

38

# LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement. Les photos sont communiquées sur simple demande indiquant leur n° de référence. *Quarterly information bulletin published by the Citroën Public Relations Department. Texts and photographs are copyright free. Please mention exact reference of photos.*

## sommaire :

Editorial .....	3
Résultats 1974 .....	4
Chiffres de production .....	5
Peugeot-Citroën .....	6
La CX voiture de l'année .....	10
Les autres prix .....	12
L'usine d'Aulnay .....	13
Les champions 1974 .....	16
Formule Bleue .....	18
2 CV Cross .....	20
Le tour d'Afrique de Coin-coin ..	22
Échos .....	26
Chez l'antiquaire : la C 6 F .....	31

## contents

<i>Editorial</i> .....	3
<i>1974 results</i> .....	4
<i>Production figures</i> .....	5
<i>Peugeot-Citroën</i> .....	6
<i>Car of the year</i> .....	10
<i>Other prizes</i> .....	12
<i>The Aulnay works</i> .....	13
<i>1974 champions</i> .....	16
<i>Blue Formula</i> .....	18
<i>2 CV cross events</i> .....	20
<i>Quack-quack Africa</i> .....	22
<i>Snippets</i> .....	26
<i>Antiquarian's corner: the C 6 F...</i>	31

Rédaction, Administration : Société Citroën, Service Relations Publiques, 133, quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15, Téléphone 578.61.61 poste 0020 Télex n° 27817 Paris. Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger.

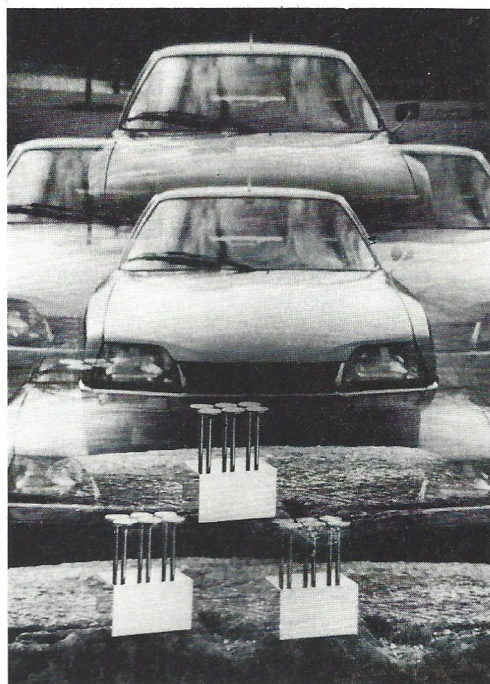


Photo de couverture : La multiplication photographique de la CX évoque à la fois le succès de ce modèle, sur un marché pourtant difficile et l'augmentation de sa production. D'abord limitée au public français, en une seule version, sa diffusion s'est étendue à partir de janvier 1975 au monde entier et la CX 2200 est venue s'ajouter à la CX 2000. Au premier plan : les six pistons aux couleurs des six pays européens organisateurs du grand référendum des journalistes de l'automobile pour désigner la « voiture de l'année » (voir détails page 10). Comme le suggère encore la photo, ce n'est pas seulement un trophée mais trois que la CX a reçus : le Prix de la « voiture de l'année », le Prix de la Sécurité, le Prix de la meilleure carrosserie (page 12). Jamais encore une voiture n'avait obtenu ces trois distinctions en même temps.

*Cover photograph : Photographic multiplication of the CX conjures up both the model's success on an unpromising market, and its increasing production. At first restricted to the French public (in one version only) its distribution has, as from January 1975, been spreading to the whole world, and the CX 2200 has also come to join the CX 2000. In the foreground : six pistons bearing the colours of the six European countries which organized the great referendum among journalists to select the "car of the year" (see page 10 for details). As the photograph yet further suggests, it is not one, but three trophies that have crowned the CX : "Car of the Year" Prize, Road Safety Prize, and Prize for the best Body Design (page 12). Never before had one and the same car simultaneously been awarded all three of these distinctions.*

Photo Peyrinet-Guerce (Citroën 24.66)

# éditorial

L'automobile a connu en l'année 1974 une des plus graves crises de son histoire. Le mal a touché tous les constructeurs, avec plus ou moins d'intensité. La Société Automobiles Citroën a été frappée au plus mauvais moment, alors qu'après un redressement financier spectaculaire mais fragile, elle s'était engagée — sur le fil du rasoir — dans un lourd programme d'investissements (transfert des usines du quai André Citroën, équipement d'Aulnay, Charleville, extension de Metz, Caen, Rennes, renouvellement de la gamme...). La chute des ventes, spécialement des fortes et moyennes cylindrées, l'alourdissement considérable des charges d'exploitation, l'encadrement du crédit et la hausse des taux d'intérêt se sont conjugués pour mettre la société en difficulté, bien que la baisse de ses ventes n'ait pas été — et de loin — parmi les plus fortes de l'automobile (voir page 4). C'est alors que Michelin fit appel à Peugeot. Selon l'accord signé (voir page 6), Peugeot se voit confier la direction de Citroën, dans lequel Michelin conserve pendant un an des intérêts majoritaires. Malgré le départ de Berliet fusionnant avec Saviem, et une dette envers l'État de 1 milliard de francs à des intérêts relativement lourds (9,75 %), Citroën aborde 1975 mieux armée qu'en 1974. Comme Michelin l'avait fait en 1934, une nouvelle équipe (voir page 8) a pris en mains le destin de la firme. Sa tâche est difficile, non impossible. Citroën continue.

---

*In 1974, the automotive industry went through one of the most severe crises in its history. This affected all car manufacturers, to a greater or lesser degree. The "Société Automobiles Citroën" was hit at the worst moment, just when, after a spectacular but fragile financial recovery, it had undertaken—walking the tightrope—a heavy investment programme (transfer of the Quai André Citroën works, outfitting of Aulnay and Charleville, extension of Metz, Caen and Rennes, and a renewed range of models...). The drop in sales, more especially hitting large—and medium-engined cars, the considerable increase in running expenses, restricted credit and the rise in the bank rate, all these factors contributed to putting the company into difficulties, although the drop in sales was not — and by a long chalk — among the worst in the industry (see page 4). It was at this juncture that Michelin called Peugeot in to the rescue. According to the agreement signed (see page 6), Peugeot is now in charge of Citroën management, with Michelin retaining a controlling interest for one year. Despite Berliet's leaving the group to merge with Saviem, and indebtedness to the state amounting to one billion francs at a fairly high rate of interest (9.75 %), Citroën faces 1975 better armed than it did 1974. As had happened with Michelin in 1934, a new team (see page 8) has taken over the destinies of the firm. A hard task, but not an impossible one. Citroën goes on.*

# RESULTATS 1974

Les incidences de la guerre du Kippour, survenue en octobre 1973, ont modifié profondément les données générales des économies européenne et mondiale. Parmi les secteurs touchés par ce fléchissement des activités, l'automobile s'est trouvée en première ligne. La généralisation partout en Europe des mesures de limitation de vitesse, jointe à la hausse du prix du carburant et la crainte d'une récession, ont provoqué un changement drastique dans le comportement du marché, qui s'est traduit par une baisse de la demande, et un glissement des commandes à l'intérieur de la gamme vers les petites cylindrées moins gourmandes et moins rapides. Afin d'ajuster la production à la demande, Citroën a produit moins en 1974 qu'en 1973, soit 688.600 véhicules, dont 598 744 voitures particulières, contre 751 444 véhicules en 1973, dont 658 829 particulières, soit une baisse de 8,36 %. Sur le marché français, malgré un retrait des immatriculations toutes marques de 12 %, Citroën a maintenu toute l'année un taux de pénétration égal aux années précédentes, soit 18,8 % du marché. 333 704 véhicules ont été immatriculés en France en 1974, contre 382 918 en 1973. Sur les marchés étrangers, particulièrement en Europe, Citroën a vu augmenter à la fois sa part du marché et son volume de ventes. Pratiquement partout en Europe, Citroën a souffert moins que d'autres constructeurs du fléchissement général de la demande et a développé sa pénétration. 351.966 véhicules ont été exportés en 1974, soit 51,11 % de la production, contre

*The incidence of the Kippur war, in October 1973, profoundly modified currently accepted data concerning European and World economy. Among many branches hit by the drop in activity, the automotive industry was in the forefront. The generalization of speed restrictions all over Europe, in combination with the rise in the price of fuels and fear recession, brought about a drastic change in the market's behaviour. This took the form of a drop in overall demand, while orders slid, within the range, towards small-engined, less greedy, less speedy cars.*

*In order to tailor production as closely as possible to demand, Citroën produced less in 1974 than in 1973: 688,600 vehicles, 598,744 of them private cars, as opposed to 751,444 vehicles, 658,829 of them private cars, in 1973—a drop of 8.36 %.*

*On the French market, despite a 12 % shrinkage of the number of new vehicles registered (all makes), Citroën throughout the year maintained a penetration index equal to that the previous years i.e. 18.8 % of the market. 333,704 vehicles were registered in France in 1974, as against 382,918 in 1973.*

*Where foreign markets were concerned, particularly those in Europe, Citroën had an increase in both its share of the market and its sales volume. Almost everywhere in Europe, Citroën suffered less than other manufacturers from the overall drop in demand, and developed its market penetration. 351,966 vehicles were exported in 1974, representing 51.11 % of production, as against 350,530 in 1973, or 46.7 % of*

Objet de l'attention de nombreux visiteurs du Salon de Paris, la CX a contribué à maintenir le nombre des ventes de la marque au niveau de celles du Salon de 1973. (Photo Guyot. Citroën 10.817.)

*A pole of attraction for numerous visitors to the Paris Motor Show, the CX contributed to the increase in the number of Citroën contacts,*





Vedette du Salon de Paris la CX n'a pas manqué d'arrêter longuement, sur le stand Citroën, le président de la République lors de sa visite inaugurale (ci-dessus, M. Raymond Ravenel expose les caractéristiques du nouveau modèle à M. Valéry Giscard d'Estaing. Au centre : M. François Rollier). (Photo Guyot. Citroën 10.818.)

*Star of the Paris Motor Show, the CX held the President of the Republic for a long time at the Citroën stand, during his inaugural visit to the Show (above, Mr Raymond Ravenel explains the new model's characteristics to Mr Valéry Giscard d'Estaing. In the centre : Mr François Rollier).*

350.530 en 1973, soit 46,7 % de la production. Ces résultats expriment une augmentation de 4,4 % d'une année sur l'autre. L'Italie reste pour Citroën le premier marché d'exportation, avec 53 323 véhicules exportés en 1974 soit 14,53 % de l'exportation Citroën, devant l'Allemagne avec 40 872 véhicules exportés en 1974, soit 11,14 % des exportations totales de Citroën.

Parmi les véhicules les plus vendus de la gamme Citroën en 1974, les petites cylindrées viennent évidemment en tête : la 2 CV, avec sa consommation extrêmement faible, et ses frais d'entretien pratiquement inexistant, s'est révélée la « voiture de crise ».

190 713 petites Citroën ont été immatriculées en 1974 sur le marché français, ce qui leur a assuré une pénétration de 11 % du marché. La production de ces modèles a augmenté considérablement par rapport à l'année précédente : 53,93 % de la production Citroën contre 38,58 % en 1973.

Nouvelle venue sur le marché, la CX a connu dès sa sortie la faveur du public. Dès les premières semaines de la commercialisation en France du modèle CX 2000, fin août 1974, le niveau des commandes atteignait 180 véhicules par jour pour passer à 350 CX 2000 et 2200 début 1975.

*production. These results show a rise of 4.4 % from one year to the next. Italy remains Citroën's first export market, absorbing 53,325 vehicles exported in 1974, or 14.53 % of all Citroën exports — in front of Germany with 40,872 vehicles exported in 1974 — or 11.14 % of all Citroën exports.*

*Among the Citroën vehicles selling best in 1974, the small-engined cars naturally came in the lead: the Mehari and Ami 8, owing to their reputation for low consumption, earned a deserved success. And so, more especially, did the 2 CV which, owing to its sober consumption and its very low maintenance cost, turned out to be the "car of the crisis".*

*190,713 small Citroëns were registered on the French market — a penetration of 11 % of the market. Production of these models increased appreciably by comparison with the previous year: 53.93 % of total Citroën production in 1974, as against 38.58 % in 1973.*

*A newcomer on the market, the CX, met with the public's favour as soon as it was introduced. The very first weeks after it came onto the French market, in late August 1974, orders for the CX 2000 reached the level of 180 cars a day, to rise to 350 CX 2000s and 2200s in early 1975.*

## PRODUCTION 1974 AUTOMOBILES CITROEN

Année	1974	1973	%
Voitures particulières	598 744	658 829	— 9,12 %
Véhicules utilitaires	89 856	92 615	— 2,98 %
TOTAL	688 600	751 444	— 8,36 %

# PEUGEOT

## Un accord historique

Le 24 juin 1974, un communiqué commun de Peugeot, Michelin et Citroën fit sensation. Il déclarait notamment :

« L'évolution du marché de l'automobile dans le monde entier au cours des dernières années, a rendu évident l'intérêt d'une concentration dans l'industrie automobile française, que les événements récents et notamment les effets de la crise du pétrole rendent encore plus nécessaire.

« Dans cette conjoncture, le regroupement des Automobiles Peugeot et des Automobiles Citroën est apparu aux responsables des deux groupes comme une réponse tout indiquée à ces exigences pour l'ensemble des intérêts en cause. Michelin et Peugeot ont donc décidé d'unir leurs efforts pour y parvenir.

« L'objectif final des deux groupes est la constitution, sous une forme juridique à préciser, d'un ensemble cohérent qui, disposant de la diversité des gammes et des styles nécessitée par les besoins de la clientèle, telle qu'exprimée à travers deux réseaux indépendants l'un de l'autre, atteindrait une dimension suffisante pour renforcer la position de chacune des deux marques, fortement individualisées, sur tous les marchés.

« La dimension de cet ensemble, dont Peugeot assurera la direction et dans lequel Michelin restera présent à ses côtés, permettra de réunir les moyens financiers qui lui sont nécessaires, sans que Peugeot ait à limiter le développement de ses activités traditionnelles (automobile, outil-

*On 24th June 1974, a joint communiqué issued by Peugeot, Michelin and Citroën hit the headlines. Among other things, it declared :*

*"The development of the automobile market throughout the world, over the last years, has made obvious the interest that would accrue from a concentration of the French motor car industry; this becomes even more necessary in the light of recent events, and more especially the world oil crisis.*

*"In this concatenation of circumstances, concentration of Automobiles Peugeot and Automobiles Citroën struck the managements of both groups as being a very suitable answer to these imperatives, in the interests of all concerned. Michelin and Peugeot have therefore decided to unite their efforts in an attempt to achieve this result.*

*"The final objective of both groups is to build up, under a legal form as yet not laid down, a coherent entity which, having at its disposal the variety of ranges and styles required by customer's needs (as expressed through two entirely independent networks), can reach such dimensions as to reinforce the position of both high individualized marques, on all markets.*

*"The dimensions of this combine, whose management will be the responsibility of Peugeot and in which Michelin will remain present at Peugeot's side, will make it possible to bring together the necessary financial means, without Peugeot having to limit the development of its traditional activities (motor cars, tools and cycles), including those resulting from the existing Association between Automobiles Peugeot and the Régie Nationale des Usines Renault..."*

*On 6th December 1974, as a result of studies carried out in common, in association with the bank of Lazard Frères where financial matters were concerned, a fresh communiqué defined the agreement's essential structures, which may be analysed as follows:*

**1** *The rapprochement will take place in two stages.*

*— During the first stage, the Peugeot Group will take over the effective management of Automobiles Citroën; Michelin, which has been managing Citroën since 1934, hands over its responsibilities to Peugeot; M. François Rollier, Chairman of Citroën SA, hands over his powers as*



M. François Gautier,  
Photo Peugeot (Citroën 6 A 92).

# T-CITROËN

lage et cycles) y compris celles qui résultent de l'Association existant entre Automobiles Peugeot et la Régie Nationale des Usines Renault... »

Le 6 décembre 1974, à la suite des études entreprises en commun, un nouveau communiqué définissait les structures essentielles de l'accord, qui s'analyse ainsi :

**1** Le rapprochement se fera en deux temps.

— Dans un premier temps, le groupe Peugeot assure la direction effective des Automobiles Citroën ; Michelin, gérant de Citroën depuis 1934, transmet ses responsabilités de gestionnaire à Peugeot. Michelin reste l'actionnaire majoritaire de Citroën qu'il était jusqu'ici.

— Dans un second temps, par une nouvelle décision prise en commun, sous un délai d'un an environ, Peugeot pourrait prendre la majorité dans Citroën, Michelin restant à ses côtés.

**2** Dans le nouvel ensemble ainsi formé, chacune des firmes automobiles doit conserver son indépendance par rapport à l'autre, avec sa propre direction générale, sa gamme spécifique de modèles et son réseau.

**3** La coordination des entreprises se fera par le sommet. Dans ce but, un secrétariat général de groupe, créé au sein de Peugeot S. A., devra assurer la liaison et la coordination des activités des deux constructeurs, s'attachant à optimiser l'utilisation de leurs potentiels techniques et industriels respectifs, par la rationalisation de leurs capacités et l'harmonisation de leur exploitation, tout en maintenant une concurrence commerciale génératrice d'efforts et d'émulation.

**4** La direction générale des Automobiles Citroën reçoit une organisation homologue à celle des Automobiles Peugeot : un conseil de surveillance remplace le conseil d'administration, un directoire de trois membres remplace la direction générale.

**5** Le conseil de surveillance des Automobiles Citroën est composé des six membres suivants : président, M. François Gautier (président du directoire de Peugeot S.A. et du conseil de surveillance des Automobiles Peugeot), M. François Rollier, en tant que représentant de Citroën S.A., (dont il est président directeur général, outre ses fonctions de co-gérant de la Compagnie Michelin), M. Pierre Peugeot, en tant que

regards the Société des Automobiles Citroën to Mr François Gautier, Chairman of the Directorate of Peugeot SA. Michelin retains a majority interest in Citroën shares as before.

— In a second stage, following a fresh decision arrived at by common consent, and within a time lapse of about one year, Peugeot could take a controlling interest in Citroën, with Michelin remaining at its side as a minority shareholder.

**2** Within the new combine thus formed, each of the manufacturing firms must remain independent with regard to the other, having its own general management, its specific range of models, and its own distribution network.

**3** Coordination of the firms will take place at top level. To this end, a Group General Secretariat, set up within Peugeot SA, will be responsible for liaison and coordination of the activities of both manufacturers with, as its aim, achieving the best possible use of respective technical and industrial potentials, by rationalizing their capacities and harmonizing the way they are run, while retaining mutual commercial competitiveness as an incentive to effort and emulation.

**4** The General Management of Automobiles Citroën is given an organization which is the counterpart of that of Automobiles Peugeot: a supervising council takes the place of the board of directors, while a three-man directorate takes that of the General Management.



M. François Rollier,  
Photo Guyot (Citroën 6 A 49)

# PEUGEOT

représentant de Peugeot S.A. (dont il est directeur général du directoire), M. Paul Perrin (directeur général du directoire de Peugeot S.A.), M. Georges Depré (ex-membre du conseil d'administration des Automobiles Citroën), M. Jean-Claude Tournand (ex-membre du conseil d'administration des Automobiles Citroën).

**6** Le conseil de surveillance place à la tête des Automobiles Citroën un directoire de trois membres, nommés pour quatre ans et solidairement responsables : président, M. Georges Taylor (ex-directeur général du directoire des Automobiles Peugeot) ; M. Jacques Lombard (ex-directeur commercial des Automobiles Peugeot) ; M. Raymond Ravenel (ex-président directeur général des Automobiles Citroën).

**7** Un plan de financement de Citroën est établi sur la base de principes de gestion et d'économie établis en commun par les deux groupes. Il comporte notamment d'importants (300 millions) concours financiers de Michelin à titre définitif ; la consolidation d'emprunts contractés avec la garantie de Michelin ; un prêt de un milliard de francs consenti pour quinze ans, au taux, courant pour ce type d'opération, de 9,75% d'intérêts, par le Fonds de Développement Économique et Social à la suite de l'intervention du gouvernement ; enfin le réemploi du produit de la cession de Berliet (470 millions) au groupe Renault pour fusion avec la Saviem, souhaitée



Raymond Ravenel, membre du directoire des Automobiles Citroën.  
Photo Guyot (Citroën 6 A 90).



M. George Taylor, président du directoire des Automobiles Citroën.  
Photo Guyot (Citroën 6 A 99).

**5** *The supervising council of Automobiles Citroën is made up of the following six members: Chairman, Mr François Gautier (Chairman of the Directorate of Peugeot SA and of the supervising council of Automobiles Peugeot), Mr François Rollier, as representative of Citroën SA (whose Chairman and General Manager he is, over and above his functions as co-Manager of the Michelin Company), Mr Pierre Peugeot, as representative of Peugeot SA (of whose Directorate he is General Manager), Mr Paul Perrin (General Manager of the Directorate of Peugeot SA), Mr Georges Depré (late member of the Board of Directors of Automobiles Citroën), and Mr Jean-Claude Tournand (late member of the Board of Directors of Citroën).*

**6** *The supervising council has placed, at the head of Automobiles Citroën, a three-man Directorate, appointed for four years and held jointly responsible: Chairman: Mr George Taylor (late General Manager of the Directorate of Automobiles Peugeot); Mr Jacques Lombard (late Commercial Manager of Automobiles Peugeot); and Mr Raymond Ravenel (late Chairman and General Manager of Automobiles Citroën).*

**7** *A Citroën financing plan is established on the basis of management and economics principles laid down in common by both groups. It includes in particular heavy (300 M FFrs) and definitive financial support from Michelin; consolidation of loans contracted with Michelin's guarantee; a fifteen-year, one-billion-franc loan, at the rate of*



9.75 % (usual in this type of operation), from the Fond de Développement Économique et Social, at the direction of the French Government; and, finally, reutilization of the proceeds of the sale of Berliet (470 M FFrs) to the Renault, with a view to a merger with Saviem, as operation desired by the State as a part of the structural reorganization of the French automotive industry.

**8** Exchange of Citroën shares held by the public against convertible Peugeot and Michelin bonds has allowed SONEDIA (a joint Michelin-Peugeot company) to acquire 38.21 % of Citroën SA shares, Michelin retaining the majority with 52.37 %.

The objective of this agreement which, after ten years, brings to fruition the hopes it had raised after the first attempt at a rapprochement between the two firms in 1964, is to keep two separate companies, without one being subordinate to the other, yet each backing the other, both being placed under one and the same control, and inspired by a common policy.

The position reinforcement called for by the present situation of the automotive market, reciprocal likings which have sprung up during the preliminary analysis period, the balance which exists between the effective or potential volumes of both firms (see table), are all factors which make it possible to hope for a harmonious cooperation whose fruition will be the edification of a powerful group — in fact the largest private French automotive group; the fourth in Europe, after Renault, Fiat and Volkswagen, according to 1974 figures; and the ninth, world-wide, immediately behind Chrysler, USA.



M. Jacques Lebrun, membre du directoire des Automobiles Citroën.  
Photo: Malard, (Citroën 8 A 94)

par l'Etat dans le cadre de la restructuration de l'industrie automobile française.

**8** Un échange des actions Citroën détenues par le public contre des obligations convertibles Peugeot et Michelin, a permis à la SONEDIA (société commune à Michelin et Peugeot) d'acquérir 38,21 % des actions de Citroën S.A., Michelin y demeurant de son côté majoritaire avec 52,37 %.

L'objectif de cet accord, concrétisant après dix ans les espoirs qu'avait suscités la première tentative de rapprochement amorcée entre les deux maisons en 1964, est de conserver deux sociétés distinctes, sans subordination de l'une à l'autre, mais se soutenant mutuellement, placées sous un même contrôle et inspirées par une politique commune qui devrait permettre de mettre progressivement en œuvre une collaboration technique et industrielle poussée, avec tous les avantages et les économies d'une dimension doublée.

Le renforcement de position qu'appelle la situation présente du marché des automobiles, les sympathies réciproques qui se sont faites jour dans la période d'étude préalable, le caractère d'équilibre entre les volumes effectifs ou potentiels réciproques malgré l'infériorité financière actuelle de Citroën, sont autant de facteurs qui donnent lieu d'espérer en une collaboration heureuse, débouchant sur l'édification d'un groupe puissant, le premier groupe automobile privé français; le quatrième groupe européen après Renault, Fiat et Volkswagen, selon les chiffres de 1974; le neuvième dans le monde, tout de suite après Chrysler.

CHIFFRES DU GROUPE AUTOMOBILES CITROËN ET PEUGEOT

	CITROËN	PEUGEOT	GROUPE	MARCHE TOTAL
Production 1973	V.P. 658.829 V.U. 92.615 = 751.444	V.P. 684.538 V.U. 81.440 = 765.978	V.P. 1.343.367 V.U. 174.068 = 1.517.435	3.596.179
Production 1974	V.P. 598.744 V.U. 89.856 = 688.600	V.P. 634.479 V.U. 96.290 = 730.769	V.P. 1.233.223 V.U. 186.146 = 1.419.369	3.462.847
Variation 74/73	- 8,36%	- 4,99%	- 6,46%	- 3,70%
Exportations 1973	350.530 (V.P. + V.U.) (soit 46,7% de la production)	365.922 (V.P. + V.U.) (soit 47,77% de la production)	716.452 (V.P. + V.U.) (soit 37,09% de la production nationale exportée)	1.931.208
Exportations 1974	351.966 (V.P. + V.U.) (soit 51,11% de la production)	401.264 (V.P. + V.U.) (soit 54,91% de la production)	753.220 (V.P. + V.U.) (soit 58,65% de la production nationale exportée)	1.948.549
Variation 74/73	+ 0,4%	+ 9,65%	+ 4,88%	+ 0,89%
Immatriculations France 1973	382.918 (V.P. + V.U.)	387.935 (V.P. + V.U.)	770.853 (V.P. + V.U.)	2.016.004
Pénétration:	19%	19,2%	38,2%	
Immatriculations France 1974	333.704 (V.P. + V.U.)	319.257 (V.P. + V.U.)	653.161 (V.P. + V.U.)	1.777.319
Pénétration:	18,8%	18,3%	37,1%	
Variation 74/73	- 13%	- 18%	- 15,26%	- 12%
Capital	600.000.000 F	600.000.000 F	1.200.000.000 F	
C.A. h.t. 1973	7.073.945.767 F	9.024.387.000 F	16.098.332.767 F	
C.A. h.t. 1974	6.671.381.000 F	9.900.000.000 F	16.571.381.000 F	
Variation 74/73	- 5,6%	+ 9%	+ 2,94%	
Cash-flow brut 1973	593.547.000 F	913.530.000 F		
Effectif Fin 1973:	61.161	60.645	121.806	
Fin 1974:	52.291	58.800	111.091	
Usines	France 15 Etranger 24	France 9 Etranger 16	25 (dont 3 en collaboration avec Renault)	



Photo Guyot (Citroën 10.831).

Créé en 1963 à l'initiative de la revue hollandaise « Autovisie » et de son rédacteur en chef Fred van der Vlugt, le trophée de la « Voiture de l'année » prend appui sur, d'une part six publications européennes organisatrices représentant les pays européens constructeurs d'automobiles (*Autovisie* pour la Hollande, *The Daily Telegraph* pour la Grande-Bretagne, *L'Équipe* pour la France, *Quattoruote* pour l'Italie, *Stern* pour l'Allemagne, *Vi Bilägare* pour la Suède), d'autre part un jury indépendant de 49 journalistes spécialisés appartenant à 15 pays d'Europe, placé sous la présidence de Paul Frère (journaliste belge indépendant, ancien vainqueur des 24 heures du Mans). La responsabilité de l'attribution du Trophée est assumée tour à tour par l'une des six publications organisatrices. L'Équipe en avait la charge cette année. Édouard Seidler, directeur de la rédaction, était président-délégué du jury et chargé à ce titre d'en coordonner les travaux. Pour être éligible comme « Voiture de l'année », un modèle doit :

- être construit en série avec une diffusion raisonnablement prévisible d'au moins 5.000 exemplaires dans l'année,
- avoir été valablement essayé par une majorité des membres du jury,
- n'avoir pas antérieurement été inclus parmi les voitures éligibles,
- présenter des nouveautés et des modifications profondes par rapport aux voitures déjà existantes.

Chaque journaliste du jury dispose d'un total de quinze points qu'il doit répartir comme il l'entend (mais obligatoirement entre cinq véhicules de la liste établie à son intention) selon des critères de qualités techniques, confort, sécurité, rapport qualité-prix.

Le modèle totalisant le plus de points sur l'ensemble des suffrages exprimés est proclamé « Voiture de l'année ».

# CX

Founded in 1963 as the initiative of the Dutch motoring paper "Autovisie" and its chief editor Fred van der Vlugt, the "Car of the Year" Trophy is sponsored, on the one hand, by six organi zing publications, representing the countries of Europe where cars are made (*Autovisie* for Holland, the *Daily Telegraph* for Britain, *L'Equipe* for France, *Quattoruote* for Italy, *Stern* for Germany, and *Vi Bilagare* for Sweden) and, on the other, by an independent Jury of 49 specialized journalists belonging to 15 European countries, under the chairmanship of Paul Frère .

The responsibility of awarding the Trophy is assumed in turn by each of the six organizing publications. This year, it was *L'Equipe's* turn. Edouard Seidler, manager of the paper's editorial department, was the spokesman elected by the Jury and, in this capacity, was responsible for coordinating its deliberations.

In order to be eligible as "Car of the Year", a model must :

- be mass-produced, with a credibly predictable chance of distributing at least 5,000 cars within the year,
- have been test-driven in a valid manner by a majority of jury members,
- never have previously been included among eligible cars,
- incorporate some novelties and major modifications with regard to already existing cars.

Each journalist on the Jury has at his disposal a total of 15 marks, which he must attribute as he feels fit (but mandatorily between five of the vehicles on the list established for him) on the basis of standards of technical qualities, comfort, safety, and quality-price ratio.

The marks earned by each model are thereafter simply added together. The model with the highest total of marks on all the votes expressed is then named "Car of the Year". For the year 1974-1975, the classification was as follows:

1. - Citroën CX, 229 marks
2. - Volkswagen Golf, 164 marks
3. - Audi 50, 136 marks
4. - Fiat 131, 71 marks
5. - Volvo 200, 31 marks

Citroën thus won, for the second time, a Trophy more and more coveted by car manufacturers all over the world. This was

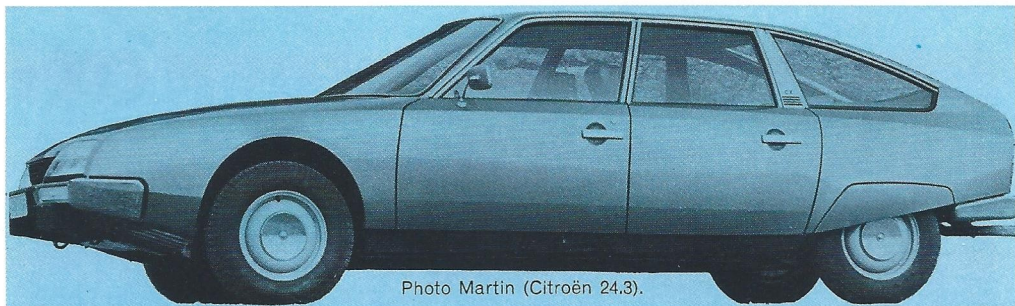


Photo Martin (Citroën 24.3).

# VOITURE DE L'ANNEE CAR OF THE YEAR 1975

Pour 1974-1975, le classement est :

1. Citroën CX, 229 points,
2. Volkswagen Golf, 164 points,
3. Audi 50, 136 points,
4. Fiat 131, 71 points,
5. Volvo 200, 31 points.

Pour la seconde fois (1971 : la GS), Citroën remporte donc le Trophée si convoité par les constructeurs du monde entier. Pour la quatrième fois depuis la création du trophée, une voiture française est couronnée (contre trois fois l'Allemagne et l'Italie, deux fois l'Angleterre). Le Trophée fut officiellement remis à Citroën le 29 janvier 1975, dans les Salons de l'hôtel Méridien à Paris, par MM. Paul Frère, président du jury; René Laure, président directeur général de la société éditrice de l'Équipe; Jacques Goddet, directeur général de l'Équipe, et Édouard Seidler, président délégué du jury et directeur de la rédaction de l'Équipe. Citroën était représenté par son directoire : MM. Taylor, Ravenel et Lombard.

*the fourth time a French car had won the Trophy since it was founded (against three times each for Germany and Italy, and twice for Great Britain).*

*The Trophy was officially presented to Citroën on 29 January 1975, in the salons of the Hotel Meridien, Paris, by Messrs. Paul Frère, chairman of the Jury; René Laure, Chairman and General Manager of the company publishing l'Équipe; Jacques Goddet, General Manager of l'Équipe; and Edouard Seidler, spokesman elected by the Jury (and Head of the Editorial Department of l'Équipe). Citroën was represented by its directorate: Messrs George Taylor, chairman, Raymond Ravenel and Jacques Lombard.*

*A numerous, select assembly was present at this ceremony, and among them almost all members of the Jury, the representatives of the various organizing publications, the representatives of the marques whose cars had been in the leading group, representatives of the Civil Service — the heads of Citroën's chief suppliers, many heads of publications and journalists.*



De gauche à droite : M. Édouard Seidler, directeur de la rédaction de l'Équipe et président délégué du jury, M. Jacques Goddet, directeur général de l'Équipe, remettant le trophée de la Voiture de l'Année à M. George Taylor, président du directoire des Automobiles Citroën, et à M. Raymond Ravenel, membre du directoire. (Photo Guyot, Citroën 10.812).



Photo Guyot (Citroën 10.837).

L'« Award Style Auto » (ci-dessus), décerné chaque année aux réalisateurs de la meilleure carrosserie automobile, a été attribué (le 12 mars, au Salon de Genève) pour 1975 à la Citroën CX, par un jury composé de 107 spécialistes internationaux de la carrosserie et du design, parmi lesquels les plus importants responsables des départements de style et de recherche des formes de l'industrie automobile mondiale, réunis à l'initiative de la revue italienne « Style Auto ».

De son côté, l'Association Française de la Presse Automobile a décerné son prix annuel de la sécurité à la Citroën CX, désignée par les 69 membres de la Section Technique de l'Association comme étant actuellement la plus sûre du monde.

### POUR LA TROISIÈME FOIS...

Depuis 1969, le prix est attribué chaque année à la voiture de série offrant le meilleur ensemble d'éléments de sécurité aussi bien active (tenue de route, freinage, direction, etc...) que passive (protection des occupants du véhicule). C'est la troisième fois (sur six) que Citroën obtient le prix : la DS 21 à injection électronique l'avait obtenu en 1970 et en 1971.

En présence de M. Christian Gérondeau, délégué à la Sécurité Routière, le diplôme a été remis le 27 février 1975, à M. George Taylor, président du directoire de Citroën, par M. Henry Tourneur, président de l'Association Française de la Presse Automobile.

C'est la première fois dans l'histoire de l'automobile qu'un modèle reçoit en même temps le Trophée de la voiture de l'année, l'Award Style Auto et le Prix de la Sécurité. Ceci confirme, s'il en était besoin, les exceptionnelles qualités de la CX.

# CITROËN CX : deux autres distinctions

- Award Style Auto
- Prix AFPA Sécurité

The "Style Auto Award" (inside), presented every year to the designers of the best car body, was for 1975 given (12 March, at the Geneva Motor Show) to the Citroën CX, by a jury made up of 107 international coachwork and design specialists, with among them the highest-ranking men in the styling and visual research departments of the world motor-car industry, brought together at the initiative of the Italian periodical "Style Auto".

For its part, the "Association Française de la Presse Automobile" awarded its yearly prize for safety to the Citroën CX, designated by the 69 members of the Association's Technical Section as currently the safest car in the world. Since 1969, the prize is given each year to the standard production car with the most comprehensive set of safety features, both active (road-holding, braking, steering, etc.) and passive (protection of the vehicle's occupants).

This was the third time (out of six) that Citroën had won the prize: the electronic injection DS 21 had received it in 1970 and 1971. In the presence of Mr Christian Gérondeau, French Road Safety Delegate, the diploma was presented on 17 February 1975 to Mr George Taylor, chairman of the Citroën Directorate, by Mr Henry Tourneur, Chairman of the Association Française de la Presse Automobile.

The is the first time in automobile history that one single model simultaneously receives the Car of the Year Trophy, the "Style Auto" Award and the Safety Prize. What a confirmation (should it be deemed necessary) of the exceptional and comprehensive qualities of the CX!



Photo Guyot (Citroën 10.830).



Photo Guyot (Citroën 9 D 4).

Après avoir assisté, la veille, à la remise officielle du Trophée, les journalistes membres du jury de la *Voiture de l'année* furent conviés par Citroën à visiter en « première mondiale », le 30 janvier, l'usine d'Aulnay-sous-Bois où est fabriquée la CX qu'ils avaient plébiscitée.

L'unité de production Citroën d'Aulnay-sous-Bois, située à 10 km au nord de Paris, présente un ensemble de solutions techniques et de méthodes de travail qui font de cet outil de fabrication le complexe de montage en grande série le plus moderne sans doute en Europe.

Dans le cadre de la modernisation de ses usines de la région parisienne et dans un souci d'équilibre entre les usines de province et celles de Paris, la direction de Citroën avait acquis en 1971 un ensemble de terrains d'environ 180 ha, près d'Aulnay-sous-Bois. La construction fut entreprise en août 1972. Le 2 avril 1973, une première partie de l'atelier de montage était mise en service. L'usine, qui comprend au stade actuel un ensemble de bâtiments couvrant une superficie de 220.000 m<sup>2</sup>, a été entièrement conçue et réalisée par Citroën Engineering, (qui non seulement a procédé à la réalisation de toutes les nouvelles unités de production Citroën depuis 1958, mais encore, grâce à une structure qui lui permet de fournir des prestations complètes, étend désormais son champ d'action hors du marché automobile, en France comme à l'étranger.

L'unité d'Aulnay-sous-Bois assure actuellement la fabrication des modèles Citroën CX 2000 et CX 2200. 3 000 personnes y travaillent. Les étapes de montée en cadence du véhicule étaient : 300 par jour en janvier 1975, 340 en février, 450 au cours de l'année 1975. Au stade final de sa construction, l'usine pourra monter 1.600 véhicules par jour, avec une très grande souplesse de fabrication autorisant des transferts de production d'un modèle sur l'autre dans des délais rapides et avec des investissements minimum.

Au stade présent de la construction, l'usine comporte 4 sections : un atelier d'assemblage-carrosserie, un atelier de peinture, un atelier de sellerie, et un atelier de montage des véhicules (voir plan page 15).

Chacun des facteurs qui pouvait contribuer à une amélioration des conditions de travail a été étudié avec soin. L'usine d'Aulnay-sous-Bois réalise à cet égard la synthèse des recherches et des aménagements effectués depuis plusieurs années par Citroën. Cette recherche s'accompagne du souci d'une plus grande précision et d'une meilleure qualité de fabrication, avec un coût d'exploitation minimum.

● **Conception de l'usine** : l'organisation du plan masse assure au personnel un accès facile et direct à son lieu de travail par des parkings et une zone de circulation piétonnière menant aux ateliers. Agrémentée d'importants espaces de verdure, elle est séparée de la zone d'approvisionnements où circulent containers et camions, ainsi que de la zone des pistes d'essais et des voies ferrées. Chaque atelier est une unité qui possède son propre parking, son restaurant et son vestiaire.

*After attending the official presentation of the Trophy, on the previous day, the press members of the Jury for the Car of the Year were, on 30 January, invited by Citroën to visit, as a "world première", the Aulnay-sous-Bois works where the CX they had elected (almost by a plebiscite!) is manufactured.*

*The Citroën production unit of Aulnay-sous-Bois, 6 miles north of Paris, comprises such a complex of technical solutions and work methods as to make this mass-production assembly plant presumably the most up-to-date in Europe.*

*As part of the modernization campaign for its works in the Paris region, and to achieve a suitable balance between the provincial and Paris factories, Citroën's management had, in 1971, purchased about 450 acres near Aulnay-sous-Bois. Building started in August 1972. On 2nd April 1973, a first section of the assembly shop went into service.*

*The factory, which currently comprises buildings covering 2,370,000 sq ft, was entirely designed and set up by Citroën Engineering (which has not merely been responsible for all new Citroën production units since 1958 but also, thanks to its structure which allows it to follow comprehensively any job it undertakes, is now likewise active in fields outside that of the motor car, both in France and abroad).*

### 3,000 PERSONS

*The Aulnay-sous-Bois unit is currently producing Citroën models CX 2000 and CX 2200. It employs some 3,000 persons. Production rhythm increase levels: 300 a day in January, 340 in February, 450 during the course of 1975. When all the building work is finished, the factory will be in a position to assemble 1,600 vehicles daily, with very elastic production schedules allowing transfer of production from one model to the other within short lapses of time, and with minimum investments.*

*In the present stage of building construction, the factory includes 4 sections: a body assembly shop, a paint shop, an upholstery shop and a vehicle assembly shop (see plan page 15).*

### DESIGN AND ADVANCES

*Every factor liable to contribute to an improvement in working conditions was analysed with the greatest care. In this respect, the Aulnay-sous-Bois plant combines the results of research and implantations carried out by Citroën for several years past. This research takes into account the necessity for ever greater-accuracy and better-quality production, while keeping running costs as low as possible.*

● **Design of the factory**: the way in which the overall plan is organized is such that the staff have

Carrusel du montage moteur-boîte. Les ouvriers, portés par le carrousel, travaillent à leur propre rythme.

Engine-gearbox fitters' "roundabout". The fitters, carried by the roundabout, work to their own rhythm.



Photo Guyot (Citroën 9 D 16).

● **Conception des ateliers** : le visiteur est surpris dès l'entrée dans le premier atelier — celui de l'assemblage-carrosserie — par la superficie de l'unité, la largeur des allées piétonnières, la clarté des plafonds vitrés laissant pénétrer la lumière naturelle. La netteté et la propreté de l'ensemble et surtout l'absence de bruit impressionnent également l'observateur. Dans les cabines de mise en laque (peinture), l'air est renouvelé 650 fois par heure.

● **Conception des manutentions** : la manutention lourde et les déplacements inutiles de l'opérateur ont été réduits au minimum et souvent supprimés, les manutentions manuelles n'existent pratiquement pas. Exemple :

— en peinture, les opérations sont automatisées au maximum (phosphatation, électrophorèse, mise en apprêt et en laques par robots).

— en assemblage-carrosserie, la circulation des pièces se fait par un système de convoyeurs aériens, qui permet de dégager les zones de travail et soulage l'opérateur de tout effort de manutention; lorsque ce dernier a besoin d'une des pièces, celle-ci descend du convoyeur sur la ligne d'assemblage.

Pose des sièges, ligne de deuxième finition.

Seats being fitted, second finishing line.

Photo Guyot (Citroën 9 D 17).



easy, direct access to their working places, with parking areas and a pedestrian area leading to the shops. Studded with large green spaces, it is separate from the supply storage zone where containers and heavy lorries move around, and from the test circuits and the railway tracks.

Each shop is a unit with its own car park, restaurant and changing room.

● **Shop design**: as soon as he steps into the first shop—the body-assembly shop—the visitor is surprised by the unit's extent, the width of the pedestrian walks, and the natural light coming from glazed ceilings. The tidiness, cleanliness—and above all the low noise level—is impressive to the observer. In the paint-spraying cabins, which are very spacious and glazed, the air is completely changed 650 times every hour.

● **Handling design**: heavy manual handling and useless operator moves have been greatly reduced and often entirely done away with—in fact there is practically no handling other than mechanical. For instance:

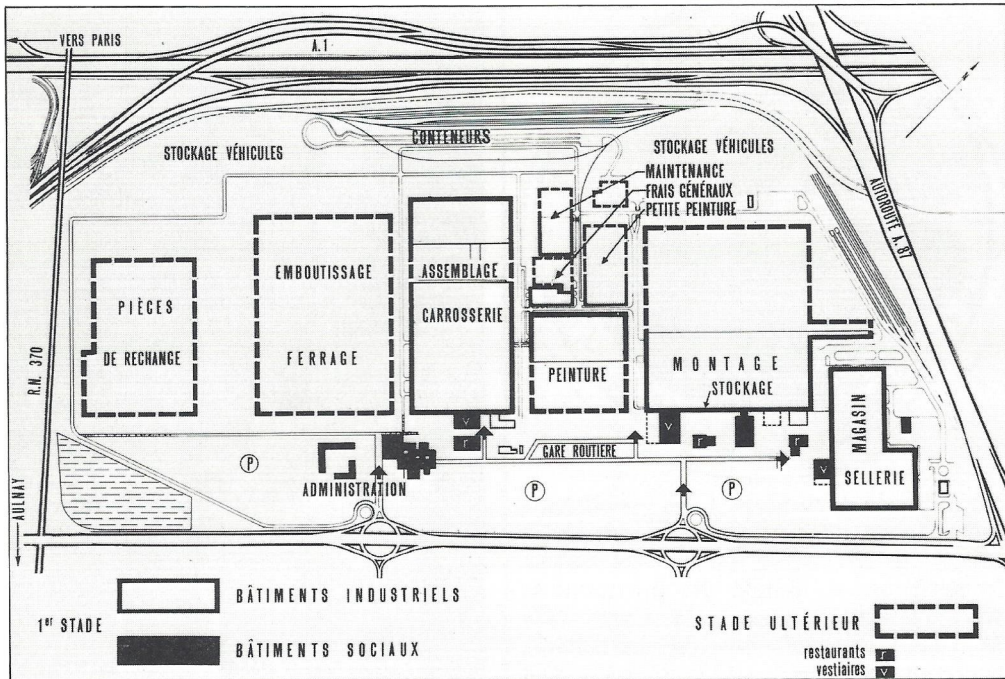
— during the painting stage, maximum automation is used (phosphatation, electrophoresis, priming and final lacquering are done by robots),

— during body assembly, parts are moved by an overhead conveyor system, which allows works areas to be kept clear and relieves operators from any handling effort; when they need a part, it is lowered from the conveyor to the assembly line. On the same principle, when spot welding has to be done on the under-side of the chassis, an inverter turns the whole vehicle upside-down; the welder can then work without holding up his arms, a position which cannot be maintained for long with any comfort:

— in the assembly stage, the vehicles move forwards in the assembly line by means of crab-slings which allow the fitter to move all round the vehicle, and even perform whatever operations and checks may be called for underneath. Doors are fitted on their hinges automatically, and so do not have to be carried by the fitter.

● **Advances in automation**: beyond the attention paid to reducing handling tasks, the Citroën Engineering team have been attempting to mechanize all difficult operations as much as possible, so as to simplify and facilitate any task deemed distressing. This mechanization also makes for greater accuracy and quality of production. Thus the assembly of the various units of the base platform is carried out by an automatic transfer machine; the Sciaky, whose size and speed of execution are most impressive (over 200 ft, 218 spot welds in one minute), but which only calls for two operators.

A Central Data Processing department follows production progress and draws up the shops' daily programme. It also checks on the safety of the complex and its maintenance; the presence of a failure is immediately reported and located on one



Sur le même principe, lorsque des points de soudure sous le châssis doivent être effectués, un tonneau de retournement fait basculer le véhicule; le travailleur peut alors poser les points de fixation sans avoir à garder les bras levés, position pénible à maintenir longtemps.

— au montage, la progression des véhicules sur la ligne d'assemblage s'effectue par un système de balancelle-crabes laissant toute possibilité au monteur de circuler autour du véhicule et même d'effectuer par-dessous les opérations et vérifications nécessaires. La pose des portes sur leurs charnières est réalisée automatiquement afin que l'ouvrier n'ait pas à les porter.

● **Progrès de l'automatisation** : outre qu'elle s'est attachée à réduire les tâches de manutention, l'équipe de Citroën Engineering a cherché à mécaniser le plus possible les opérations difficiles afin de simplifier et de faciliter les tâches réputées pénibles. Cette mécanisation permet également une plus grande précision et qualité dans la fabrication. Ainsi l'assemblage des divers éléments du sous-basement est assuré par une machine-transfert automatique, la Sciaky, impressionnante par sa dimension et sa rapidité d'exécution (62 mètres, 218 points de soudure en 1 minute), deux opérateurs suffisent à son contrôle.

Un Central Informatique suit la progression de la fabrication et fixe le programme journalier des ateliers. Il contrôle aussi la sécurité et la maintenance des installations : à tout instant l'apparition d'une panne est signalée et localisée sur l'un des 9 écrans du dispatching (2.200 points de saisie d'informations lui sont raccordés) et l'intervention des services chargés de la réparation s'effectue dans des délais très brefs.

L'ordinateur permet aussi une sélection très rapide des véhicules ou éléments désirés, à n'importe quel poste de la ligne d'assemblage : il suffit de 12 secondes pour que l'une des caisses rangées dans le magasin de stock-tampon (appelé « autostocker ») descende de son poste et gagne la ligne de montage où elle va coiffer l'ensemble cadre-moteur qui lui correspond.

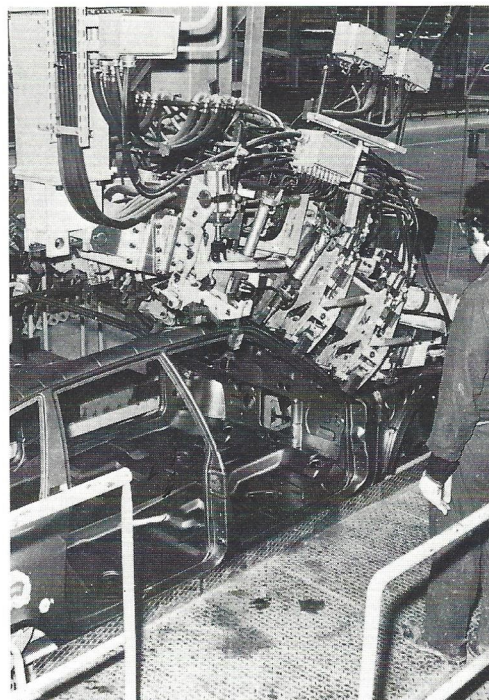
Grâce à un recours intensif à l'informatique et à une mécanisation plus poussée, le temps nécessaire à la fabrication d'un véhicule à l'usine d'Aulnay-sous-Bois a été diminué de 30 % par rapport à celui requis dans les autres unités de production.

Avec l'ensemble de solutions techniques et de méthodes de travail dont elle est dotée, l'usine d'Aulnay-sous-Bois s'inscrit dans le cadre de la réharmonisation et de la modernisation des moyens de production de Citroën. L'entreprise dispose ainsi d'un outil de travail neuf et d'une souplesse appréciable dans une période où les glissements de la demande à l'intérieur de la gamme sont importants et le marché difficilement prévisible à terme.

of 9 dispatching screens (2,200 data input points are available to it), and the repair teams are on the spot to restore order within a very short time. The computer also allows very swift selection of the vehicles or units wanted, at any point along the assembly line: 12 seconds are enough for one of the bodies stocked in the buffer-store shop (called "autostocker") to leave its place and reach the assembly line, where it will be set upon the corresponding frame-engine assembly.

By intensive use of data processing and of greater automation, the time required for the production of a vehicle in the Aulnay-sous-Bois works is 30 % less than that needed in other Citroën production units.

With all the technical solutions and work methods at its disposal, the Aulnay-sous-Bois factory forms part of the reharmonization and modernization of Citroën's means of production. The Firm thus possesses a new, very versatile tool, an appreciable asset at a time when demand within the range may without warning shift considerably, and long-term prediction of the market's trend is practically impossible.



Machine automatique à souder la baie de pare-brise (72 points).

Automatic windscreen frame welding machine (72 point welds).

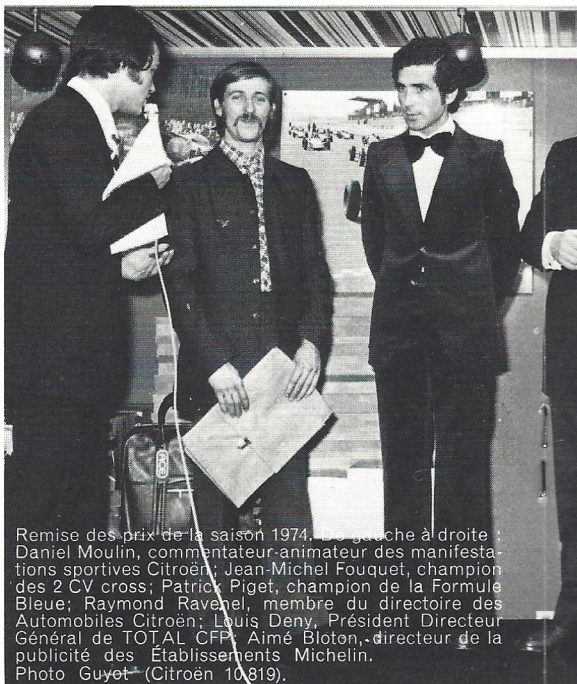
Photo Guyot (Citroën 9 D 15).



En présence de la plupart des concurrents qui s'étaient affrontés tout au long de la saison sur les circuits ou la terre battue, la cérémonie de remise des prix pour la Formule Bleue et les 2 CV Cross 1974 a eu lieu, à l'hôtel Sofitel-Sèvres à Paris, le samedi 16 novembre 1974. Citroën avait voulu réunir à cette occasion les deux formules de promotion du sport automobile qu'il a créées : la Formule Bleue avec Michelin et Total, les 2 CV Cross avec Total. L'une et l'autre, par des voies différentes, permettent chaque année à de nombreux jeunes d'accéder à la compétition et d'y faire leurs premiers pas. Les voitures ne sont pas les mêmes, ni les pistes, ni les pilotes, mais l'enthousiasme, le courage, le mordant, la camaraderie, la bonne humeur, le « fair-play » y sont de même qualité : du Super, comme dirait Total!



Le sourire du vainqueur des 2 CV cross 1974 : Jean-Michel Fouquet, 27 ans, plombier à Argenton-sur-Creuse. Sur 7 épreuves : deux fois premier, une fois second, une fois troisième. Photo Guyot (Citroën 19.351).



Remise des prix de la saison 1974. De gauche à droite : Daniel Moulin, commentateur-animateur des manifestations sportives Citroën; Jean-Michel Fouquet, champion des 2 CV cross; Patrick Piget, champion de la Formule Bleue; Raymond Ravenel, membre du directoire des Automobiles Citroën; Louis Dely, Président Directeur Général de TOTAL CFP; Aimé Bloton, directeur de la publicité des Établissements Michelin. Photo Guyot (Citroën 10.819).

*In the presence of most of the competitors who had striven against one another throughout the season, over race tracks or earth tracks, prize-giving both for the 1974 Blue Formula and the 2 CV Cross-country Championships was held at the Hotel Sofitel-Sèvres, Paris, on 16 Novembre 1974.*

### LES CHAMPIONS des 2 CV Cross Citroën - Total

**1972 : Jean-Claude Mouret**  
**1973 : Antonio et Bruno Franco, J.C. Mouret**  
**1974 : Jean-Michel Fouquet**

*On this special occasion, Citroën wished to bring together participants in both types of Motoring Sport promotion created by the marque : the Blue Formula championship, with Michelin and Total, and the 2 CV Cross-country competition with Total only. Both these schemes, in different ways, each year allow a large number of young people to get a taste of racing and test their capacity in these fields. The cars involved are not the same, nor are the tracks, nor the drivers, but the enthusiasm, courage, keenness, comradeship, cheerfulness and sense of fair play are of the same quality. As Total would term it, "Premium Grade" !*

### 1974 Winners

*The 1974 Blue Formula Champion is Patrick Piget, draughtsman and quantity surveyor of Jarnac (Charente), who brilliantly won 7 of the 14 races fought out during the season, scoring 182 points. Second: Jean-Marc Blamoutier, 27, schoolmaster in Paris, 134 points. Third: Michel Poisson, 26, farmer in Essonne, 132 points. In the 2 CV Cross-country championship*





Prize-giving for the 1974 season (left to right: Daniel Moulin, commentator and MC of Citroën sporting meetings; Jean-Michel Fouquet, 2 CV cross-country race champion; Patrick Piget, Blue Formula champion; Raymond Ravenel, member of the Directorate of Automobiles Citroën; Louis Dany, Chairman and Executive Manager of TOTAL CFP; Aimé Bloton, Head of the Michelin Advertising and Publicity Department.

Le champion de Formule Bleue 1974 est Patrick Piget, 26 ans, dessinateur-mètreur à Jarnac (Charente), qui a brillamment remporté sept courses sur les 14 épreuves disputées au cours de la saison et marqué 182 points. Second : Jean-Marc Blamoutier, 27 ans, enseignant à Paris, 134 points. 3<sup>e</sup> : Michel Poisson, 26 ans, agriculteur dans l'Essonne, 132 points.

Le champion des 2 CV Cross 1974 est Jean-Michel Fouquet, 27 ans, plombier à Argenton-sur-Creuse (Indre) en Dyane 435 cm<sup>3</sup>, à qui M. Raymond Ravenel, président directeur général de la Société des Automobiles Citroën, devait remettre la GS.X2 du vainqueur. Second : Patrick Lapie, 22 ans, étudiant en génie mécanique, de Granville (Manche) en 2 CV 4. 3<sup>e</sup> : Michel Blanc, 23 ans, tôlier à Bourbon-Lancy (Saône-et-Loire) en 2 CV 6.

De nombreux prix ont été remis, pour chaque formule, jusque et au-delà du 25<sup>e</sup> des classements. Après quoi un spectacle audio-visuel sur trois écrans restituait pour 20 minutes dans un des salons de l'hôtel l'ambiance tour à tour décontractée ou survoltée des 2 CV Cross.



for 1974, the winner was Jean-Michel Fouquet, 27, plumber at Argenton-sur-Creuse (Indre) in a 435 cc Dyane; he was to receive from Mr Raymond Ravenel, Chairman and General Manager of the Société des Automobiles Citroën, the G.S.X.2 intended for the winner. Second: Patrick Lapie, 22, mechanical engineering student, of Granville (Manche), in a 2 CV 4. Third: Michel Blanc, 23, sheet-iron worker at Bourbon-Lancy (Saône-et-Loire), in a 2 CV 6.

#### LES CHAMPIONS du Critérium national de Formule Bleue

1969 : Roger Dubos  
1970 : Alain Couderc  
1971 : Hervé Labedan  
1972 : Philippe Bochet  
1973 : Jean-Pierre Maillard  
1974 : Patrick Piget

Many prizes were awarded for both formulas, down to (and even beyond) competitors placed 25th in the contests. After this, a 3-screen audiovisual show recreated, in the hotel itself and for 20 minutes, the alternately relaxed and high-pressure atmosphere of a 2 CV Cross-country event. A dinner-dance then followed for all Blue Formula and 2 CV Cross-country competitors.



Poulain de l'Association sportive automobile Armagnac-Bigorre, Patrick Piget, 26 ans, dessinateur mètreur à Jarnac (Charente), a su mériter le numéro que porte sa monoplace en dominant le Critérium de Formule Bleue 1974 qu'il termine avec 48 points d'avance. Sur 14 épreuves, il fut 7 fois premier, 3 fois second, 2 fois troisième. Photo Guyot (Citroën 20.27).



Finale 1974 de Formule Bleue, remportée par Michel Poisson, les 12 et 13 octobre, sur le circuit du Mans.  
Photo Guyot (Citroën 20.26).



Créé en 1969 par Citroën, Michelin et Total, sous l'égide de la FFSA, le Critérium National de Formule Bleue a permis chaque année à de nombreux jeunes d'aborder la compétition automobile en circuits, où ils s'affrontent à armes égales sur des monoplaces Mep X 27 à mécanique de Citroën GS.

D'abord MEP X 2 à moteur Panhard 24 CT, puis MEP X 27 à mécanique de Citroën GS depuis 1971, les monoplaces de Formule Bleue construites à Albi par M. Pezous ont été mises à la portée des jeunes par l'intervention conjointe de Citroën, Michelin, Total. Grâce à elles, six promotions de pilotes ont été révélées et, d'année en année, les records du tour sur chaque circuit se sont améliorés (voir tableau page 19).

La saison 1974 s'était achevée au Mans par une finale spectaculaire, au cours de laquelle un carambolage, à 300 mètres à peine après le départ, élimina Honnorat, Morniat, Zehler et fit parcourir à Jaffrenou trente mètres sur le casque. Un second départ fut donné et vit Poisson, Piget, Klein et Blamoutier prendre la tête. Après une course aux chassés-croisés incessants dans le peloton de tête, Poisson, meilleur à chaque course, l'emportait de 2 dixièmes de seconde sur Piget, devant Klein, Fradet (qui, de nuit, avait frôlé le record du tour) et Blamoutier.

### LES COURSES 1974

Les 14 courses de la saison 1974 avaient donné les résultats suivants

**Monthéry**, 30-31 mars: 1<sup>er</sup> Patrick Piget (19'53''7), 2<sup>e</sup> Jean-Marc Blamoutier (19'56''9), 3<sup>e</sup> Benoît Maechler (20'01''1).

**Le Castellet**, 6-7 avril: 1<sup>er</sup> Jean-Marc Blamoutier (18'33''3), 2<sup>e</sup> Patrick Choukroun (18'41''6), 3<sup>e</sup> Patrick Piget (18'45''0).

**Nogaro**, 14-15 avril: 1<sup>er</sup> Patrick Piget (22'51''3), 2<sup>e</sup> Benoît Maechler (22'52''9), 3<sup>e</sup> Walter Lang (22'59''1).

**Magny-Cours**, 30 avril - 1<sup>er</sup> mai: 1<sup>er</sup> Jean-Marc Blamoutier (25'56''4), 2<sup>e</sup> Benoît Maechler (25'59''8), 3<sup>e</sup> Patrick Piget (26'07''3).

**Monthéry**, 11-12 mai: 1<sup>er</sup> Patrick Piget (19'59''8), 2<sup>e</sup> Benoît Maechler (19'59''8), 3<sup>e</sup> Richard Morrissey (20'21''1).

**Croix-en-Ternois**, 18-19 mai: 1<sup>er</sup> Patrick Piget (26'33''6), 2<sup>e</sup> Jean-Marc Blamoutier (26'33''9), 3<sup>e</sup> Benoît Maechler (26'45''8).

**Nogaro**, 29-30 juin: 1<sup>er</sup> Patrick Piget (22'54''7), 2<sup>e</sup> Michel Poisson, 3<sup>e</sup> Guy-Léon-Duffour.

**Magny-Cours**, 14 juillet: 1<sup>er</sup> Michel Poisson (25'31''6), 2<sup>e</sup> Bernard Honnorat (25'40''6), 3<sup>e</sup> Benoît Maechler (25'53''8).

**Croix-en-Ternois**, 20-21 juillet: 1<sup>er</sup> Jean-Marc Blamoutier (21'15''), 2<sup>e</sup> Patrick Piget (21'16''2),

*First as the MEP X 2, with a Panhard 24 CT engine; then, since 1971, as the MEP 27, with a Citroën GS engine and gearbox, the single-seater Blue Formula racers built by M. Pezous have been brought within reach of young people through a combined effort by Citroën, Michelin and Total. Thanks to them, six fresh "year classes" of newly fledged racing drivers have been discovered — while, from year to year, lap records on all tracks have improved (see table below).*

*The 14 races of the 1974 season had given the following results:*

**Monthéry**: 30-31 March, 1st Patrick Piget (19'53''7); 2nd Jean-Marc Blamoutier (19'56''9); 3rd, Benoît Maechler (20'01''1).

**Le Castellet**: 6-7 April, 1st Jean-Marc Blamoutier (18'33''3); 2nd Patrick Choukroun (18'41''6); 3rd Patrick Piget (18'45''0).

**Nogaro**: 14-15 April, 1st Patrick Piget (22'51''3); 2nd Benoît Maechler (22'52''9); 3rd Walter Lang (22'59''1).

**Magny-Cours**: 30 April - 1st May, 1st Jean-Marc Blamoutier (25'56''4); 2nd Benoît Maechler (25'59''8); 3rd Patrick Piget (26'07''3).

**Monthéry**: 11-12 May, 1st Patrick Piget (19'59''7); 2nd Benoît Maechler (19'59''8); 3rd Richard Morrissey (20'21''1).

**Croix-en-Ternois**: 18-19 May, 1st Patrick Piget (26'33''6); 2nd Jean-Marc Blamoutier (26'33''9); 3rd Benoît Maechler (26'45''8).

**Nogaro**: 29-30 June, 1st Patrick Piget (22'54''7); 2nd Michel Poisson, 3rd Guy-Léon Duffour.

**Magny-Cours**: 14 July, 1st Michel Poisson (25'31''6); 2nd Bernard Honnorat (25'40''6); 3rd Benoît Maechler (25'53''8).

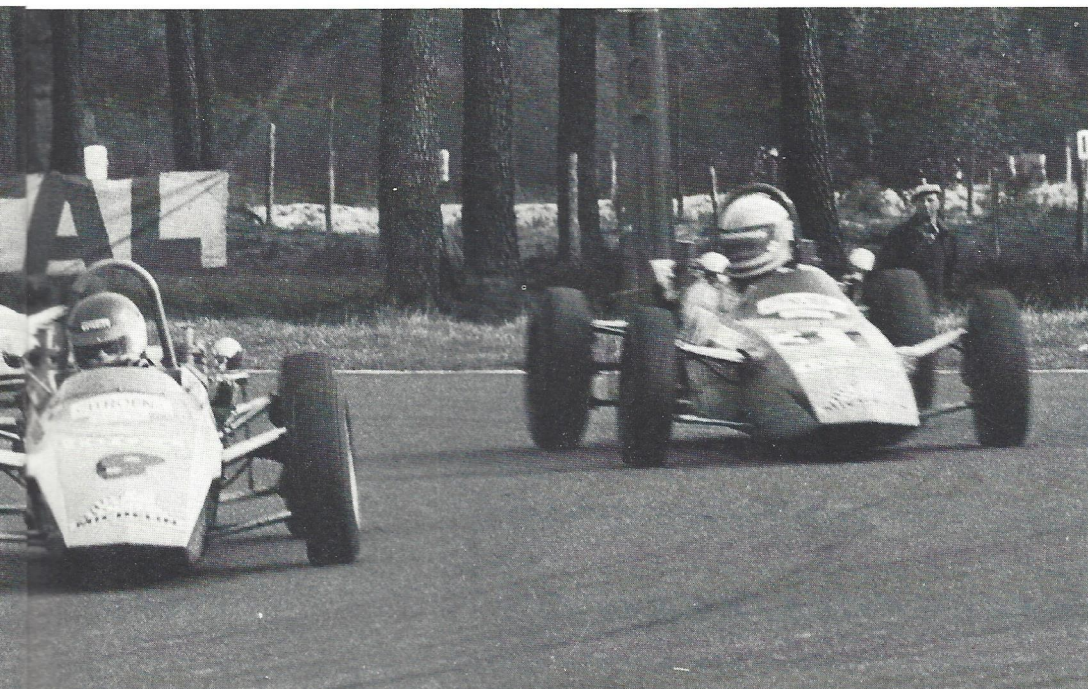
**Croix-en-Ternois**: 20-21 July, 1st Jean-Marc Blamoutier (21'15''4); 2nd Patrick Piget (21'16''2); 3rd Benoît Maechler (21'17''4).

**Karland**: 3-4 August, 1st Jean-Marc Blamoutier (22'41''3); 2nd Michel Lamoureux (22'42''8); 3rd Raymond Zehler (22'46''7).

**Albi**: 14-15 September, 1st Patrick Piget (22'00''2); 2nd Michel Poisson (22'00''4); 3rd Bernard Honnorat (22'01''9).

**Monthéry**: 21-22 September, 1st Michel Poisson (25'02''7); 2nd Patrick Piget (25'04''0), 3rd Bernard Honnorat (25'13''6).

**Monthéry**: 5-6 October, 1st Patrick Piget (20'01''4); 2nd Michel Poisson (20'06''3);



3<sup>e</sup> Benoît Maechler (21'17''4).  
**Karland**, 3-4 août : 1<sup>er</sup> Jean-Marc Blamoutier (22'41''3), 2<sup>e</sup> Michel Lamoureux (22'42''8), 3<sup>e</sup> Raymond Zehler (22'46''7).

**Albi**, 14-15 septembre : 1<sup>er</sup> Patrick Piget (22'00''2), 2<sup>e</sup> Michel Poisson (22'00''4), 3<sup>e</sup> Bernard Honnorat (22'01''9).

**Montlhéry**, 21-22 septembre : 1<sup>er</sup> Michel Poisson (25'02''7), 2<sup>e</sup> Patrick Piget (25'04''0), 3<sup>e</sup> Bernard Honnorat (25'13''6).

**Montlhéry**, 5-6 octobre : 1<sup>er</sup> Patrick Piget (20'01''4), 2<sup>e</sup> Michel Poisson (20'06''3), 3<sup>e</sup> Bernard Honnorat (20'14''4).

**Le Mans**, 12-13 octobre : 1<sup>er</sup> Michel Poisson (19'34''3), 2<sup>e</sup> Patrick Piget (19'34''5), 3<sup>e</sup> Jean-Pierre Klein (19'35''5).

Compte tenu de ces résultats, le classement général final du Challenge Citroën s'établissait ainsi : 1<sup>er</sup> Patrick Piget 182 points, 2<sup>e</sup> Jean-Marc Blamoutier 134, 3<sup>e</sup> Michel Poisson 132, 4<sup>e</sup> Benoît Maechler 109, 5<sup>e</sup> Bernard Honnorat 93, 6<sup>e</sup> Jean-Pierre Klein 79, 7<sup>e</sup> Richard Morrissey 60, 8<sup>e</sup> Walter Lang 50, 9<sup>e</sup> Guy Léon-Duffour 48, 10<sup>e</sup> Michel Lamoureux 37, etc. (29 classés).

## LA SAISON 1975

En 1975, les MEP X 27 s'affronteront à nouveau sur les circuits français. Ce sera leur quatrième année de course. C'est pourquoi elles devront subir en début de saison, ainsi que le stipule le règlement, un contrôle technique complet afin de disputer dans les conditions de sécurité requises leur dernière année de compétition. La MEP X 27 terminera en effet sa carrière officielle à la fin de la saison 1975, dernière édition du Critérium National de formule Bleue.

3<sup>rd</sup> Bernard Honnorat (20'14''4);

**Le Mans**: 12-13 October, 1<sup>st</sup> Michel Poisson (19'34''3); 2<sup>nd</sup> Patrick Piget (19'34''5); 3<sup>rd</sup> Jean-Pierre Klein (19'35''5).

Taking the above results into account, the final general classification for the Citroën Challenge Cup was as follows:

1<sup>st</sup> Patrick Piget, 182 points; 2<sup>nd</sup> Jean-Marc Blamoutier, 134 points; 3<sup>rd</sup> Michel Poisson, 132 points; 4<sup>th</sup> Benoît Maechler, 109 points; 5<sup>th</sup> Bernard Honnorat, 93 points; 6<sup>th</sup> Jean-Pierre Klein, 79 points; 7<sup>th</sup> Richard Morrissey, 60 points; 8<sup>th</sup> Walter Lang, 50 points; 9<sup>th</sup> Guy-Léon Duffour, 48 points; 10<sup>th</sup> Michel Lamoureux, 37 points; etc. (20 competitors classified).

## THE 1975 SEASON

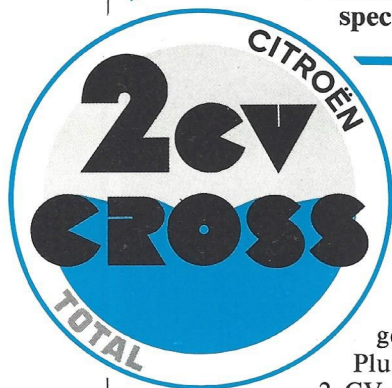
In 1975, the MEP X 27s will once more vie with one another over the French circuits. This being their fourth year of running, they will, as the regulations stipulate, have to undergo a complete technical overhaul in order to compete in the requisite conditions of safety during their last running season; for the MEP X 27 is to end its official career at the end of the 1975 season, final edition of the National Blue Formula Critérium.

1975 regulations are unaltered by comparison with those for 1974. Naturally, the heads of the Citroën Competitions department will continue to pounce on a vehicle here and there at random, in order to check it for conformity in the works, for one of the most interesting aspects of the Blue Formula is that it enables competitors to meet their rivals on a perfectly equal footing, in strictly identical vehicles - the best possible way of showing up their individual qualities as drivers.

### Records du tour sur circuits en Citroën MEP X 27 (courses de Formule Bleue)

Circuits	1971 X 2 (comparatif)	1971	1972	1973	1974
ALBI	Labadan, 1' 35'' 4 137,212 km/h	Ghilardi, 1' 28'' 5 147,911 km/h	Caron, 1' 27'' 150,461 km/h	Bon, 1' 26'' 4 151,506 km/h	Honorat, 1' 26'' 2 151,858 km/h
CROIX-EN-TERNOIS				Bon, 1' 03'' 2 108,228 km/h	Blamoutier, 1' 02'' 4 109,615 km/h
LE MANS (Bugatti)	Gabriel, 2' 08'' 1 124,271 km/h	Jumelle, 1' 58'' 6 134,225 km/h	Morello, 1' 56'' 4 136,762 km/h	Bon, 2' 11'' 0 121,520 km/h (sous la pluie)	Klein, 1' 55'' 2 137,828 km/h
MAGNY-COURS	Gonnetant, 1' 51'' 9 122,252 km/h	Labadan, 1' 41'' 4 134,769 km/h	Morello, 1' 41'' 4 134,769 km/h	Dubois, 1' 41'' 8 134,240 km/h	Poisson, 1' 41'' 0 135,302 km/h
MONTLHÉRY	Boscardin, 1' 48'' 9 112,591 km/h	Labadan, 1' 42'' 120,207 km/h	Pilet, 1' 38'' 9 123,975 km/h	Piget, 1' 38'' 3 124,732 km/h	Blamoutier, 1' 38'' 125,114 km/h
NOGARO (ancien circuit)	Labadan, 1' 01'' 9 101,893 km/h	Pas couru	Trépier, 58'' 1 108,443 km/h	Maillard, 58'' 2 108,371 km/h	
NOGARO (circuit actuel)				Piget, 1' 31'' 4 122,888 km/h	Piget, 1' 30'' 2 124,523 km/h
PAUL RICARD	Labadan, 1' 35'' 5 120,508 km/h		Morello, 1' 31'' 3 128,691 km/h	Thiévin, 1' 31'' 4 128,550 km/h	Blamoutier, 1' 31'' 5 128,410 km/h

Inventé en 1972 à partir des exceptionnelles possibilités de la Citroën 2 CV, le 2 CV Cross est très vite devenu pour le sport automobile une originale et irremplaçable formule de promotion, haute en couleurs et spectaculaire, accessible à tous et sans risque d'accident grave.



Tout commença par un beau week-end d'été de l'année 1972, dans une carrière abandonnée de la petite commune du Pêchereau, près d'Argenton-sur-Creuse.

Plusieurs dizaines de 2 CV, Dyane, Méhari et même fourgonnettes, pittoresques et bariolées, s'affrontèrent dans la poussière d'une piste de terre qui s'efforçait non sans succès de recréer sur 900 mètres les conditions de roulage acrobatique qu'à deux reprises quelque 500 2 CV avaient rencontrées sur les pistes du Moyen-Orient, au cours des Raids à Kaboul et à Persépolis. Les courses se succédaient pratiquement sans interruption. Il faisait beau. Quelques spectateurs vinrent le samedi. Cela leur plut... Le dimanche, ils étaient des milliers à s'amuser des incroyables positions que prenaient les voitures, à s'extasier sur les extraordinaires possibilités des « deux pattes » qu'ils croyaient bien connaître et qu'ils redécouvraient... à se passionner finalement pour les courses et les pilotes. Des journalistes étaient là. Ils parlèrent, ils écrivirent. « C'est bien plus drôle que les 24 heures du Mans » proclama l'Express. A Argenton-sur-Creuse, ce jour-là, on avait entendu rugir les moteurs des 2 CV. C'était parti. Le 2 CV Cross venait d'être inventé : le sport automobile à 70 km/h, ouvert à tous, accessible à tous.

*Thought up in 1972 round the exceptional possibilities of the 2 CV, 2 CV Cross-country racing very soon became an original and irreplaceable promotion scheme for motoring sport, at once colourful and spectacular, accessible to all, and free from the risk of severe accidents.*

*It all began one fine summer week-end of 1972, in a disused quarry in the small village of Le Pêchereau, near Argenton-sur-Creuse. Several dozen 2 CVs, Dyanes, Mehara, and even light vans, all in picturesque war paint, vied with one another in the dust of an earth track which attempted (with quite a measure of success) to reconstruct, on a thousand yards course, the hazardous running conditions twice met with by some 500 2 CVs over the tracks of the Middle East, during recent runs to Kabul and Persepolis.*

*The races followed one another with hardly a breather between. The weather was glorious. A few curious spectators turned up on the Saturday. They liked it — and on the Sunday they were there in their thousands, taking pleasure in the incredible positions the cars got into, waxing dithyrambic about the 2 CVs' extraordinary possibilities (which they thought they knew by heart, but were discovering afresh), and finally trapped into enthusiastic interest in both cars and drivers. Some pressmen happened to be present. They talked, and they wrote. "Much more amusing than the Le Mans 24 Hours" said l'Express (an authoritative Paris weekly).*

*At Argenton-sur-Creuse, that day, the roar of the 2 CVs' engines had made itself heard. The scheme was off to a good start! 2 CV Cross-country racing was born: motoring sport at 45 m.p.h., open to all and accessible to all, had been invented.*

*In 1973 Citroën and Total, instigators and organizers of this new style of competition, arranged for three 2 CV Cross-Country races. Then, success breeding success, seven in 1973.*

*An animated, competitive, enthralling season, whether on the hillsides of Vic-Fézensac, the dizzying slopes of Causses et Veyran, the sands of Pontoise, the rain-and-mud of Saint-Amand; in the Colorado-like canyon of Merlebach or on the wide boulevard of Pont-de-Ruan. A season which saw the hatching out of many vocations and talents. The same names, recurring as they did, began to be known: Le Creusot, Vic, Cosne, Argenton...*

#### RESULTS OF THE 1974 RACES

Vic-Fézensac (Gers): 27 and 28 April: 1st Jacques

Apothéose de la saison 1974 de 2 CV cross : la finale au Creusot remportée par Claude Pinaudeau, 21 et 22 septembre. Photo Guyot (Citroën 19.343).



1975 : l'Espagne ouvre le feu dans le Critérium International les 15 et 16 février à Séville, où tous les records d'affluence sont battus.  
Photo Baraja (Citroën 10.822).



En 1973, Citroën et Total, initiateurs et organisateurs de cette forme nouvelle de compétition, organisaient trois 2 CV Cross. Puis, sept en 1974. Saison mouvementée, disputée, passionnante, que ce soit sur les coteaux de Vic-Fézensac, les pentes vertigineuses de Causses et Veyran, le sable de Pontoise, la pluie et la boue de Saint-Amand, dans le cañon Coloradien de Merlebach, ou le large boulevard de Pont-de-Ruan. La finale au Creusot, les 21 et 22 septembre, fut une apothéose : 182 concurrents, parmi lesquels le chanteur Christophe, sur le circuit de Torcy, des milliers de spectateurs, parmi lesquels M. André Jarrot, ministre de la Qualité de la Vie.

## RÉSULTATS DES COURSES 1974

**Vic-Fézensac (Gers)** 27 et 18 avril : 1<sup>er</sup> Jacques Bonnet, 2<sup>e</sup> Patrick Lapie, 3<sup>e</sup> Claude Pinaudeau.

**Causses-et-Veyran (Hérault)** 4 et 5 mai : 1<sup>er</sup> Antonio Franco, 2<sup>e</sup> Philippe Poiraudau, 3<sup>e</sup> Roland Lacour.

**Cergy-Pontoise (Val d'Oise)** 25 et 26 mai : 1<sup>er</sup> Jean-Michel Fouquet, 2<sup>e</sup> Patrick Lapie, 3<sup>e</sup> Roland Lacour.

**Saint-Amand-les-Eaux (Nord)** 8 et 9 juin : 1<sup>er</sup> Jean-Michel Fouquet, 2<sup>e</sup> Michel Blanc, 3<sup>e</sup> Georges Ferrand.

**Freyming-Merlebach (Moselle)** 22 et 23 juin : 1<sup>er</sup> Bruno Franco, 2<sup>e</sup> Jean Charbonnier, 3<sup>e</sup> Jean-Michel Fouquet.

**Pont-de-Ruan (Indre et Loire)** 20 et 21 juillet : 1<sup>er</sup> Michel Blanc, 2<sup>e</sup> Jean-Michel Fouquet, 3<sup>e</sup> Marc Laurent.

**Le Creusot (Saône-et-Loire)** 21 et 22 septembre : 1<sup>er</sup> Claude Pinaudeau, 2<sup>e</sup> Antonio Franco, 3<sup>e</sup> Patrick Lapie.

## UN TROPHÉE INTERNATIONAL

Entre-temps, le Portugal d'abord, l'Espagne ensuite, étaient à leur tour entrés dans la danse, avec non moins de succès (50.000 spectateurs à Barcelone en 1974 !). C'est pourquoi cette année, si concurrents et spectateurs auront le plaisir de retrouver au micro des 2 CV Cross leurs commentateurs et animateurs préférés Daniel Moulin et Franck, de même que, groupés autour de Marlène Cotton, pour l'organisation générale des épreuves, le Service Compétitions et les Relations Publiques Citroën et Total, ce sera dans le cadre d'un Trophée International : grâce à l'appoint de supporters dynamiques comme la BNP, les montres Seiko ou Cibié, 17 épreuves au total seront disputées en Espagne, en Angleterre, en Yougoslavie, au Portugal et en France, avec une finale en Suisse. De nombreux et importants prix seront attribués aux vainqueurs de chaque 2 CV Cross, et d'autres, plus nombreux et plus importants encore, aux vainqueurs du Trophée International.

Le règlement distingue les 2 CV Cross proprement dits, dont le vainqueur sera chaque fois celui de la Superfinale, et le Trophée International dont le classement sera établi par totalisation des quatre meilleurs résultats de chaque pilote en finale de sa catégorie pour chaque 2 CV Cross (trois en France et un à l'étranger pour les français, un au moins en France pour les étrangers).

**Bonnet; 2nd Patrick Lapie; 3rd Claude Pinaudeau. Causses-et-Veyran (Hérault):** 4 and 5 May: 1st Antonio Franco; 2nd Philippe Poiraudau, 3rd Roland Lacour.

**Cergy-Pontoise (Val-d'Oise):** 25 and 26 May: 1st Jean-Michel Fouquet; 2nd Patrick Lapie, 3rd Roland Lacour.

**Saint-Amand-les-Eaux (Nord):** 8 and 9 June: 1st Jean-Michel Fouquet; 2nd Michel Blanc; 3rd George Ferrand.

**Freyming-Merlebach (Moselle):** 22 and 23 June: 1st Bruno Franco; 2nd Jean Charbonnier; 3rd Jean-Michel Fouquet.

**Pont-de-Ruan (Indre-et-Loire):** 20 and 21 July: 1st Michel Blanc; 2nd Jean-Michel Fouquet; 3rd Marc Laurent.

**Le Creusot (Saône-et-Loire)** 21 and 22 September: 1st Claude Pinaudeau; 2nd Antonio Franco; 3rd Patrick Lapie.

## AN INTERNATIONAL TROPHY

Meanwhile, first Portugal, then Spain, had in their turn joined in the fun, and no less successfully (50,000 spectators at Barcelona in 1974!). This is the reason why this year, while competitors and spectators again have the pleasure, during the 2 CV Cross-Country events, of hearing their favourite commentators and MCs Daniel Moulin and Franck at the mike; and while, standing by with Marlène Cotton for the general organization of the runs, the Competitions and Public Relations Departments Staffs of Citroën and Total will be present, the Trophy will, from National, become International: thanks to the assistance of lively supporters (such as the Banque Nationale de Paris, Seiko Watches or Cibié electricians), 17 events altogether will be run in Spain, England, Jugoslavia, Portugal and France, with a final held in Switzerland. Many prizes of value will be awarded to the winners of each 2 CV Cross-country event, and yet others, even more numerous and valuable, to the International Trophy winners.

## A NEW SET OF REGULATIONS

The 1975 regulations are more stringent, particularly as regards the conformity of the vehicles with the standard production models. As is done for the Blue Formula, it is planned that cars, selected at random, should be taken into the works for detailed checking.

The regulations draw a distinction between the 2 CV Cross-country events proper, whose winner will each time be that of the Superfinal, and the International Trophy, whose classification will be arrived at by addition of the four best scores achieved by each driver in the finals of his category for each 2 CV Cross-country race (three in France and one abroad for French drivers, and at least one in France for foreign competitors).

## CALENDRIER 1975

- 15 - 16 février : ESPAGNE, Séville
- 22 - 23 mars : ESPAGNE, Barcelone
- 3 - 4 mai : ESPAGNE, Alicante
- 24 - 25 mai : FRANCE, Saint-Amand-Les-Eaux
- 7 - 8 juin : PORTUGAL, Porto  
FRANCE, Freyming-Merlebach
- 14 - 15 juin : ESPAGNE, Bilbao
- 21 - 22 juin : FRANCE, Vic-Fézensac
- 28 - 29 juin : ANGLETERRE, Londres
- 5 - 6 juillet : FRANCE, Landivisiau
- 19 - 20 juillet : FRANCE, Pont-de-Ruan
- 26 - 27 juillet : ESPAGNE, La Coruña
- 20 - 21 septembre : FRANCE, Le Creusot  
ESPAGNE, Maorid
- 27 - 28 septembre : PORTUGAL, Lisbonne
- 4 - 5 octobre : YOUGOSLAVIE, Belgrade
- 18 - 19 octobre : SUISSE, Fribourg

Soit 17 épreuves dans 6 pays.

Renseignements, inscriptions : 2 CV Cross 133, quai André-Citroën, 75747 Paris Cédex 15, France.  
Tél. : 578.61.61, poste 36.76.



« Coin-Coin », la 2 CV des Quenel et son léopard-emblème, dans les dunes de l'Arabie Séoudite. Photo Alain Quenel (Citroën 10.792).

C'est une belle histoire : un ménage à trois qui tourne bien — qui tourne même tout autour de l'Afrique, avec un peu de Moyen Orient pour faire bonne mesure —. Trois, oui : Anne, Alain et Coin-Coin. Ensemble, ils ont bourlingué à travers 30 pays, pas moins.

Anne est interprète anglais-allemand. Alain est ingénieur-conseil en organisation. Ils n'ont pas cinquante ans à eux deux. Ils se rencontrent : le coup de foudre. Des problèmes aussi, qui n'en a pas ? Alors ils décident de partir, de s'aérer, comme ça. C'est le début de leur longue liaison avec Coin-Coin.

Coin-Coin est une 2 CV de 7 ans d'âge. Le 11 mars 1973, Alain part avec elle et un ami américain, Bob. Anne a encore des examens à passer, elle les retrouvera à Cotonou trois mois plus tard.

L'Espagne, le Maroc, l'Algérie, Ghardaïa, le Sahara, Djanet, le Hoggar, Tam, un mois déjà... le Niger, Agadès, Ouaga, Abidjan, Coin-Coin va son chemin, lentement mais allègrement... le Ghana, le Togo, le Dahomey... Anne rejoint, Bob retourne aux Amériques, Coin-Coin continue.

Au Nigéria, quand il pleut, il pleut. La piste se creuse de trous profonds, des mares, des lacs ! L'eau boueuse cache les pierres. Coin-Coin y tord un de ses bras. Qu'importe, elle continue ! Elle en veut toujours, Anne et Alain Quenel aussi. Ils ont raison : Cameroun, Gabon, Congo, là tout va bien. Les nuits sont belles, ils dorment dans de petits villages rouges, Anne les adore. En Angola, ils voient des chasseurs nus armés d'arcs, des filles superbes couvertes de bijoux et se lient de sympathie avec eux : les Mwilas... D'Afrique du Sud, ils veulent passer en Rhodésie... et se font claquer la porte au nez : un beau « refused entry » en travers du passeport, on n'est pas plus accueillant. Ils n'ont pas assez d'argent, pas de visa. Et puis, par ici, on craint les « terroristes ». Que faire ? Mais traverser le Botswana, parbleu ! Par l'une des trois

*Here is a beautiful, unusual story: that of a running-smoothly threesome — in fact, running smoothly all round Africa, with a touch of Middle East for good measure. Yes, indeed, it was a threesome: Anne, Alain and Quack-quack (known to its French owners as Coin-coin, for that is the way French ducks pronounce Quack-quack).*

*Anne is an English-German interpreter. Alain is an organization consultant.*

*They met: love at first sight. Problems also, but then who doesn't have them? So they decided to push off, for a breather, just like that. This was how their long intimacy with Quack-quack began.*

*Quack-quack is a 7-year-old 2 CV. On 11 March 1973, Alain went off in her with an American friend, Bob. Anne, who still had some exams to sit for, was to join them three months later at Cotonou. Spain, Morocco, Algeria, Ghardaia, the Sahara, Djanet, the Hoggar, Tam — a month had already flown by — then the Niger, Agades, Ouaga, Abidjan — Quack-quack was on her way, slowly but cheerfully — Ghana, Togo, Dahomey — Anne joins the travellers, Bob goes back across the herring pond, while Quack-quack goes on her way unperturbed.*

*In Nigeria, when it rains, it rains and rains. The track became pitted with deep potholes, with ponds, with lakes! Under the muddy waters lurked stone: Quack-quack here sprained a suspension arm. What matter, never say die! She could take it, and so could Anne and Alain. They were right: all was well through Cameroon; Gabon and Congo. The nights were fine, they slept in tiny red villages which Anne adored. In Angola, they saw naked hunters armed with bows, and magnificent jewel-bedecked girls: they struck up a friendship with these people, the Mwilas. On their way out of South Africa, they wished to enter Rhodesia... to have the door slammed in their face: a neat "refused entry" across their passports — just how*





## LES 2 CV DE L'AVENTURE

n'y a plus que de rares épineux et du sable, du sable! Ils s'ensablent sans arrêt, creusent, posent des plaques de désensablement, elles ne suffisent pas, ils cassent des branches pour les placer sous les roues, creusent encore, poussent... et recommencent plus loin. Il y a des étendues de sable mou de 20 kilomètres, un ou plusieurs scorpions sous chaque pierre ou à la base des épineux... Et la solitude. Ils savent qu'il peut passer quinze jours ou plus avant que personne ne vienne par là. Quelques chasseurs, peut-être, ou une patrouille militaire? Heure après heure, jour après jour, ils peinent et, kilomètre par kilomètre, tout de même, ils progressent. Ils crèvent aussi, Alain se sert de la porte de malle pour soutenir le cric qui s'enfonce dans le sable mou. Enfin, une pluie bienvenue durcit un peu le sable; des soldats botswanais sympathiques les nourrissent, et tout est pour le mieux dans le meilleur des déserts. Ils roulent assez vite... et plongent ventre à terre dans une immense flaque! La vraie flaque, de boue noire, gluante, puante. Coin-Coin y est enfoncée presque jusqu'en haut des ailes arrière. Seules les roues avant émergent vaguement. Au travail! Alain creuse dans la boue infecte pour que Coin-Coin ne bute pas sur le mur visqueux, Anne coupe à la machette de grosses branches après avoir chassé les scorpions. L'orage menace, ça ne va rien arranger! Creusez, coupez, mes enfants! Videz complètement la voiture! Dans quelques heures vous constaterez

*under the wheels, dug again, pushed... and had to start all over again a little further on. They are stretches of soft sand twelve miles or so across, with one or two scorpions under every stone and at the foot of every thorn. And then the solitude. They well knew that a fortnight could go by without anyone coming that way. Perhaps occasional hunters, or a military patrol. Hour after hour, day after day, they strained and sweated, mile after harassing mile.*

*At long last, welcome rain gave a little firmness to the sand: helpful Botswanian soldiers gave them food, and all was for the best in the best of deserts. They were getting on fast... only to run full tilt into an immense puddle! A real mire: black, slimy, stinking mud! Quack-quack had sunk in almost to the top of her hind wings. So, get cracking: Alain dug into the nauseating slush so that Quack-quack should not run into a viscous wall, while Anne chopped down large branches with a machet, after having shooed the scorpions away. Just to make things easier, a storm was brewing. Come, lassies and lads; chop away! Turn the car's entire contents out! A few hours later you will realize that nothing can be done. So off you go to the nearest village, in Rhodesia according to the map. So, despite the frontier, a nine-mile wade through glutinous mud, with the ground giving under your feet and about a stone of mud clinging to each boot, which you had to clean off at all costs every three steps or so...*

*They reached the village at dead of night. The Africans, half dead with fear, skulked in their huts, close latched. So they hauled themselves up onto a mealie-drying platform and sank into exhausted sleep. On the following morning, they were surrounded by a commando of soldiers in leopard camouflage, armed to the ears: they were South-African „terrorist killers“. After the situation had been explained, the commando helped them get on their way. The engine was no longer to be seen, so deeply was everything covered in mud, the chassis was broken... yet Quack-quack went on.*

*Yet she managed to keep going, to Zambia, to Tanzania, to Kenya... and Paris*



Coin-Coin dans les sables du Hoggar.  
Photo Alain Quenel (Citroën 10.791).



qu'il n'y a rien à faire. Alors vous partirez jusqu'au prochain village, en Rhodésie d'après la carte et malgré la frontière : 15 kilomètres à patauger dans la boue collante, le sol qui fuit sous les pieds, cinq kilos de terre accrochés à chaque semelle, qu'il faut nettoyer au couteau tous les trois pas...

Ils parviennent en pleine nuit au village, où les africains, morts de peur, se calefrent dans leurs cases et refusent de leur ouvrir la porte. Alors ils se hissent sur une estrade à maïs et s'endorment, épuisés. Le lendemain, ils sont cernés par un commando de soldats en tenue léopard, armés jusqu'aux oreilles, des « terroristes killers » sud africains. On s'explique, le commando les dépanne, les adopte et les défend même devant un douanier rhodésien tatillon, qui ne cède que lorsque les soldats sortent leur poignard de combat et le plantent sur la table!

### **Un an, 30 pays, 48.210 km**

On ne voit plus le moteur, la boue recouvre tout, le châssis est cassé... Coin-Coin continue. Elle ne roule plus qu'à 60.

Mais elle roule cependant jusqu'en Zambie, en Tanzanie, au Kenya...

En Éthiopie, elle a tout de même du mal à gravir les pentes caillouteuses, abruptes comme des pains de sucre. Anne la fait parler :

« ...même en marche arrière, je n'y arrivais pas. C'est simple, au lieu de faire des lacets, la piste filait droit au sommet. Une fois, Alain et Anne ont failli me tuer. Ils voulaient admirer le paysage, une petite rivière à des milliers de mètres au-dessous de nous. Ils avaient tellement peur que je foute le camp dans le ravin qu'ils m'avaient calée contre une borne. Quand ils sont revenus, la borne était tombée et j'avais les roues au-dessus de l'abîme.

« A Massawa, un bateau nous a emportés vers l'Arabie Saoudite et son peuple si beau et si fier. Jeddah, le souk, les bédouins... déjà je file vers Aman, Damas. Je longe la côte turque. Nous traînons à droite, à gauche. Des coins charmants, Anamour, Side, le Bosphore. Paris n'est plus loin... Et c'est en Italie que je tombe le plus malade! L'essence n'arrive plus à mon carburateur, comment voulez-vous que j'avance? Tous les 10 ou 12 km, Alain va aspirer un coup à ma pompe pour déboucher le tuyau. Vous vous rendez compte! Tous les 10 km, comme ça jusqu'à Paris, un homme qui me boit mon essence et qui s'étonne que je n'en sois pas heureuse!

« Enfin, tout de même, le 21 mars 1974, on est à Sens et, le 22, j'arrive à Paris, un an et onze jours après en être partie. A mon compteur, je suis plus vieille de 48.210 kilomètres. »



Coin-Coin se sent toute petite dans la grande forêt africaine.  
Photo Alain Quenel.  
(Citroën 10.833).

# échos

## AU SAFARI CALÉDONIEN



Photo Dominique Laurent  
(Citroën 7.388)

NOUMÉA (Nouvelle Calédonie). Cinq voitures seulement, sur 27 au départ, ont pu terminer le 8<sup>e</sup> rallye-Safari Calédonien! Une fois de plus Claude Laurent et sa GS tirent leur épingle du jeu sur 3.500 km de pistes épouvantables. Après avoir fait très grosse impression et avoir tenu la tête du rallye à mi-parcours, Laurent dut cependant rétrograder à la 5<sup>e</sup> place à la suite d'ennuis d'électricité.

## CALEDONIAN SAFARI

NOUMEA (New Caledonia). Only five cars out of the 27 starters were in at the finish of the 8th Caledonian rally-safari! Once again Claude Laurent and his GS managed to keep going despite 2,175 miles of appalling tracks. Although he was very much in the public eye and led the rally at the half-way mark, Laurent nevertheless had to slide back to 5th place owing to trouble with his electric circuits.

## COUPE ACF AU C 35



Photo T. de Saulieu (Citroën 10.839)

PARIS (France). Commercialisé en France depuis mars 1974 par le réseau Citroën, en Italie par le réseau Fiat, dans les autres pays à la fois par Citroën et Fiat, le véhicule C 35 construit en commun par les deux marques a remporté au concours de la cabine de véhicule utilitaire 1974 la Coupe de l'Automobile Club de France pour la meilleure réalisation en section « gamme légère ». A fin 1974, environ 7.000 de ces véhicules devaient avoir été livrés sur le marché français.

## ACF CUP FOR C 35

PARIS (France). Marketed in France since March 1974 by the Citroën network, in Italy by the Fiat network, and in other countries conjointly by Citroën and Fiat, the C 35 vehicle built in common by both firms won the Automobile Club de France Cup in the "light range" section of competition for the best utility vehicle driver's cab in 1974. By the end of 1974, about 7,000 of these vehicles had come on the French market.

## CASQUE TOTAL A ALBI



Photo Guerce (Citroën 20.25)

ALBI (France). Le 20 octobre, sous la pluie, un jury composé de Guy Ligier, du pilote de Formule 1 François Migault, de J.-P. Hanrioud, moniteur de l'École, de Georges Saint-Genieis (service Compétitions TOTAL) et de Jean-Paul Cardinal (Relations Publiques Citroën) a désigné Richard Desigaux, grenoblois de 24 ans, comme le meilleur finaliste de l'École de Pilotage TOTAL-

Citroën d'Albi et lui a remis le prix du « casque TOTAL » : une GS 1220.

## "TOTAL HELMET" AT ALBI

ALBI (France). On 20 October, under pouring rain, a jury made up of Guy Ligier, the formula 1 racing driver François Migault, J.-P. Hanrioud, instructor at the School, George Saint-Genieis (TOTAL racing department) and Jean-Paul Cardinal (Citroën Public Relations Dept.) named Richard Desigaux, a 24-year-old from Grenoble, as best finalist of the Albi TOTAL-Citroën School of racing driving, and awarded him the first prize of the "TOTAL Helmet" competition: a GS 1220.

## MEETING 2 CV EN FINLANDE



Photo Citroën 10.823

HELSINKI (Finlande). « Fraternitas Sanctis Andreas », 2 CV club finnois fondé en 1962, convie tous les amateurs de 2 CV à une grande réunion en Finlande du 12 au 16 juin prochains. Il y aura toutes sortes de fêtes et de concours. Renseignements : International 2 CV Meeting, Box 152, SF 15111 Lahti 11 Finland.

## 2 CV MEETING IN FINLAND

HELSINKI (Finland). "Fraternitas Sanctis Andreas", a Finnish 2 CV club founded in 1962, invited all 2 CV amateurs to a great conclave to be held in Finland between 12 and 16 June

next. All sorts of festivities and competitions will take place. For information, contact: International 2 CV Meeting, Box 152, SF 15111, Lahti, Finland.

## MÉHARI DES NEIGES



Photo Gotti-meca (Citroën 10.807)

**TAIN L'HERMITAGE** (France). La société Gotti-méca a présenté dans plusieurs stations de sports d'hiver son « snow-gott », la chèvre des neiges, engin à chenilles suspendues à usages multiples : damage des pistes, entretien des remontées mécaniques, déneigement des stations, liaisons inter-pistes, secours en montagne, génie civil, EDF, douanes, gendarmerie, villages isolés en haute montagne. Caractéristiques : faible encombrement (3 m de long, 1,50 m de large), maniabilité, agilité, rapidité, forte charge utile, faible coût d'exploitation. Parmi ses avantages : le moteur 29 Ch de la Citroën Méhari, refroidi par air, garantit un fonctionnement sûr par tous les temps.

## SNOW MEHARI

**TAIN L'HERMITAGE** (France). At a number of winter sports centres, the Gotti-méca Company recently presented its "snow-gott" (pronounced "snow-goat"), a multi-purpose suspended track-vehicle. It can be used for tamping ski runs, mechanical ski-hoist maintenance, clearing streets of snow, liaising between ski runs, mountain first aid, civil engineering,

French Electricity Board, customs and police jobs, and rescue jobs for cut-off villages. Its specifications: small bulk (3 m long, 1.50 m wide = 9' 10" + 4' 11"), manoeuvrability, goat-like agility, heavy payload, low running costs. Among its advantages: the air-cooled 29 HP engine of the Citroën Méhari, which ensures trouble-free running in any kind of weather.

## MOTOR SHOW



Photo A. Nathan (Citroën 10.790)

**LONDRES** (Angleterre). Stand moderne tout en aluminium pour présenter au public du Salon de l'auto de Londres la gamme GS et la CX qui ne sera commercialisée en direction à droite que courant 1975. Mais la vedette du Salon fut sans conteste la 2 CV qui fait avec succès son « come back » en Angleterre avec la 2 CV 6 à direction à droite (250 par mois pour débiter).

## MOTOR SHOW

**LONDON** (England). A modern, all-aluminium stand for the public of the London Motor Show to see the entire GS range, and the CX, which is only to be marketed with a right-hand drive in 1975. Undisputed star of the show, however, was the 2 CV, which made a sensational come-back in the U.K. with its right-hand-drive 2 CV 6 version (250 cars a month initially).

## FEMMES AU VOLANT POUR FEMMES A LA BARRE



Photo Guyot (Citroën 10.840)

**PARIS** (France). De nombreuses collaboratrices de Citroën se sont portées volontaires afin de conduire les 30 CX que la marque mettait à la disposition de Radio France pour l'organisation de son opération « Femmes à la barre » : 100 femmes de premier plan dans leur métier invitées 48 heures à Paris. Pour l'année de la femme : la voiture de l'année !

## WOMEN AT THE WHEEL FOR WOMEN AT THE HELM

**PARIS** (France). Numerous ladies of the Citroën staff volunteered to drive the 30 CXs which the marque put at the disposal of Radio France to help organize its series "Femmes à la barre" ("Women at the Helm"): 100 women, each a leader in her own particular walk of life, was invited to Paris for 48 hours. The Car of the Year — for Woman's Year!

## NOUVELLE GS, NOUVELLE VICTOIRE



Photo Séjnost (Citroën 7.389)

**MONTE-CARLO** (Monaco). Une performance de plus pour Claude Laurent

et la GS : au rallye Monte-Carlo (15 au 25 janvier), le pilote grenoblois a remporté la première place dans sa classe et la 3<sup>e</sup> de son groupe, avec une GS groupe II équipée d'un moteur GS.X.2. Cette voiture, de cylindrée modeste, termine le rallye au milieu de supermonstres : 13<sup>e</sup> au classement général scratch ! Victoires qui soulignent avec bonheur la commercialisation de la GS.X.2 sur le marché français.

## NEW GS, NEW VICTORY

**MONTE-CARLO** (Monaco). *Another feather in the cap of Claude Laurent (and of the GS!): at the Monte-Carlo Rally (15-25 January), the Grenoble driver took first place in his class and was third of his group, with a Group II GS fitted with a GS.X.2 engine. This car, despite the modest size of its engine, finished the rally in the midst of the hugest and sleekest: 13th in the general scratch classification! Such victories are a happy accompaniment to the GS.X.2's introduction on the French market.*

## 12.000 FANS DU RAID AFRIQUE



Photo D. Lespinas (Citroën 19.258)

**PARIS** (France). De Roubaix à Pau et de Montpellier à Poitiers, en passant par le Forum de l'aventure ou « Expo-Jeunes » à Paris, Monte-Carlo ou l'Abbaye de Senanque, 27 conférences avec projection de film et audiovisuel trois écrans, ont été faites en 1974 sur le thème du

Raid Afrique, totalisant quelque 12.000 spectateurs.

## 12,000 FANS FOR THE AFRICA LONG-RANGE RUN

**PARIS** (France). *From Roubaix, to Pau, from Montpellier to Poitiers, via the "Forum de l'aventure" and "Expo-Jeunes" in Paris, 27 lectures with film and three-screen audiovisual shows were given, in 1974, on the theme of the Africa Long-Range Run. Audiences totalled some 12,000 enthusiastic people.*

## VOITURES DE TOURISME

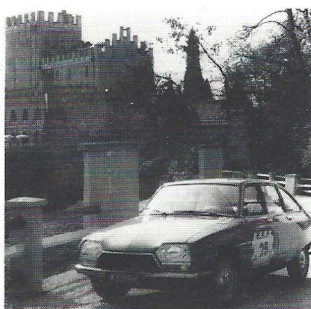


Photo Babin (Citroën 10.795)

**VIENNE** (Autriche). Citroën s'est associé à l'Olympia Rallye Roulette, action promotionnelle du tourisme autrichien. Quarante journalistes de douze pays sont venus passer dix jours en Autriche et ont été notamment reconnaître le site des Jeux Olympiques d'Innsbruck 1976. Vingt GS spécial orange étaient à leur disposition.

## TOURING CARS

**VIENNA** (Austria). *Citroën has taken part in the Olympia Rally Roulette, Austrian tourist office promotional scheme. Forty journalists from twelve countries spent ten days in Austria, more especially to recognize the site of the 1976 Innsbruck Olympics. Twenty orange-coloured GS specials were placed at their disposal during their stay.*

## 8000 KM DE MUSIQUE

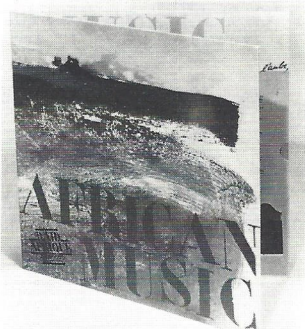


Photo Raymond (Citroën 10.798)

**PARIS** (France). Dernière retombée du Raid Afrique, qui n'est pas sans faire quelque bruit : « African Music » un disque hors commerce de 33 tours qui reprend les principaux enregistrements effectués par les preneurs de sons du Raid : Côte d'Ivoire, Haute-Volta, Niger, Algérie, toute l'Afrique en musique sous pochette illustrée par le carnet de route de Georges Popovitch

## 5000 MILES OF MUSIC

**PARIS** (France). *Quite a song and dance, the latest fall-out from the Africa Long-Range Run: it is "African Music", a privately published LP record consisting of the chief recordings made by the Run's sound boffins: the Ivory Coast, Haute-Volta, the Niger, Algeria—in fact all Africa, in a sleeve illustrated by Georges Popovitch's log-cum-sketch-book.*

## L'ART EN VITRINE

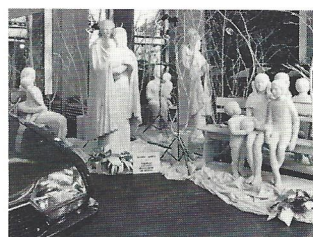


Photo Guyot (Citroën 10.808)

**PARIS** (France). Pendant les mois de janvier et février, ils n'ont pas quitté

le magasin Citroën de l'avenue de l'Opéra : toute une famille, le père, la mère et plusieurs enfants. De l'ouverture à la fermeture, ils restaient là sans bouger, à côté des voitures avec lesquelles ils partageaient la vitrine. Cette famille, grandeur nature, est l'œuvre du sculpteur Nicole Roussel-Homberg qui, dans son atelier de Vaucresson, a réalisé chaque personnage directement en plâtre armé, en une semaine de travail. D'origine bordelaise et formée à l'école de Gabard et de Vlérick, Nicole Roussel-Homberg s'est spécialisée dans les bustes et les personnages en pied.

## ART IN THE SHOW WINDOW

PARIS (France). During the months of January and February, never did they leave the Citroën show-rooms on Avenue de l'Opéra: a whole family, father, mother and quite a number of kids. From opening time to closing time, there they stood, motionless by the side of the cars whose show windows they shared. This life-sized family is the work of sculptor Nicole Roussel-Homberg, who built up each character directly with plaster over a wire framework, in just a week. Born in Bordeaux and trained in the Gabard and Vlérick school, Nicole Roussel-Homberg has made a specialty of busts and standing figures.

## PRIX ORANGE

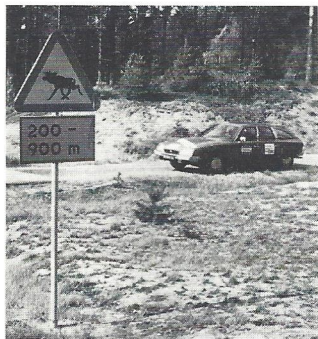


Photo D. Lespinas (Citroën 10.816)

BRUXELLES (Belgique). L'Association des Journalistes Belges de l'Automobile a attribué son « Prix de l'accueil 1974 » aux Relations Publiques Citroën pour l'ensemble de leurs interventions à l'égard des journalistes belges et plus particulièrement pour leur organisation des essais-presses de la CX en Laponie (photo ci-contre). Les critères du prix sont ainsi définis : « qualités humaines, application raffinée des lois de l'hospitalité, connaissance de la psychologie du journaliste ». Merci!

## PRIZE FOR THE FRIENDLY APPROACH

BRUSSELS (Belgium). The Association of Belgian Motoring Journalists awarded its 1974 "Welcome Prize" to Citroën's Public Relations Division for all they did for Belgian journalists, and more especially for the way they organized the press test-drives of the CX in Lapland (photo inside). The standards for the prize are defined as follows: "human values, refined application of the laws of hospitality, and knowledge of the pressman's mentality". A big thank you!

## LA VOITURE DU SALON



Photo Duval et Caussin (Citroën 10.809)

BRUXELLES (Belgique). Le Salon de l'Auto de Bruxelles (15-26 janvier 1975) a été inauguré par S.A. le prince Albert qui s'est longuement intéressé à la CX, commercialisée en janvier en Belgique, qui lui

fut présentée par M. Raymond Ravenel (ci-dessus, de droite à gauche : M. Ravenel, le prince Albert, M. Chabert, ministre belge des communications) et qui devait, quelques jours plus tard, être désignée par les journalistes belges de l'Automobile comme la voiture la plus intéressante du Salon. Avec 34.420 véhicules livrés (contre 28.550 en 1973), 1974 a été une année record pour Citroën Belgique qui a augmenté de 11,62 % sa pénétration sur un marché national pourtant en diminution globale de 1,98 %. Avec un taux de pénétration de 8,69 % Citroën passe ainsi au 3<sup>e</sup> rang sur le marché belge. Pourtant l'un des plus concurrentiels qui soient à travers le monde.

## CAR OF THE SHOW

BRUSSELS (Belgium). The Brussels Motor Show (15-26 January 1975) was inaugurated by H.H. Prince Albert, whose interest was captivated for a long time by the CX, introduced on the Belgian market in January. He was shown the car in detail by Mr Raymond Ravenel (above, from l. to r.: Mr Ravenel, Prince Albert and Mr Chabert, Belgian Communications Minister); it was, a few days later, to be named "most interesting car of the Show" by the Belgian motoring press specialists. With deliveries of 32,420 vehicles (against 28,550 in 1973), 1974 was a record for Citroën Belgium, whose penetration into the national market, itself showing an overall regression of 1.98 %, increased by 11.62 %. Representing a total of 8.69 %, Citroën thus climbs into third position on the Belgian market.

# échos

## HY EN ASSAM



Photo Wodey (Citroën 10.769)

**MULHOUSE (France).** Quatre jeunes haut-rhinois (Marie-Hélène Martin, Michel Martin, René Milou, Alain Wodey) tentés par l'aventure ont monté une expédition en véhicule Citroën HY, de 33 000 km en 8 mois, dont 4 en Assam, cette région peu connue de l'Inde, au Nord-Est du Bengla-Desh, sur les rives du Brahmapoutre qui coule au pied des contreforts de l'Himalaya. Ils y ont vécu avec les agriculteurs khasis, l'un des plus anciens peuples de la terre, et les pêcheurs mikirs. Ils en ont rapporté une étude et un film passionnants ainsi que des milliers de photos. Ils projettent de repartir dans cette région rude et secrète, l'une des plus pluvieuses et venteuses du monde.

## "HY" IN ASSAM

**MULHOUSE (France).** Four young people from the Haut-Rhin (Marie-Hélène Martin, Michel Martin, René Milou, Alain Wodey), tempted by the spirit of adventure, organized an expedition, in a Citroën HY vehicle, covering 20,500 miles in 8 months, 4 of them in Assam, that little-known region of India north-east of Bengla-Desh, on the banks of the river Brahmaputra which flows by the foothills of the Himalaya range. There they lived with Khasi agriculturists, one of the oldest peoples on earth, and with Mikir fishermen. They have brought back with

them a fascinating report and film, as well as thousands of photographs. They are planning to go back to this rugged, secret region, one of the rainiest and windiest in the world.

## LA TROISIÈME VIE

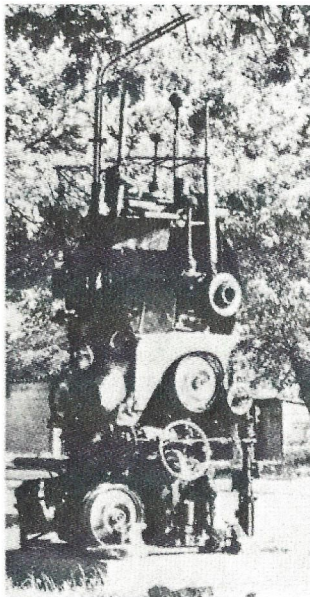


Photo Citroën 10.766.

**BAMBERG (Allemagne).** Le sculpteur Fritz Hoffmann-Bug a réalisé cette œuvre à partir d'une GS accidentée. Il l'a appelée « la troisième vie ». L'objet de 4 m de haut a été largement remarqué et commenté par la presse et la télévision allemande dans le cadre d'une exposition d'art contemporain à Bamberg.

## THE THIRD LIFE

**BAMBERG (Germany).** Sculptor Fritz Hoffmann-Bug produced this work from the remains of a crashed GS. He named it "The Third Life". The object, over 13 feet tall, drew much attention and many comments from the German Press and Television as it stood in the Bamberg Contemporary Art Exhibition.

## CHAQUE GOUTTE COMPTE



Photo Mick Desarzens (Citroën 10.772)

**GENÈVE (Suisse).** C'est une jeune femme, Maryse Meier, de Chêne-Bourg, qui remporta devant 30 concurrents le concours de consommation organisé en février par Citroën et le journal « La Suisse ». Sur un parcours sinueux de 25 km, il fallait rouler le plus loin possible avec 2,5 litres d'essence pour des GS spécial. La GS de Maryse parcourut 44,6 km, soit une consommation de 5,6 litres aux 100 km. Le moins économe des concurrents parcourut 35 km, soit 7,14 litres/100 km,

## EVERY DROP COUNTS

**GENEVA (Switzerland).** It was a young woman, Maryse Meier, of Chêne-Bourg, who beat 30 competitors in the consumption competition organized last February by Citroën and the daily "La Suisse". Over a winding 15 1/2 miles, the competitors had to run as far as they could on 2.5 litres (just over half a gallon) of petrol in GS specials. Maryse's GS covered 44.6 km (27.7 miles), giving a petrol consumption of 5.6 litres per 100 km (51 m.p.g.). The least economical competitor covered 35 km, a consumption of 40 m.p.g.

# échos



# CHEZ L'ANTIQUAIRE

*Citroën « C 6-F » 1930*

Présentée au Salon de Paris de 1929, la « C6-F » succédait à l'« AC-6 » (Salon de 1928) et à la « C6-E », ou « C6-Elargie » (Printemps 1929) et fut produite jusqu'au Salon de 1931. Elle reprenait les caractéristiques des deux versions précédentes mais s'en distinguait par une voie portée à 1,42 m, des roues sans déport à cinq écrous cachés sous un gros enjoliveur, et par une finition encore plus soignée. Sur le plan mécanique, elle conservait le moteur « AC-6 » désormais équipé de pistons à quatre segments et avait reçu un nouvel essieu avant, une direction plus démultipliée, un frein à main agissant sur un tambour placé en sortie de boîte. La « C6-F » fut fabriquée à 22.300 exemplaires pendant les deux années de sa carrière.

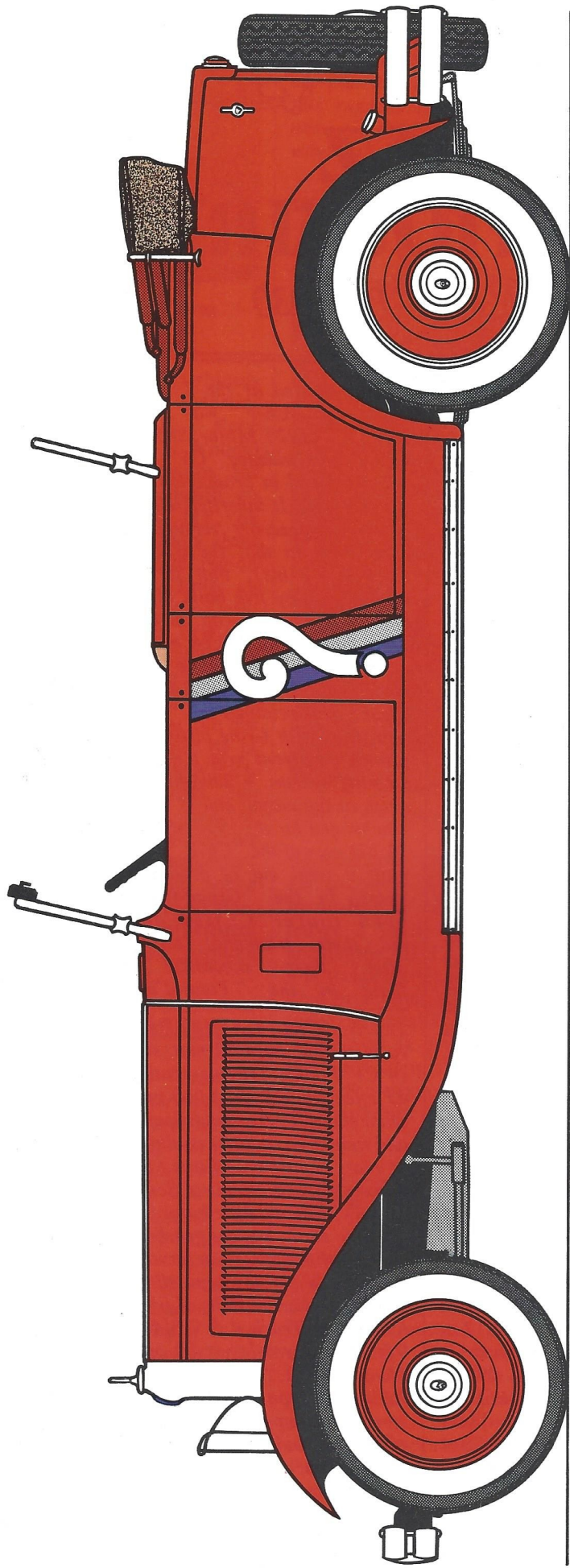
C'est à bord d'un torpédo grand tourisme « C6-F » que Costes et Bellonte effectuèrent un triomphal Tour de France après leur traversée de l'Atlantique sur « Le Point d'Interrogation ».

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

*First presented at the 1929 Paris Motor Show, the "C6-F" was successor to the "A.C.6" (1928 Motor Show) and to the "C6-E", or widened "C6" (Spring 1929), and remained in production until the 1931 Paris Show. It inherited the characteristics of both the earlier versions, but differed from them in that the track was 1.42 m (4 ft 7 3/4 ins), that it had non-offset wheels, held by five bolts hidden beneath a large-diameter hub-cap, and that its finish was even more recherché, making it a luxury car which could not be accused of too closely resembling the "C-4". Mechanically speaking, it retained the "A.C. 6" engine, now fitted with 4-ring pistons, and had been given a new front axle, a more geared-down steering system, a hand-brake acting on a drum at the output end of the gearbox.*

*Unchanged for the 1930 Motor Show, some 22,300 cars of the "C6-F" model were built until it went out of production after two years. In the "Grand-tourisme" C6-F open tourer Costes and Bellonte did their triumphal tour of France after their successful transatlantic flight in the "Point-d'interrogation".*

**TECHNICAL DATA** : 6-cylinder side-valve engine, bore 72 mm, stroke 100 mm, 14 CV French Treasury rating, developing 45 effective HP at 3,000 rpm. 4-bearing crankshaft. Pressure lubrication; pump, fan and wide-area radiator cooling. Petrol tank at rear, capacity 55 litres (12.1 imp.gals), depression feed. Vertical Solex carburettor. Battery, coil and distributor ignition. Single dry disc clutch, 3-speed gearbox. Four-wheel brakes, with depression servo control. **SUSPENSION** : four semi-elliptical springs, shock absorbers initially of friction type, then hydraulic. Track 4 ft 7 3/4 ins, wheelbase 9 ft 8 ins (normal chassis) or 10 ft 2 3/4 ins (long chassis), "comfort" type tyres 14 x 45. Bodies fitted on the normal chassis : limousine, saloon, open tourer, two-seater convertible, two- and four-seater hard tops. On the long chassis: grand-tourisme limousine, family model, open grand-tourisme model, family open tourer, coupé de ville. **PERFORMANCE FIGURES** : max speed 105 km/h = 65 mph. Petrol consumption : 20.5 mpg.



DESSIN E.T.A.I.

*Citroën Corpido "Grand Tourisme" 66 F, 1931*