of a trial, and shows that this apparent failure was in fact a success. Why ? Because, from the very start, the Bandama hoisted itself to the foremost rank of the toughest, and most enthralling rallies in the world: dust and mud, rutted tracks, stones and rocks, potholes and fords, bumps and take-offs... a real festival !

Neyret and Terramorsi came very close to being its stars. Starting first after winning the hill-climb race run to determine the order of starting, they lay first, 2 minutes ahead of the Peugeot 504 of the Finn Mikkola by the end of the first 373-mile Abidjan-Abidjan loop. Already there were only 25 cars left in the race.

Then there occurred the unforeseeable, the stupid, the aberrant incident : at a secondary aid post of no importance, a local mechanic had as his sole duty to fill the fuel tank of Neyret and Terramorsi. He made a mistake,



— itinéraire effectivement parcouru.
 - - - fin de l'itinéraire prévu et abandonné faute de combattants.

carte Citroën 19.230

BANDAMA? rallyes

BANDAMA PAS!

In the Ivory Coast, Fantastic but Unfinished Symphony: three quarters of the way through the race, the contest ceased for lack of contestants

Le Bandama s'est hissé au premier rang des rallyes les plus durs, les plus passionnants du monde : poussière et boue, pistes défoncées, cailloux et rochers, trous et passages à gué, dos d'ânes et tremplins... Un festival ! Neyret et Terramorsi faillirent bien en être les vedettes. Partis en tête après avoir réussi, avec leur DS prototype, le meilleur temps de la course de côte servant à déterminer l'ordre des départs, ils étaient premiers à l'issue de la première boucle Abidjan - Abidjan, 600 km. A un poste d'assistance secondaire, un mécanicien local avait pour tâche de faire le plein de la voiture de Neyret. Il se trompe et glisse un jerrican d'eau parmi l'essence. Il fallut longtemps pour parvenir à expulser l'eau du circuit d'alimentation.

A Daloa, (2900 km, les trois quarts du parcours), il ne reste... plus personne. Les organisateurs diffusent le communiqué suivant : " Au contrôle horaire de Daloa aucun concurrent ne s'est présenté dans les délais, compte tenu de la mise hors course et de l'heure de fermeture du contrôle "

and slipped in a jerrycan of water among those of petrol. It took a long time to determine why Neyret's prototype, which up to then had perfectly fulfilled its role, suddenly refused to start. It took even longer to expel all the water from the fuel feed circuit. Too long, in fact : at Bouaké, after 1182 km (734 miles), only 11 cars were still in the running: 2 Peugeots out of 10, 2 Renaults out of 8, 4 Datsuns out of 8, 3 Citroëns out of 3 (Neyret's works prototype, and both standard production DS 21s, privately owned by Bochnicek and Garlet). But Neyret had been overtaken by Mehta (Datsun) who now had a 6-minute lead. With them, only two other cars were less than 1 hr 40 mins behind: Fall and Mikkola (Peugeot). At Daloa, 1700 km (1056 miles) further on, (1800 miles, or 3/4 of the complete course), there remained... no one. The organisers gave out the following statement: "At the time-check point of Daloa, not one competitor reported within the prescribed time, taking into account those dropping out of the race and the closing time of the check point".





Photo Citroën 7.351

Portugal : Romaozinho vole vers le succès Rééditant l'exploit de Waldegaard en 1972 il termine 3^e au classement général scratch

Disputé, par suite d'un déplacement de date, cinq mois seulement après sa précédente édition, le 7^e Rallye TAP s'est montré une fois encore digne de sa réputation d'extrême sévérité : 79 concurrents au départ, 23 seulement à l'arrivée, après un parcours commun de 2.819 km dont beaucoup sur pistes de terre.

Un pilote concentré

Parmi les concurrents, Francisco Romaozinho, flegmatique et concentré comme à son habitude, au volant d'une DS 23 de groupe II, assisté de José Bernardo. Sa course fut caractéristique de la tactique qui réussit souvent aux pilotes Citroën : se maintenant d'abord dans le gros du peloton, il accentua son effort au fur et à mesure du déroulement de la course et de l'accumulation des difficultés dans les 32 épreuves spéciales de vitesse où 56 concurrents, pas moins, furent contraints à l'abandon.

Fought out, as a result of a change of dates, a mere five months after its previous edition, the 7th TAP rally once again came up to its reputation for extremely severe conditions: 79 starters, and only 23 in at the finish, after a common route covering 1751 miles, much of which was over earth tracks.

Among the competitors, Francisco Romaozinho, phlegmatic but intent as is his wont, was at the wheel of a Group II DS 23, with José Bernardo as team-mate.

The race he ran was characteristic of the tactics which often bring success to Citroën drivers: first sticking with the main body of competitors, he increased his efforts as the race went on and difficulty piled upon difficulty in the 32 special speed trials in which no fewer than 56 contestants had to throw up the sponge. These tactics can only be adopted if the driver has a car sufficiently sturdy to resist without faltering throughout the length of a gruelling trial.

PRODUCTION CITROEN

3 mois	Voitures particulières et commerciales	TOTAL CITROEN	BERLIET	CITROEN- BERLIET
1973	180 970	206 354	5 949	212 303
1972	183 467	206 961	6 437	213 398

TAP TAP TAP

HOURRA! rallyes

Portugal: Romaozinho (DS 23) flies successwards repeating Waldegaard's 1972 feat and coming in third in the general scratch classification

Une voiture sûre

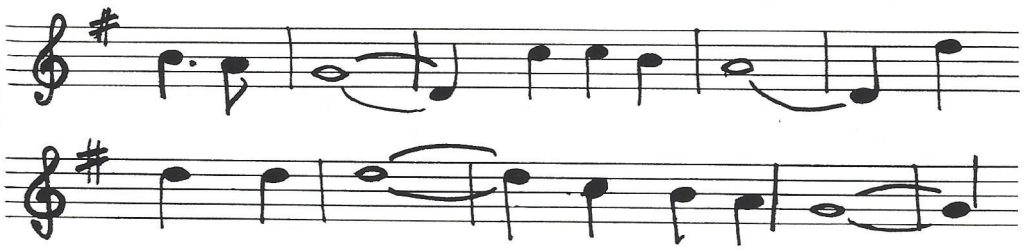
Pilote brillant et tenace, voiture robuste et tenue de route égalent succès : Romaozinho termine premier du classement général du groupe II, troisième (derrière deux Alpine GT spéciales) du classement général "scratch" (à la même place qu'avait obtenu l'an dernier le suédois Waldegaard au volant d'une autre Citroën) et premier pilote portugais.

Deux autres Citroën privées terminent la course, ce qui est déjà un exploit : le pilote belge Chartier (DS 23) 20^e au classement général, et le portugais Fennes (DS 21) 22^e.

A brilliant, dogged driver, in a sturdy car with top-class road-holding qualities, spells success: Romaozinho finished first in the general classification of Group II, third (behind two special Alpine GTs) in the scratch general classification (the same place as Waldegaard, the Swede, had last year earned at the wheel of another Citroën), and was the first Portuguese driver.

Two other, privately owned, Citroëns were in at the finish, which is something of a feat: the belgian pilot Chartier (DS 23), 20th in the general classification, and the portuguese pilot Fennes (DS 21), 22nd.





Une chanson à succès! Une voiture populaire!! Un record du monde!!!

Juillet 1973, c'est un anniversaire : il y a quarante ans, tout Paris chantait l'air populaire de Geo Koger et Vincent Scotto lancé par Alibert : « Rosalie, elle est partie »; toute la France convoitait les modèles « Rosalie » lancés par la Société des Automobiles Citroën; mais surtout, le monde entier applaudissait à l'extraordinaire record établi à Monthléry par la « petite Rosalie » : 300 000 km à plus de 93 km/heure de moyenne.

En 1932 déjà, une première Citroën : la « Rosalie II » avait battu à Monthléry le record mondial de longue distance avec 136 000 km de moyenne. C'était une 15 CV-6 Cyl. qui avait tourné 54 jours consécutifs. Cette première tentative encourageante fut suivie par celle, l'année suivante, de la « petite Rosalie » qui prit le départ à Monthléry le 15 mars 1953. 133 jours plus tard, le 27 juillet, elle s'arrêtait après avoir parcouru 300 000 kilomètres à la moyenne horaire de 93,47 km. C'était une 8 CV de série, la carrosserie seule était différente, un peu plus légère et de forme profilée, notamment à l'arrière. C'était une bi-places.

La tentative était patronnée par la société des huiles Yacco. Au cours de toute la durée de sa performance, la petite Rosalie ne fut jamais vidangée. On se contenta de faire l'appoint d'huile (720 g aux 1 000 km). Le record fut contrôlé tout au long par l'Association Internationale des Automobiles Clubs. Des équipes de 5 commissaires assuraient en permanence le contrôle de la tentative, en même temps que d'autres, de 8 chronométrateurs, prenaient les temps au 5^e de seconde.

A son arrivée, la Petite Rosalie se présenta aussi fraîche qu'au départ et sous le même aspect : elle n'avait subi aucun accident. Elle fut alors emportée au laboratoire de l'A.C.F. et mise en morceaux, tandis qu'on procédait à la même opération sur une 8 CV prise au hasard sur la chaîne Citroën. Les deux voitures furent alors comparées pièce à pièce, mesurées, pesées et palpées, afin qu'en fut constatée l'identité

July 1973 is an anniversary: 40 years ago, all Paris was singing the popular song by Geo Koger and Vincent Scotto, introduced by Alibert: "Rosalie, elle est partie" ("Rosalie is off"); the whole of France coveted the "Rosalie" models introduced by the Citroën Automobile Company; but, above all, the whole world was applauding the extraordinary record set at Monthléry by "Little Rosalie": 300,000 kilometres (186,410 miles) at an average speed of over 93 km.p.h. (58 m.p.h.).

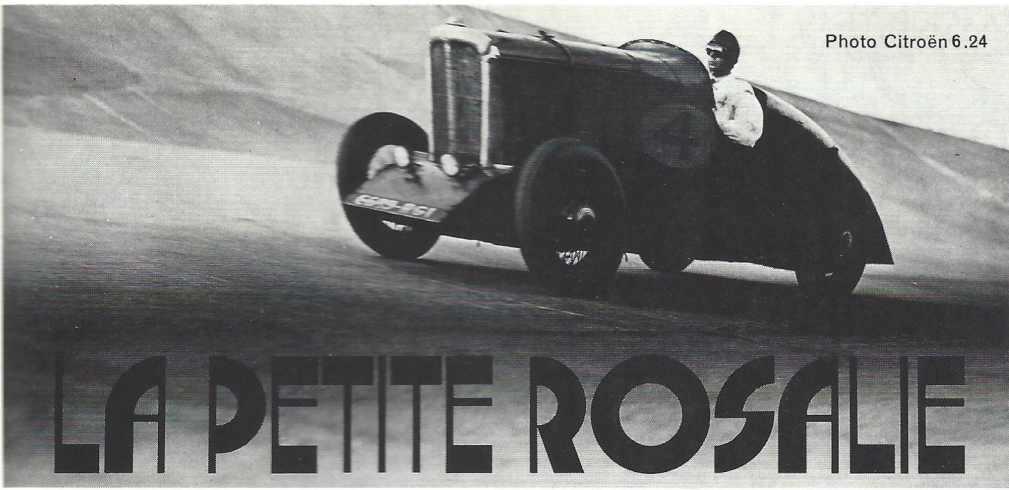
Already, in 1932, a first Citroën, "Rosalie II" had broken the world's long-distance record with 136,000 km covered (84,506 miles) at Monthléry. The car was a 15 CV 6 cylinder machine that had whirled round the track for 54 consecutive days.

This first encouraging attempt was followed the year after by that of "Little Rosalie", which started at Monthléry on 15th March 1933. 133 days later, on 27th July, it stopped after covering 300,000 kilometres at an average speed of 93.47 km per hour (exactly 58.080 m.p.h.).

The car was a standard production 8 CV. Only the body was different, slightly lighter and streamlined, more especially at the rear. It was a two-seater.

The attempt took place under the sponsorship of the Yacco oil company. Throughout its performance, Little Rosalie's sump was never drained. The only thing done was to top up the oil level (720 grams per 100 km). The record was checked throughout by the International Association of Automobile Clubs. Teams of 5 stewards kept constant watch on the attempt, while other 8-man teams timed the run to 1/5 second.

At the finish, little Rosalie turned up as spick and span as ever and looking just as she did before: she had suffered no accident. She was then removed to the Automobile Club de France's laboratory and was dismantled side-by-side with an 8 CV chosen at random from the Citroën production line. The two cars were then compared part by part, measured, weighed



LA PETITE ROSALIE

rigoureuse. Cette étude, suivie d'essais mécaniques, d'analyses chimiques et d'examen micrographiques, fut poursuivie au laboratoire National des Arts et Métiers et fit l'objet d'un procès-verbal établissant rigoureusement le caractère de série de toutes les pièces de la Petite Rosalie, détentrice du record du monde.

Le temps fut établi de la façon suivante : les chronomètres furent mis en route au départ de la voiture et ne furent jamais arrêtés avant la fin de la tentative. C'est-à-dire que la moyenne incorpore tous les arrêts, non seulement ceux provoqués par le ravitaillement, le changement de conducteur, etc. mais même les arrêts qui n'étaient en aucune façon imputables à la voiture ou à ses conducteurs. Par exemple : le 18 mars une très forte chute de neige rendit pendant six heures la piste impraticable; le 28 mai, l'arrivée du Tour de France Automobile à Montlhéry (3 heures d'arrêt); le 5 juin finale du Championnat de France cycliste (7 heures), les 7, 8, 9, 10 et 11 juin, 18 heures pour les entraînements et le Grand Prix de l'Automobile-Club de France, les 6 et 9 juillet, 8 h 1/2 pour la journée féminine. Au total : 42 heures 1/2 d'arrêts furent mis à la charge de la Petite Rosalie, ce qui fit tomber sa moyenne à 93,47 km (au lieu de 95,5 si l'on déduit les arrêts précédents).

La Petite Rosalie fut conduite par une équipe de cinq conducteurs qui se relayaient toutes les cinq heures. Ils étaient placés sous la direction de M. César Marchand et se composaient de MM. Raphaël Fortin, Bodecot, Lucien Marchand, Le Roy de Présalé et Vaillant.

Lors de l'arrêt de la Petite Rosalie le 27 juillet 1933, André Citroën, beau joueur, déclara : « Si quelque maison, française ou étrangère, peut faire mieux que nous, qu'elle le montre. Si d'ici le 1^{er} juillet 1935 une voiture parcourt plus de 300 000 km à une vitesse moyenne supérieure à celle réalisée par la Petite Rosalie, je lui verserai immédiatement 3 millions » (soit environ 1 million 1/2 de nouveaux francs 1973). Le record ne fut battu que... 30 ans plus tard.

and felt so as to ascertain that they were strictly identical. This study, followed by mechanical tests, chemical analyses and micrographic examinations, was continued in the laboratories of the Conservatoire National des Arts et Métiers and was the subject of a report establishing the strictly standard production nature of all the parts of Little Rosalie, world record holder.

The time was established as follows: the stop-watches were started at the beginning of the attempt and never stopped before its end. This meant that the average speed given included all stops, not merely those for refueling, changing drivers, etc., but also stops which could by no stretch of the imagination be ascribed to the car or its drivers. For instance: on 18th March, a very heavy snowfall made the track impracticable for six hours; on 28th May, the arrival of the Automobile Tour de France at Montlhéry (3 hours' stop); on 5th June, the final of the French Cycling Championships (7 hours); on 7th, 8th, 9th, 10th and 11th June, 18 hours for training runs and the race for the Grand Prix of the Automobile Club de France; and, on 6th and 9th July, 8 1/2 hours for Ladies' Day. In all: 42 1/2 hours stops were laid to the account of Little Rosalie, lowering its average speed to 93.47 km per hour (instead of 95.5, or 59.3 m.p.h. if these stops had been deducted).

Little Rosalie was driven by a team of five drivers relaying one another every five hours. They were headed by Mr César Marchand, and were Messrs Raphaël Fortin, Bodecot, Lucien Marchand, Le Roy de Présalé and Vaillant.

When Little Rosalie stopped on 27th July 1933, André Citroën sportingly declared: "If any firm, French or foreign, can do better, let it prove it. If, before 1st July 1935, any other car covers over 300,000 km at a higher average speed than that maintained by Little Rosalie, I will immediately pay 3 million" (or about 1 1/2 million present day francs).

The record remained unbroken for... 30 years.



CHEZ L'ANTIQUAIRE

Citroën "Petite Rosalie" 8 A-1933

Destinée à remplacer la C4 IX, la 8 CV est présentée au Salon de 1932. Elle passera dans l'histoire de l'automobile avec le surnom de « Rosalie ». C'est sous ce nom (Petite Rosalie) qu'elle bat sur l'autodrome de Montlhéry le record mondial de distance : 300.000 km à la moyenne de 93 km/h. Son châssis était strictement identique à celui des voitures livrées à la clientèle. On avait monté une carrosserie toute spéciale, jugée la mieux appropriée à son but, pesant le moins possible et offrant le minimum de résistance à l'air, bi-place, à calandre en coupe-vent et arrière aérodynamique très profilé.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type 8A
Puissance fiscale 8 ch. **MOTEUR** : flottant, 4 cylindres en ligne désaxés de 3 mm par rapport à l'axe du vilebrequin, monobloc, soupapes latérales, alésage 68 mm, course 100 mm, cylindrée 1452 cc. Puissance effective 32 ch à 3 200 tr/mn. Taux de compression 5,6. Carburateur Solex, démarreur électrique, lanceur Bendix. **DIRECTION** à tube fixe, vis globique et secteur denté. Essieu AV rigide. **EMBRAYAGE** à disque unique fonctionnant à sec et moyeu amortisseur. **BOITE DE VITESSES** : 3 vitesses dont 2 synchronisées, roue libre en option avec levier de verrouillage. **TRANSMISSION** : arbre longitudinal avec accouplements par cardans métalliques Spicer, dont un coulissant à l'AV. **FREINAGE** : système auto-serreur (Bendix) à 2 segments flottants et 1 point fixe à l'intérieur de chaque tambour. **SUSPENSION** : 4 ressorts droits entiers avec articulations montées sur silentblochs, 4 amortisseurs à anneaux de friction. **PNEUS** Michelin « Super-Confort » 140 x 40. **CHASSIS** : à longerons à section rectangulaire fermée en deux éléments soudés. **CARROSSERIE** : Caisses « tout acier monopiece ». Torpédo, berline, coaches 2 et 4 places décapotables ou non, « toutalu », garnitures, peintures, et dispositions de coloris sur commande. **PERFORMANCES** : vitesse maximale : 90 kilomètres/heure.

Intended to replace the C4 IX, the 8 CV was presented at the 1932 Paris Motor Show. It was to go down in automobile history with the nickname of "Rosalie". It was under this name of "Little Rosalie" that, on Montlhéry Motor Racing Track, it beat the world long-distance record : 300,000 km (186,410 miles) at 93 km per hour (58 m.p.h.). Its chassis was strictly identical to those of the standard production models sold the customers. A quite special body, deemed the most suitable for the purpose of the attempt had been fitted : it was as light as possible and offered as little resistance as possible to the air. It was a two-seater with a wind-cutter radiator cowl-ing and very streamlined swept-down tail.

TECHNICAL SPECIFICATION : Citroën type 8A. French Treasury rating 8 CV. **ENGINE** : floating-power type, 4 in-line block-cast cylinders offset by 3 mm (0.118") from the crankshaft axis, side valves. Bore 2.677", stroke 3.94", capacity 1,452 cc. Effective output 32 b.h.p. at 3,200 r.p.m. Compression ratio 5.6/1. Solex carburetter, electric starter, Bendix drive. **STEERING** : fixed column, hour-glass screw and pinion type. Rigid front axle. **CLUTCH** : single dry plate with damper hub. **GEAR-BOX** : 3 forward speeds (2 synchromesh), optional free wheel with locking lever. **TRANSMISSION** : longitudinal prop-shaft with Spicer metal couplings, the front one splined. **BRAKES** : self-adjusting system (Bendix) with two floating shoes and a single fulcrum within each brake drum. **SUSPENSION** : 4 whole flat-leaf with bolts and shackles mounted on silentblochs, 4 friction-ring shock-absorbers. **TYRES** : Michelin "Super-Confort" 140 x 40. **CHASSIS** : closed rectangular box-girded side members made up two welded parts. **BODIES** : all-steel single-piece bodies. Open tourer, saloon, 2- and 4-seater, convertible or not, and "Toutalu" (all-aluminium). Upholstery, paintwork and colour-schemes on order. **PERFORMANCE FIGURES** : maximum speed : 56 m.p.h.



Dessin : Oliver

Citroën "Petite Rosalie" - 1933 (record des 300.000 km)

