



# LE DOUBLE CHEVRON

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

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

## sommaire :

	Page
Éditorial.....	3
Le Salon de Paris.....	4
Résultats 1975.....	6
Echos.....	8
Formule Bleue 1975.....	16
Les 2 CV Cross 1975.....	20
Côte-d'Ivoire - Côte-d'Azur.....	28
Chez l'antiquaire: Coach Manessius	31

## contents:

<i>Editorial.....</i>	<i>3</i>
<i>The Paris Motor Show.....</i>	<i>4</i>
<i>1975 Results.....</i>	<i>6</i>
<i>Snippets.....</i>	<i>8</i>
<i>Blue Formula 1975.....</i>	<i>16</i>
<i>2 CV Cross-country events 1975... ..</i>	<i>20</i>
<i>Ivory-Coast Côte-d'Azur.....</i>	<i>28</i>
<i>Antiquarian's corner: Manessius "15" coach.....</i>	<i>31</i>

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



Photo de couverture : d'une force tranquille, trapus (65 cm au garrot) et compacts (une cinquantaine de kilos chacun), avec des muscles partout, des mâchoires puissantes habillées de rides épaisses qui leur donnent un air sévère, ce sont là de fameux gaillards : six magnifiques dogues de Bordeaux. Mollissoïdes selon la classification de Cuvier mise à jour par Pierre Mégnin, Brévilignes selon Baron et Dechambre, les dogues de Bordeaux descendent des Alans celtes, garde-bœufs ou chasseurs d'ours du Moyen Age, eux-mêmes descendants des grands dogues du Tibet, les molosses de guerre des Assyriens, les "pugnaces" de combat des romains. Au 19<sup>e</sup> siècle encore, dans le Sud-Ouest de la France, ils étaient opposés dans les arènes à des taureaux et à des lions. Parfaits chiens de défense et gardiens sûrs et redoutables, ils font aujourd'hui partie du premier groupe du répertoire de la Fédération Cynologique Internationale, celle des chiens de garde et d'utilité. Cette notion d'utilité et de fonction, qui n'altère en rien leur personnalité, est un point qu'ils ont en commun avec le Break CX qui les transporte à l'aise dans son vaste compartiment arrière. De type "graioidé" dans la classification Cuvier-Mégnin, "longiligne" selon Baron-Dechambre, le Break CX 2000 ou 2200 (charge utile 685 kg) descend des berlines CX, elles-mêmes issues de la DS dont elles possèdent le souffle et l'incomparable souplesse de la suspension hydro-pneumatique. Avec le Break CX, la race a encore été améliorée, notamment en aérodynamique, en sécurité, en économie et en fiabilité, que ce soit dans la variété Essence ou dans la variété Diesel.

*Cover photograph : wearing a look of quiet strength, six magnificent Bordeaux mastiffs. The notion of "utility" and "function", which in no wise detracts from their personality, is a point they have in common with the CX Estate, in whose spacious rear compartment they can travel in comfort.*

Photo Peyrinet (Citroën 25.23).

# éditorial

Le bilan de l'année 1975 représente pour Citroën le premier exercice gouverné par le Directoire mis en place en décembre 1974 à la suite des accords Michelin-Peugeot. Bien que ces résultats (voir page 6) soient loin d'avoir atteint le niveau de 1973, ils traduisent une tendance au retour à l'équilibre : le glissement excessif de la clientèle, en 1974, vers les petites cylindrées a fait place à une répartition plus normale des ventes des véhicules de milieu et de haut de gamme, favorable à l'amélioration du chiffre d'affaires. 1975 a été l'année de la CX, qui débuta en obtenant en même temps trois des distinctions les plus enviées : voiture de l'année, prix de la sécurité, trophée "Style auto" (Imaginez un écrivain recevant à la fois le Goncourt, le Femina et le Renaudot!). La CX a atteint en décembre le tirage des "best-sellers" : 100.000 exemplaires. Ses cadences de production dépassent désormais 500 voitures par jour. En un an seulement, un considérable effort de déploiement a été accompli : aux deux berlines de base se sont ajoutés Break, Pallas, Prestige, Diesel, version G.E., etc. De son côté, la GS possède une gamme non moins variée (Berline 1015 et 1220, Breaks, GS X et X2, Pallas, convertisseur, etc.) et connaît elle aussi le succès. Si la crise économique générale - à laquelle est liée la situation de l'automobile - se trouvait résorbée en 1976, Citroën, grâce à ses atouts propres comme à d'éventuels apports extérieurs, devrait poursuivre avec succès le rétablissement de son équilibre financier.

---

*For Citroën, the achievements of 1975 are the embodiment of the first financial year under the Directorate installed in December 1974 following the Michelin-Peugeot agreements. Although these results (see page 6) are still a long way from 1973 levels, they denote a trend towards a return to normal: the excessive swerve of customer demand towards small-engined cars in 1974 had given way to a more normal distribution of middle- and top-of-the-range vehicle sales, a trend favourable to improved turnover. 1975 was the year of the CX, which made its début by simultaneously securing three of the most coveted awards: car of the year, safety prize, and the "Style Auto" (just imagine a writer-director-actor winning Oscars for best screen-play, best director and best actor all at once!). The CX has reached "best-seller" production figures: 100,000 out. Its production rate is now excess of 500 cars a day. Within just one year, a considerable widening-out of the range has been achieved: over and above the two basic saloons we now have Estate, Pallas, Prestige, Diesel and G.E. versions etc. For its part, the GS has no less varied a range (1015 and 1220 saloons, Estates, 65 X and X2, Pallas, torque converter, etc.) and is also most successful. If the general economic crisis - to which the situation of the automotive industry is linked - should be resorbed in 1976, Citroën, thanks to its own assets as well as possible outside contributions, should successfully pursue the restoration of its financial equilibrium.*



Photo  
Peyrinet  
(Citroën 10.903)

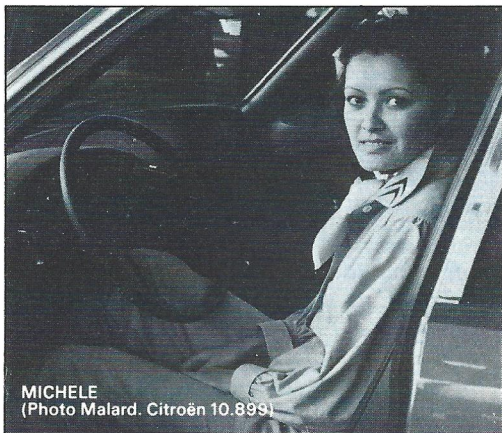
## LE SALON DE L'ESPOIR



Photo Peyrinet  
(Citroën 10.904)

Le salon de l'auto à Paris, est un peu considéré comme le baromètre du marché automobile. En octobre 1975, ce baromètre était en hausse, passant de l'orage au variable. Ce n'était pas le grand beau temps, mais des indices incitaient à se montrer moins radicalement pessimiste que l'année précédente : le nombre de visiteurs (100.000 de plus), mais aussi le nombre accru d'essais (30 % d'essais en plus pour Citroën) et de commandes (pour Citroën, les ventes-salon ont augmenté de 43 % par rapport à l'année précédente, malgré une nette diminution en bas de gamme, les ventes de CX augmentant de 76 %, celle de GS de 60 %). Chez Citroën, la curiosité, l'intérêt des visiteurs portaient d'abord - évidemment - sur les nouveaux modèles : CX Pallas, CX Break, CX Diesel, ainsi que sur la CX Prestige qui retint longtemps l'attention du président de la République lors de sa visite inaugurale (ci-dessus, de gauche à droite : M. François Gautier, président du conseil de surveillance des sociétés Automobiles Citroën et Automobiles Peugeot, M. George Taylor, président du directoire des Automobiles Citroën, M. Giscard d'Estaing, M. Michel d'Ornano, ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Raymond Ravenel, membre du directoire des Automobiles Citroën).

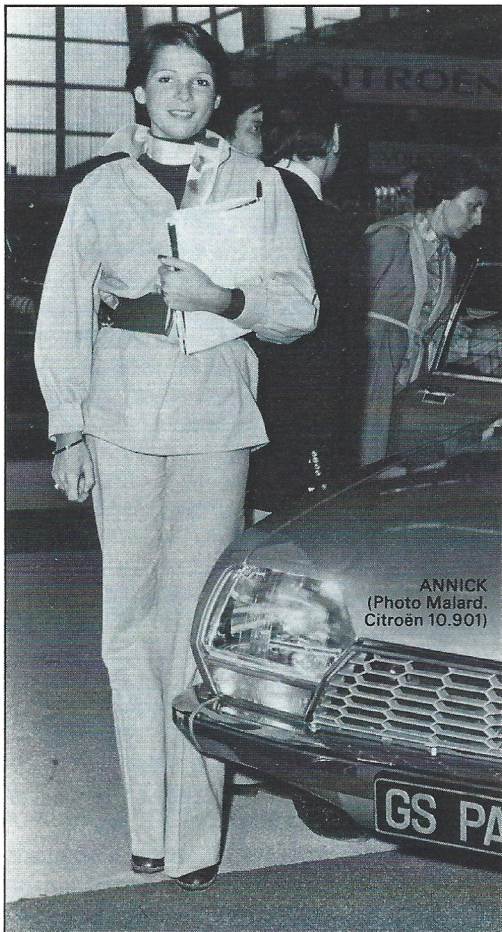
*The Paris Motor Show is to some extent regarded as the barometer of the automobile market. In October 1975, this barometer was rising: the number of visitors (100,000 more of them), but also the increasing number of test drives requested (30 % more in Citroën's case) and orders (43 % more in Citroën's case, despite a drop in the lower part of the range; sales of CXs gaining 76 %, and of GSs 60 %). On the Citroën stand at the Paris Motor Show, visitors' curiosity and interest centred primarily on the new models : CX Pallas, CX Estate, CX Diesel, and also on the CX Prestige which held the attention of the President of the Republic for a long time on his inaugural visit (above, from left to right : Mr François Gautier, chairman of the "Conseil de surveillance of Citroën and Peugeot", George Taylor, chairman of the Directorate of Automobiles Citroën, Mr Giscard d'Estaing, Mr Michel d'Ornano, Minister of Industry and Trade, Mr Raymond Ravenel, member of the Directorate of Automobiles Citroën.*



MICHELE  
(Photo Malard. Citroën 10.899)



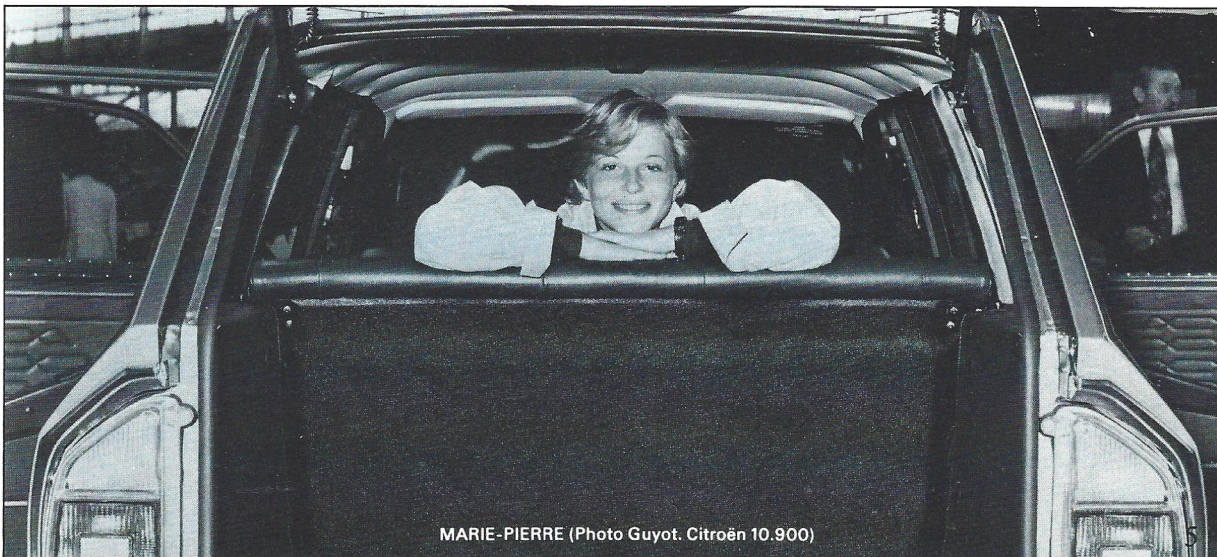
VERONIQUE  
(Photo Guyot. Citroën 10.902)



ANNICK  
(Photo Malard. Citroën 10.901)

## LE SOURIRE DE CITROËN

Plus les salons passent et plus se confirme la tendance à ajouter à la compétence parfois austère des vendeurs, le charme et l'efficacité des hôtesse. 17 d'entre elles se partageaient la charge du stand Citroën. Habillées d'un uniforme vert seyant et pratique d'André Ledoux, elles furent pendant dix jours le sourire de la marque.



MARIE-PIERRE (Photo Guyot. Citroën 10.900)

# RESULTATS

Bien que le volume général d'activités n'ait pas retrouvé le niveau de 1973, l'année 1975 s'est déroulée pour Citroën sous de meilleurs auspices que l'année 1974. L'amélioration des chiffres à l'exportation a permis de compenser le faible tonus du marché intérieur. Citroën est pour 1975 le deuxième des constructeurs français avec une production totale de 692.500 véhicules, dont 623.705 voitures particulières, contre 688.600 au total et 598.744 voitures particulières en 1974. Mais l'écart avec le niveau-record (751.444) atteint en 1973 demeure encore important : plus de 58.000 véhicules.

## La production

En examinant la production par type, on constate que la position des deux derniers modèles Citroën, la CX et la GS, s'est trouvée fortifiée et consolidée en 1975.

Après 16 mois d'existence et le cumul de trois récompenses internationales, la CX se révèle mieux que la digne héritière de la DS qu'elle a remplacée. Elle voit son succès grandir à la fois en France et à l'étranger. Le 4 décembre 1975, la 100.000<sup>e</sup> CX est sortie des chaînes d'Aulnay et la cadence atteint désormais 500 véhicules par jour. La production 1975 devait être de 97.000 CX 2000 et 2200, soit autant que de DS pendant l'année-record 1973.

Quant à la GS, qui avait subi en 1974 le contrecoup de l'engouement subit pour les plus petites cylindrées, elle effectue en 1975 une remontée importante sur tous les marchés. Sa production en 1975 (215.966 véhicules) dépasse largement celle de 1974 (170.933). En décembre dernier, le parc total de GS a atteint 980.000 unités.

*Although the general volume of activity did not come back to 1973 levels, the year 1975 was more favourable to Citroën than 1974 had been. An improvement in export figures compensated for the slackness of the internal market.*

*In 1975, Citroën came second among French car manufacturers, with a production total of 692,500 vehicles, 623,705 of them private cars, against a total of 688,600 and a private-car production of 598,744 in 1974. But the gap between the 1973 all-time record (751,444) and the 1975 figures remained wide : over 58,000 vehicles.*

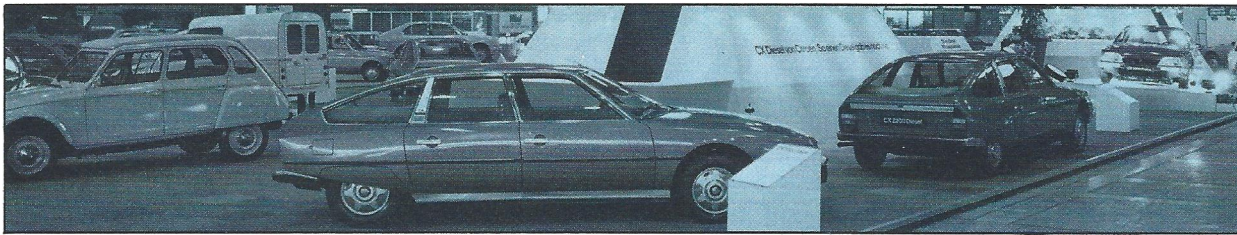
## Production

*If one considers production per type, it is to be noted that the position of the two latest Citroën models, the CX and the GS, became stronger and better consolidated in 1975.*

*After being existence for 16 months and reaping a harvest of three international awards, the CX proves to be more than a mere worthy heir of the DS which it has replaced. Its success is developing both in France and abroad. On 4 December 1975, the 100,000th CX left the Aulnay assembly lines and the rate of production has now reached the 500 vehicle-a-day mark. 1975 production of CX 2000s and 2200s was to have been 97,000, thus equalling that of DSs during year 1973. As for the GS, which had in 1974 suffered the rebound effect of the sudden public taste for small-engined cars, it made in 1975 a marked recovery on all markets. Its 1975 production (estimated at 215,966 vehicles) is well ahead of the 1974 figure (170,933). In November, the global fleet of GSs reached 980,000 cars.*

## PRODUCTION 1975 AUTOMOBILES CITROËN

Année	1975	1974	Var. 75/74	1973
Production Voitures particulières	623.705	598.744	+ 4,17%	658.829
Production Véhicules utilitaires	68.795	89.856	- 23,43%	92.615
<b>TOTAL PRODUCTION</b>	<b>692.500</b>	<b>688.600</b>	<b>+ 0,56%</b>	<b>751.444</b>
Exportation Voitures particulières	349.385	308.480	+ 13,26%	310.772
Exportation Véhicules utilitaires	32.186	43.486	- 25,98%	39.752
Total Exportation	381.571	351.966	+ 8,41%	350.524



## En France

Sur le marché intérieur, les augmentations des commandes au Salon de Paris (voir page 4) ont certes confirmé sinon une reprise, du moins une légère amélioration que l'on entrevoyait déjà depuis le mois de juin. Cependant, le volume global des immatriculations Citroën en 1975 : 311.117 véhicules, est assez nettement inférieur à 1974 : 333.465 véhicules, soit une baisse estimée à - 6,7 %, donc légèrement inférieure à celle enregistrée par l'ensemble des constructeurs français (- 7,5 %). Le taux de pénétration de Citroën en 1975 est de 18,3 % du marché français.

## L'exportation

A l'exportation, Citroën a opéré en 1975 une assez forte percée. La part de la production consacrée à l'exportation est passée de 46,7 % en 1973 à 51,12 en 1974, et à 55 % en 1975 (381.571 véhicules exportés en 1975 contre 351.966 en 1974, soit une progression de 8,41 %). De tous les constructeurs français, Citroën est celui qui a marqué les plus nets progrès à l'exportation, tant en Europe que dans les pays dits de "grande exportation".

Certaines filiales européennes ont enregistré d'importantes augmentations de ventes, grâce au succès de la GS et de la CX; voire parfois comme c'est le cas en Italie, de la Dyane; ou, comme en Angleterre, de la 2 CV.

Le marché espagnol arrive en tête de ventes européennes avec 72.000 véhicules immatriculés, devant l'Allemagne (52.000) et l'Italie (48.000). Les ventes Citroën ont augmenté en Espagne de 11 %, sur le marché allemand de 20 %, sur le marché anglais de 37 %.

La très bonne tenue de la gamme basse dans tous ces pays est particulièrement remarquable, au moment où en France on enregistre à ce niveau un certain fléchissement, après la progression spectaculaire de 1974.

Au total, en dépit d'une conjoncture générale toujours réservée, et parce que les augmentations de ventes à l'étranger ont compensé les baisses du marché intérieur, les résultats commerciaux de Citroën en 1975 engagent à envisager 1976 avec une confiance mesurée et à se montrer relativement optimiste, pour peu que la situation économique générale aille en s'améliorant.

## French market

*On the internal market, the increase in orders at the Paris Motor Show (see page 4) has indubitably confirmed, if not a return to normal, at least a slight improvement already discernible in the offing as early as June. Yet the overall registrations of Citroëns in 1975 were appreciably lower than in 1974 : 311,117 against 333,465 vehicles, or a drop estimated at 6.7 % - rather less therefore than that recorded by French car manufacturers as a whole (- 7.5 %). The level of penetration of Citroën on the French market for 1975 was 18.3%.*

## Export markets

*In 1975, Citroën made substantial headway on foreign markets. The portion of production going to exports rose from 46.7% in 1973 to 51.1% in 1974 and 55% in 1975 (381,571 vehicles exported in 1975, against 351,966 in 1974, or an increase of 8.41%). Of all French manufacturers, Citroën was the firm with the greatest improvement in exports, both in Europe and the countries considered as "distant" export markets.*

*Certain European subsidiaries showed large sales increases, thanks to the success of the GS and the CX; or even, as is the case in Italy, of the Dyane, or, in England, of the 2 CV.*

*The Spanish market is in the lead where European sales are concerned, with 72,000 vehicles registered, in front of Germany (52,000) and Italy (48,000). Citroën sales have increased by 11% in Spain, by 20% on the German market, and by 37% on the English market.*

*The way the lower part of the range has kept its end up in all these countries is particularly remarkable, at a time when, in France, a certain slackening was noted in this respect, after the dramatic rise of 1974.*

*All in all, despite a general outlook which is not unreservedly bright, and because an increase in foreign sales has counter-balanced the drop in home-market sales, Citroën's overall commercial results in 1975 prompt one to envisage 1976 with measured confidence and relative optimism, provided the general economic situation shows a favourable trend.*

Présentées en première mondiale au Salon de Francfort : la CX Pallas et la CX 2200 Diesel, nouveaux atouts de Citroën (Photo Heinen. Citroën 10.882).

World Première at Frankfurt Motor Show for the CX Pallas and CX 2200 Diesel, new assets in the Citroën range

# échos

## A LA MEMOIRE D'ANDRÉ CITROËN

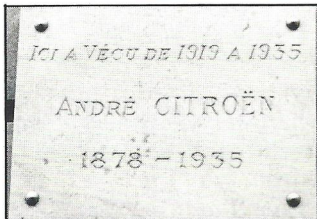


Photo Malard (Citroën 10.885)

PARIS (France). Le 10 octobre 1975, à l'initiative de M<sup>e</sup> Pierre Fouquet, président du Cercle Citroën de Touraine, une plaque commémorative a été apposée au n° 31 de la rue Octave Feuillet, immeuble où André Citroën vécut de 1919 à sa mort, en 1935. La cérémonie, à laquelle assistaient les enfants d'André Citroën, Mme Jacqueline Citroën et ses frères Bernard et Maxime, fut présidée par M. Bernard Lafay, président du Conseil de Paris. De nombreuses personnalités de l'automobile y assistaient, parmi lesquelles MM. François Gautier, président du directoire de Peugeot SA, George Taylor, président, et Jacques Lombard, membre du directoire des Automobiles Citroën, ainsi que tous les "anciens" des Croisières Noire et Jaune.

## IN MEMORY OF ANDRÉ CITROËN

PARIS (France). On 10 October 1975, on the initiative of Maître Pierre Fouquet, President of the Citroën Club of Touraine, a memorial plaque was put up at N° 31 rue Octave Feuillet, the block of flats where André Citroën lived from 1919 until his death in 1935. The ceremony, at which André Citroën's children, Mme Jacqueline Citroën and her brothers Bernard and Maxime, were present, was presided over by Mr Bernard Lafay, chairman of the Paris Council. Many leading figures in the automotive world were there, and among them

Messrs François Gautier, Chairman of the Directorate of Peugeot S.A., George Taylor, Chairman, and Jacques Lombard member of the Directorate of Automobiles Citroën, as well as all the veterans of the Croisière Noire and Croisière Jaune.

## ELLES ÉTAIENT TOUTES LÀ...



Photo Malard (Citroën 10.886)

PARIS (France). A l'occasion de l'apposition de la plaque sur l'immeuble où vécut André Citroën, le Cercle Citroën de Touraine avait organisé un rassemblement des anciens modèles de la marque. Elles étaient plus de trente, qui défilèrent dans Paris, de la rue Octave Feuillet à l'Hôtel de Ville (ci-dessus), plus belles les unes que les autres, de la "Type A" 1919 au "faux-cabriolet" à traction avant, en passant par une magnifique 5 HP "trèfle" rouge, un faux cabriolet B 14 et un cabriolet 15 TA à carrosserie spéciale.

## THEY WERE ALL OF THEM PRESENT...

PARIS (France). To highlight the unveiling of a plaque on the building where André Citroën lived, the Citroën Club of Touraine had organized a great assembly of the oldest models of the marque. Numbering over thirty, they paraded through Paris streets from rue Octave Feuillet to the City Hall (above), each more handsome than the

next, from the 1919 Type A to the front-wheel drive hard top, with intermediate "landmarks" such as a magnificent red 5 HP "trèfle" ("cloverleaf" layout 3-seater), a B 14 hard top and a 15 CV front-wheel drive convertible with a custom-built body.

## RECORD A FRANCFORT

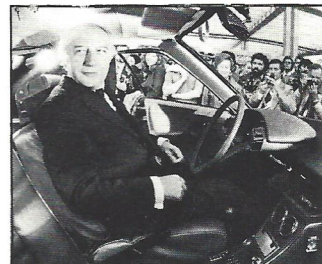


Photo Lutz Kleinhans (Citroën 10.881)

FRANCFORT (Allemagne). La filiale de Citroën en Allemagne aura battu en 1975 tous ses records avec quelque 52.000 véhicules immatriculés, contre 43.200 en 1974, soit une augmentation de 20,37% et un taux de pénétration s'élevant à 2,7 % du marché. L'Allemagne double ainsi l'Italie (48.000 véhicules) et vient en tête du classement des meilleurs pays d'exportation Citroën, l'Espagne, pays producteur, étant mise à part. Au Salon de Francfort (11 au 21 septembre), Citroën présentait en première mondiale la CX 2200 Diesel et la CX Pallas que M. Walter Scheel, président de la République Fédérale allemande, tint à examiner de près en s'asseyant à son poste de conduite pendant sa visite inaugurale (voir photo ci-dessus).

## RECORD IN FRANKFURT

FRANKFURT (Germany). Citroën's Western German subsidiary will, in 1975, have broken all its records, with some 52,000 cars registered, against 43,200 in 1974, an increase of 20,37 %, and a penetration coefficient of 2,7 % of the market. Overtaking Italy. Germany thus takes the lead among the best Citroën export markets—Spain, a producer country,



being excluded. At the Frankfurt Motor Show (11 to 21 September), Citroën gave their World Premières to the Diesel CX 2200 and the CX Pallas, which Mr Walter Scheel, President of the German Federal Republic, insisted on examining closely, trying out the driver's seat during his inaugural visit.

## SHOW A LONDRES

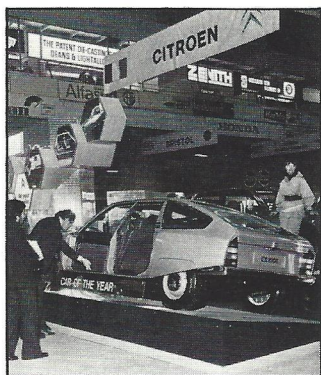


Photo Antony Nathan (Citroën 10.875)

LONDRES (Angleterre). Même style de décoration, même uniforme des hôtes... quelques jours après le Salon de Paris, les visiteurs du Salon de Londres ont pu admirer les modèles Citroën offerts au marché britannique où la marque a enregistré en huit mois une augmentation de 48,2 % de ses immatriculations, sur un marché total pourtant en baisse de 6,6 %. 15.940 voitures vendues (contre 10.759 pour les 8 premiers mois de 1974) et un taux de pénétration de 1,8 % y placent Citroën au second rang des constructeurs français. Réintroduite depuis un an à peine, la 2 CV a été vendue à 3.459 exemplaires, soit plus de 6.000 avec la Dyane. 6.854 GS immatriculées en huit mois et la CX qui démarre en flèche...

## LONDON SHOW

LONDON (England). Same style of decoration, same uniforms for the hostesses... a few days after the Paris Salon, visitors to the London Motor Show were able to admire the Citroën models available

on the British Market, where the marque has scored a 48.2 % increase in its sales over eight months, although the overall market has meanwhile declined by 6.6 %. 15,940 cars sold (against 10,759 during the first 8 months of 1974), while a penetration coefficient of 1.8 % here places Citroën second among French manufacturers. Though re-introduced barely a year earlier, the 2 CV achieved sales of 3,459 - over 6,000 with Dyane sales included. 6,854 GSs registered in 8 months, and the CX off to a flying start...

## VIGO, PHASE 2



Photo Tomas (Citroën 10.889)

VIGO (Espagne). Le 13 septembre 1975 ont été inaugurées les nouvelles installations de l'usine espagnole de Citroën, qui portent de 180.464 m<sup>2</sup> à 302.430 m<sup>2</sup> les surfaces équipées et devraient permettre, (avec des effectifs passés de 5.000 personnes en 1973 à 6.700 à fin 1975), d'élever la production de 450 en 1975 à 525 véhicules par jour en 1976, puis 850 ultérieurement. Ces installations ont été inaugurées par M. Fernando Alvarez-Miranda, ministre espagnol de l'industrie (ci-dessus, au centre. A gauche : M. François Rollier, président directeur général de Citroën S.A. A droite : M. Pombo, directeur de l'usine), en présence de M. François Gautier, président du directoire de Peugeot S.A., et de M. George Taylor, président du Directoire des Automobiles Citroën. L'usine devait en 1975 construire 112.000 véhicules, 2 CV, Dyane, Ami 8 et GS 1220, modèles auxquels il est envisagé d'ajouter la CX dans le cours de l'année 1977.

## VIGO, PHASE 2

VIGO (Spain). The inauguration on 13 September of the new facilities at the Spanish Citroën works increased the fitted shop area from 1,942,000 sq.ft to 3,555,000 sq.ft; this should allow production (with a work force increased from 5,000 in 1973 to 6,700 at the end of 1975) to rise from 450 vehicles daily in 1975 to 525 in 1976, and subsequently to 850. These facilities were inaugurated by Mr Fernando Alvarez-Miranda, Spanish Minister of Industry (above, centre. Left: Mr François Rollier, Chairman and Managing Director of Citroën S.A.; right: Mr Pombo, Works Manager), in the presence of Mr François Gautier, Chairman of the Directorate of Peugeot S.A., and Mr George Taylor, Chairman of the Directorate of Automobiles Citroën. The factory was to produce 112,000 vehicles in 1975: 2 CVs, Dyanes, Ami 8s and GS 1220s, in addition to which production of the CX in 1977 is under consideration.

## LEGERE ET COURT VETUE

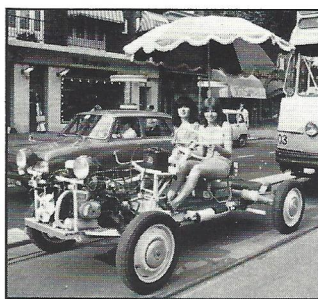


Photo Hans Hogman (Citroën 10.892)

AMSTERDAM (Hollande). Pour affronter la vague de chaleur qui sévit l'été dernier à Amsterdam, ces deux jeunes filles n'ont pas craint de risquer l'attentat à la pudeur en déshabillant presque totalement leur 2 CV, qui ajoute ainsi un nouveau titre à son palmarès pourtant fourni : celui de reine du strip-tease.

## TAKE IT OFF!

**AMSTERDAM (Netherlands).** *To survive the heat wave which hit Amsterdam last summer, these two girls well-nigh defied the laws against indecent exposure when they removed almost all the outer trappings of their 2 CV, thus adding yet another title to its proud record: that of Queen of the Strippers!*

## LA FORCE DE L'AGE

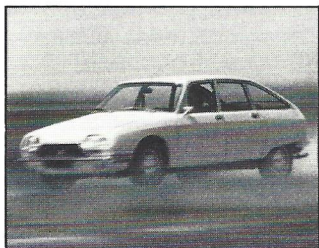


Photo Martin (Citroën 18.78)

**MILAN (Italie).** 200.000 kilomètres et toutes ses dents (de boîte de vitesses), telle était la GS 1015 à qui la revue automobile "Quattoruote" (n° de novembre 1975) a fait passer ses tests les plus sévères. Les journalistes cherchaient une voiture de 100.000 kilomètres pour en comparer les performances avec celles d'une voiture neuve. Ils trouvèrent une GS qui, en 3 ans, avait parcouru le double : celle de M. Ezio Pello, représentant en matières plastiques. Les résultats des tests ont enthousiasmé les journalistes, qui témoignent : "après avoir parcouru autant de kilomètres, la GS a gardé quasi intactes ses performances". Voilà une grand'mère qui a conservé son souffle : consommation à 80 km/heure : 6,55 litres, contre 6,50 litres pour la voiture neuve (à faible vitesse, la consommation de la "vieille" GS est même inférieure de 6 % à la neuve!); vitesse maxi : 145,30 km/h quand Citroën indique 147 pour le modèle neuf; kilomètre départ arrêté : 39"5 contre 38"1; 400 m départ arrêté : 21"1 contre 20"4. Les mesures de bruit sont

identiques au niveau des sièges avant; à peine 1 décibel d'écart à l'arrière. "Je me suis trouvé particulièrement bien de la GS, indique son propriétaire : voyage confortable, faible consommation, performances plus que suffisantes pour mes besoins, pourquoi aurais-je dû la changer puisqu'elle marchait bien"? Et il ajoute : "je vous dirai même que je suis si satisfait de ma GS de 200.000 km que dès que vous me la rendrez, je ferai encore de nombreux kilomètres avec elle avant d'acheter une nouvelle voiture. Une autre GS, cela va sans dire".

## THE PRIME OF LIFE

**MILAN (Italy).** 200,000 kilometres (125,000 miles) and not a (gear-) tooth missing! Such was the proud record of the GS 1015 which the motoring periodical "Quattoruote" (issue of November 1975) put through its most severe tests. The Press specialists were looking for a car with 100,000 km on the clock to compare its performance with that of a new car. Going one better, they discovered a GS which had, in 3 years, covered double the distance. It belongs to Mr Ezio Pello, a plastics representative. The test results fired the newsmen's enthusiasm for, they said: "after having covered such mileage, the GS had retained its initial performance figures practically intact". Here then was a car perhaps long in the tooth but certainly not short of wind: consumption at 80 km/h (50 mph): 43,5 mpg, against 44 mpg for the new car (at low speeds, the "old GSs consumption is in fact 6 % lower than that of the new!); max. speed 90.3 mph, against Citroën's claim of 91.5 mph for the model when new; kilometre from a standing start: 39.5" against 38.1"; 400 m from a standing start: 21.1" against 20.4". Noise-level measurements were identical in the front seats; at the rear, barely 1 decibel higher. "I have been particularly satisfied with the GS",

states its owner. "Comfortable mileage, low consumption, performance quite adequate for my needs: why should I have changed it when it was still in excellent working order?" And he adds: "I don't mind telling you that I am so happy with my GS after its 200,000 km that, as soon as you return it to me, I shall go on using it for many more miles before buying a new car. Another GS, of course!".

## UN FILM QUI COMMENCE BIEN



Photo Guyot (Citroën 19.405).

**PARIS (France).** A peine terminé, un très court (5'30) reportage filmé sur la saison 1975 de 2 CV Cross a été présenté au 28<sup>e</sup> Salon de l'Enfance, presque par hasard (il était destiné à un autre usage) et y a récolté le 4<sup>e</sup> prix du jury public du festival international du film pour la jeunesse, parmi des productions beaucoup plus ambitieuses. Il figure dans la filmothèque des Relations Publiques Citroën.

## A FILM WITH A HAPPY START

**PARIS (France).** Barely had it been finished, a very short (5'30") news film concerning the 1975 2 CV Cross-country racing season was shown at the 28th "Salon de l'Enfance" (Children's Exhibition), almost by chance (it was designed for quite another purpose); here it picked up the 4th prize awarded by the public jury of the International Youth Film Festival, pitted though it was against far more ambitious productions. It is available from the Citroën Public Relations Films Library.

## TRACTION AU MUSEE



Photo J.-C. Marchand (Citroën 10.890)

LUCERNE (Suisse). C'est P. M. Fiorina, attaché de Relations Publiques de Citroën Suisse, qui a remis à M. Mösli (à droite, ci-dessus), vice-directeur du Musée des Transports de Lucerne, les clés de la 7 CV traction avant 1934 offerte par Citroën au Musée. Auparavant, cette traction appartenait à M. Jean Fortoul qui parcourut avec elle 450.000 km (bloc moteur d'origine).

## "TRACTION" MUSEUM PIECE

LUCERNE (Switzerland). Mr P.M. Fiorina, Citroën Switzerland's Public Relations Officer, handing Mr Mosli (above, right), vice-director of Lucerne's Transports Museum, the keys of the 1934 "Traction 7 CV" (7 CV Front-wheel drive model) presented to the Museum by Citroën. This car formerly belonged to Mr Jean Fortoul, who covered 450,000 km (nearly 300,000 miles) in it. The car still has its original engine unit.

## ENTENTE CORDIALE



Photo P. Kicevac (Citroën 10.896)

KOPER (Yougoslavie). Non, ce n'est pas le nouveau modèle franco-britannique produit par l'usine Cimos, qui

fabrique les Citroën en Yougoslavie. Ce mariage insolite Rolls-2 CV (ou Citroën-Royce) est le fruit de l'ingéniosité de M. Igor Rosa qui a ainsi modifié sa 2 CV avant de l'habiller d'une peinture argent métallisée.

## ENTENTE CORDIALE

KOPER (Jugoslavia). Contrary to all appearances, this is not a new Franco-British model produced by the Cimos works, which manufacture Citroën's in Jugoslavia. This unorthodox Rolls-2 CV (or Citroën-Royce) marriage springs from the ingenuity of Mr Igor Rosa, who thus modified his 2 CV before giving it a coat of silver metallic paint.

## CITROEN AU 17<sup>e</sup> SIECLE



Photo Persbureau (Citroën 10.891)

AMSTERDAM (Hollande). Pour le septième centenaire de la fondation d'Amsterdam, le magasin d'exposition Citroën a été entièrement transformé par un décor de façades du 17<sup>e</sup> siècle. Au centre de la place : une copie de la statue érigée pour commémorer la libération de la Hollande... par les Français en 1813.

## 17th CENTURY CITROEN

AMSTERDAM (Netherlands). In honour of the 7th centennial of the foundation of Amsterdam, the Citroën showroom has been entirely transformed by a 17th-century shopfront decor. In the centre of the square: a copy of the statue put up to commemorate the liberation of Holland... in 1813, by the French!

## DES FLEURS POUR ROSALIE



Photo Legros (Citroën 10.874)

EVRY (France). "Voitures d'autrefois, fleurs d'aujourd'hui" était le thème choisi par les établissements d'horticulture Delbard, d'Orléans, pour participer, fin septembre, aux Florales d'Evry. Quatre Citroën du troisième âge y trônèrent donc au milieu de fleurs multicolores : un torpédo type A, un B 12, un cabriolet 5 CV et une 8 CV Rosalie.

## FLOWERS FOR ROSALIE

EVRY (France). "Cars of yesteryear, flowers of the present", was the theme chosen by Delbard horticultural nurseries, of Orleans, for their participation in the Evry Flower Festival held in late September. Four "senior citizen" Citroëns thus lorded it among flowers of every hue: a Type A open tourer, a B 12, a 5 CV convertible and an 8 CV Rosalie.

## UNE BONNE ADRESSE



Dessin Pétré (Citroën 12.186)

PARIS (France). On le sait, les concurrents de 2 CV Cross ne manquent pas d'adresse. En voici une, d'adresse, dont l'auteur ne manque pas de talent. Cette enveloppe fit la joie de toute l'équipe organisatrice des

2 CV Cross après qu'elle eût beaucoup amusé les préposés au courrier des P et T. Merci à son auteur.

## PICTURE POST

PARIS (France). 2 CV Cross country drivers are renowned for their skills. This one's skill is however not limited to the track: he penned this envelope, which kept the 2 CV Cross-country organizing team chortling, after having given every bit as much joy to the staff of the French Post-Office. Many thanks to the "racing designer!"

## UNE DYANE PYRAMIDALE!



Photo B. Planche (Citroën 10.887)

PARIS (France). Cette Dyane obtient un succès certain partout où elle passe. Elle appartient à un normand de Paris, Bruno Miliou, décorateur-laqueur de 29 ans qui l'a personnalisée à sa façon : les très beaux hiéroglyphes qui l'adornent semblent sortis en droite ligne du tombeau de Tout Ankh Amon. "L'art égyptien convient parfaitement à la carrosserie de la Dyane, explique Bruno Miliou. Mais j'ai utilisé pour elle des techniques de laques extrême-orientales". Il considère les voitures comme des tableaux-mobiles et prépare pour la DS une fresque de... la bataille d'Hastings.

## PYRAMIDYANE!

PARIS (France). Wherever it goes, this Dyane earns admiring glances. It belongs to a Parisian from Normandy, Bruno Miliou, 29-year-old lacquerer-decorator, who has personalized it in his own fashion: the magnifi-

cient hieroglyphics adorning it seem to come straight out of Tutankhamon's tomb. "Egyptian art is in perfect keeping with the Dyane's boby", Bruno Miliou explains. "But the lacquering techniques I used on it in fact come from the Far East". Cars to him are mobile pictures, and he is preparing a fresco of the Battle of Hastings for the DS.

## LA SUISSE NE PERD PAS LE NORD



Dessin Citroën 10.90

GENEVE (Suisse). Citroën Suisse organise avec l'aide de Total, pour les propriétaires helvétiques de Citroën de tous types, un raid automobile vers le Cap Nord. Départ le 5 juin de Bâle. Retour le 26 juin en Forêt Noire. Itinéraire : Allemagne, Danemark, Oslo, Bergen, la Laponie Suédoise, Jokkmok, la Finlande, Hammerfest, la Laponie Norvégienne, le Cap Nord, la Finlande à nouveau, Lulea, Stockholm, Copenhague. Participation limitée à soixante véhicules et réservée aux équipages suisses (deux par voiture). Frais d'inscription 400 FS. De nombreux concours (photos, enregistrements) seront organisés au cours de ce raid qui sera rejoint à Oslo par des équipages danois.

## GO NORTH, YOUNG SWISS!

GENEVA (Switzerland). With the assistance of Total, Citroën Switzerland is organizing a collective run to the North Cape for Swiss owners of Citroëns of any type. Starting in Basle on 5 June, it will

end in the Black Forest on 26 June. The route runs through Germany, Denmark, Oslo, Bergen, Swedish Lapland, Jokkmok, Finland, Hammerfest, Norwegian Lapland, the North Cape, Finland again, Lulea, Stockholm and Copenhagen. Only 60 cars to take part, each with a Swiss crew of two. Entry fee: 400 Frs. Numerous contests (photography, sound recording) are to be organized during this run which will be joined in Oslo by a certain number of Danish teams.

## LA 100.000°

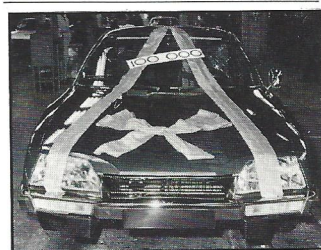


Photo Guyot (Citroën 10.909)

PARIS (France). Le 4 décembre, la 100.000° CX, une berline 2200 gris Vulcain de type Pallas, est sortie des lignes d'assemblage de l'usine Citroën d'Aulnay. En un an 97.000 CX y ont été construites, soit autant que de DS durant l'année record 1973. 50% ont été exportées, notamment en Allemagne (10% de la production). Aux modèles de base CX 2000 et CX 2200 s'ajoutent désormais la Pallas, la Break, la Prestige et les Diesel (Berline et Break), soit, avec les options (Direction à rappel asservi, Cmatic, climatiseur), une centaine de versions différentes. En un an d'existence, la CX offre à sa clientèle une gamme complète et homogène.

## 100,000th

PARIS (France). On 4 December, the 100,000th CX - a Vulcan-grey Pallas type CX Saloon, came off the assembly lines of the Citroën works at Aulnay. In one year, 97,000 CXs have been built here, equalling the DS production in the record year 1973. 50% were exported, in particular to Germany (10% of production). Over and above the

basic CX 2000 and CX 2200 models, there are now available the Pallas, the Estate, the Prestige and the Diesels (Saloon and Estate); these, together with optional extras (servo-return steering, Cmatic, air-conditioning), make up about one hundred different versions. Thus, after only one year in production, the CX already offers a comprehensive, homogeneous range.

## LE BON ET LES TRACTIONS

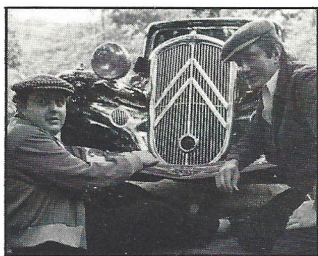


Photo Lelouch (Citroën 10.907)

PARIS (France). Sortie en janvier sur les écrans français, la dernière superproduction de Claude Lelouch, "Le bon et les méchants" met en scène deux grands comédiens, Marlène Jobert et Jacques Dutronc (ci-dessus à droite), entourés de Brigitte Fossey, Bruno Crémer, Serge Reggiani, Jacques Villeret (ci-dessus à gauche), Jean-Pierre Kalfon. Mais la super-vedette du film est la traction-avant Citroën (ci-dessous au centre) dont les prouesses, entre les mains du bon ou des méchants, remplissent de multiples séquences, de 1934, année de sa naissance, à 1945.

## THE GOOD GUY AND THE "TRACTIONS"

PARIS (France). Out in January in the cinemas January Claude Lelouch's latest super-production, "Le bon et les méchants" ("The good guy and the hoodlums") has two star actors in the lead Marlène Jobert and Jacques Dutronc (above, right), supported by Brigitte Fossey, Bruno Crémer, Serge Reggiani, Jacques Villeret (inside, left) and Jean-Pierre

Kalfon. But the picture's super-star is the Citroën "traction-avant" (first front-wheel-drive car - inside, centre) whose feats, in the hands of the good guy or in those of the gansters, are the highlights of many a sequence ranging from 1934, year of its birth, to 1945.

## LA VOITURE DES PREFETS



Photo Peyrinet (Citroën 2486)

PARIS (France). A la fin Janvier, la 131<sup>e</sup> CX "Administration" a été livrée à la 60<sup>e</sup> préfecture qui a choisi ce modèle. Depuis cette date, nombreuses furent, parmi les 34 autres préfectures métropolitaines, les nouvelles commandes de ce modèle.

## PREFETS' CHOICE

PARIS (France). In late January, the 131th CX "Administration" was delivered to the 131th Prefecture choosing this model. Since that date, many of other 34 Prefectures of metropolitan France have also placed orders for this same model.

## TRACTEUR MIRACLE



Photo Dervitte (Citroën 10.883)

NAZARETH (Belgique). Un jeune garçon de 15 ans, Luc Weytens, a consacré ses vacances à concevoir et à construire un étonnant tracteur. Après avoir façonné

lui-même le châssis, Luc Weytens l'a doté d'un ensemble moteur - boîte de vitesses - transmission prélevé sur une 2 CV achetée à la casse. Son tracteur, qui roule à 30 km/heure de vitesse de pointe, peut tracter jusqu'à 30 tonnes! Il possède 16 vitesses avant et 4 arrière. Il est très apprécié des fermiers du voisinage à qui Luc Weytens donne volontiers un coup de main. Bravo!

## MIRACLE TRACTOR

NAZARETH (Belgium). A young man of fifteen, Luc Weytens, devoted his entire holidays to designing and building an astounding tractor. After having himself fashioned the chassis, Luc Weytens fitted it with an engine-gearbox-transmission system taken from a 2 CV bought at a scrap yard. His tractor, whose top speed is under 20 mph, can nevertheless haul a load of 30 tons! It has 16 forward and 4 reverse speeds, and is much appreciated by neighbouring farmers to whom Luc Weytens always gladly lends a hand. Jolly good show!

## LE PRIX DU PIED

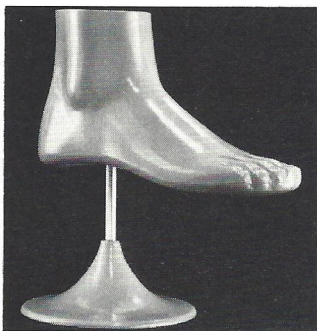


Photo Guyot (Citroën 10.898)

SALON DE PROVENCE (France). La presse française de l'automobile a essayé les premières CX Diesel au début de décembre. Sur un total de 18.303 km parcourus (route, autoroute, villes) la moyenne générale des consommations fut de 7,08 litres de gasoil aux 100 km. Le record d'économie appartient à Claude Soyer (Le Havre

Libre) qui ne consomma que 4,5 litres aux 100 km. Un "pied léger" d'honneur (ci-avant) lui fut remis à l'issue des essais. Félicitations.

## LIGHT-FOOT LAURELS

*SALON DE PROVENCE (France). The French motoring press tried out the first Diesel CXs in early December. On a total of 18,000 km (over 11,000 miles) covered on roads and highways, and in town, the overall average consumption was 38,8 miles per gallon of Diesel fuel. The economy record is held by Jean Auvigne (Autocar et Cargo Routier)\*, who managed to squeeze out 57.7 mpg. A "light-foot award" (see p. 13) was presented to him at the end of the tests. Congratulations!*

## DESIGN CITROËN

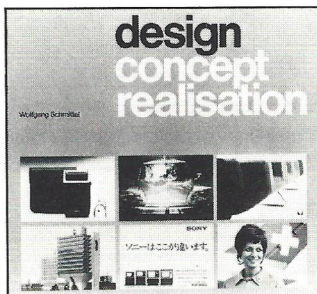


Photo Guyot (Citroën 10.893)

ZURICH (Suisse). Les éditions ABC viennent de publier un bel ouvrage, "Design concept réalisation" consacré à différentes conceptions du "design" industriel. Wolfgang Schmittel a choisi un réalisateur qui lui semblait exemplaire dans chaque pays, six au total, pour lui demander d'expliquer sa démarche. Pour la France, Citroën fut désigné et figure dans ce

livre aux côtés de Braun (Allemagne), Olivetti (Italie), Hermann Miller (USA), Sony (Japon), Swissair (Suisse).

## CITROËN DESIGN

*ZURICH (Switzerland). ABC Publications have just brought out a fine book "design concept réalisation" devoted to various approaches to industrial design. Wolfgang Schmittel chose a producer that struck him as exemplary in each country, six in all, and asked for an explanation of the approach of each. Where France was concerned, Citroën was selected, and is thus featured in this book side with Braum (Germany), Olivetti (Italy), Hermann Miller (USA), Sony (Japan), and Swissair (Switzerland).*

## DONNEZ-MOI MADAME S'IL VOUS PLAÎT...

Au cours des essais de la CX 2200 Diesel par la presse française en décembre, dans la région de Salon-de-Provence, André Bloch (l'Aurore) et Paul Zilbertin (l'Humanité) avaient décidé d'effectuer ensemble leur test de la voiture. Après 100 kilomètres de routes variées dans le très beau paysage des Alpilles et du Luberon, ils aperçoivent une petite station-service (Total, bien entendu) et s'y arrêtent - évidemment devant la pompe de gas-oil.

- Je ne peux pas vous servir ici, messieurs, ici c'est le gas-oil, leur dit aimablement la dame pompiste (qui n'avait pas remarqué le D révélateur à l'arrière de la voiture, cela d'ailleurs ne lui aurait probablement rien révélé, aucune CX Diesel n'ayant encore roulé dans la région à l'époque).

- Pas d'importance répond Zilbertin, faites-nous le plein!

Perplexité de la pompiste, elle insiste:

- Mais, messieurs, ça ne marchera pas; ce n'est pas de l'essence! Vous allez abîmer votre voiture.

- Allez-y, reprend Bloch, c'est une expérience que nous faisons.

- Vraiment, vous voulez que je vous mette du gas-oil?

Elle hausse les épaules. Tout de même, elle actionne le pistolet verseur comme si elle remplissait un tube de nitroglycérine. Elle s'interrompt:

- Vraiment, messieurs...

- Ne vous en faites pas, allez-y!

Le plein est fait: 5 litres 70. Les deux compères payent et démarrent allègrement. Tête de la pompiste, songeuse...

...Tête d'un autre client, possesseur d'une CX normale, lorsqu'il s'est entendu proposer, un peu plus tard dans la journée et à la même station-service, d'ajouter 5 litres de gas-oil à son essence... "pour faire des économies, c'est un nouveau truc" disait la pompiste en prenant l'air grave d'une récente initiée au mystère des carburants-miracles!

*During the French Press tests of the CX 2200, in the Salon-de-Provence region in December, André Bloch (l'Aurore) and Paul Zilbertin (l'Humanité) had decided to try the car out together. After 60 miles odd of a variety of roads among the magnificent scenery of the Alpilles and the Luberon, they spotted a small service station (Total, of course), and stopped there - in front of the diesel pump, naturally.*

*- I can't serve you here, gentlemen, this is diesel fuel, kindly pointed out the lady attendant (who had not spotted the tell-tale D at the back of the car; it would in any case probably have meant nothing to her, no CX Diesels having as yet run in those parts at the time).*

*- Don't worry, answered Zilbertin, fill der up all the same!*

*The attendant looked perplexed and insisted:*

*- But look here, it won't work, it's not petrol, you'll damage your car.*

*- Go ahead, said Bloch, we're just carrying out an experiment.*

*- Do you really want me to put diesel fuel in? She shrugged her shoulders expressively, and reluctantly operated the nozzle, as though she had been filling a tube with nitroglycerin.*

*Then she stopped and said:*

*- Really, you know...*

*- Not to worry, carry on!*

*And so she filled her up: 5 litres 70 (1 1/4 gallons). Our two happy companions paid up and started off merrily, leaving the pump attendant with a more than puzzled look on her face...*

*... But not more so than that of another customer, proud owner of a normal CX, when he was offered, later on the same day and at the same service station, the addition of 5 litres of diesel fuel to his petrol... "as an economy measure - it's a new stunt..." said the pump attendant, with the solemn air of one but recently initiated into the mysteries of miracle fuels!*

## LA PRESTIGE AU COURONNEMENT



Photo Europa Press (Citroën 10.895)

MADRID (Espagne). Pour la cérémonie du couronnement de Don Juan d'Espagne, le 27 novembre 1975, le Président de la République Française a utilisé une CX Prestige que Citroën avait mise à sa disposition. Cette première sortie officielle de la CX Prestige était en quelque sorte une avant-première puisque les livraisons de ce modèle ne devaient commencer qu'en janvier 1976.

## PRESTIGE AT THE CORONATION

MADRID (Spain). At the ceremony of the coronation of Don Juan Carlos\* of Spain, on 27 November 1975, the President of the French Republic used a CX Prestige, put at his disposal by Citroën. This first official outing of the CX Prestige was as it were preview, since deliveries of this model were only to start in January 1976.

## LA CLEF D'OR

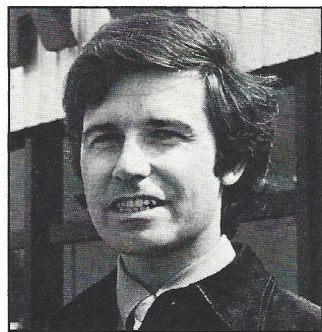


Photo Citroën 10.911

VIENNE (Autriche). A l'unanimité, les journalistes autrichiens de l'automobile ont décerné la "clef d'or" de leur association au meilleur attaché de presse de l'année : M. Heinz Krone, chargé des

Relations Publiques de Citroën-Autriche. Toutes nos sincères félicitations.

## THE GOLDEN KEY

VIENNA (Austria). Austrian automobile journalists unanimously awarded their association's "Golden Key" to the best press relations officers of the year: Mr Heinz Krone, Citroën-Austria's PR officer. Hearty congratulations!

## ELLE SENT BON LE SABLE CHAUD

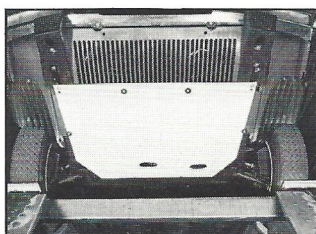


Photo Patrick Le Jeune (Citroën 24.93)

PARIS (France). Une nouvelle CX vient de s'ajouter à la gamme, déjà fournie, de ces modèles : la CX "G.E.", abréviation qui se traduit chez Citroën par "Grande Exportation", puisque c'est aux marchés lointains qu'elle est destinée. Elle est équipée pour affronter des routes qui n'en sont pas toujours, des climats parfois peu tempérés et des conditions d'utilisation souvent inattendues : renforts organiques et de carrosserie, bouclier inférieur de protection, isolation spéciale antipoussière, nouveau système de refroidissement, pare-brise en verre teinté plus foncé vers le haut, super-isolation thermique de l'habitacle, rideaux de lunette arrière, climatiseur (option), etc. Les clients amoureux d'horizons lointains lui ont vite trouvé un surnom : G.E. veut dire "Grande Évasion".

## INNATE EXOTIC

PARIS (France). A new CX has just joined the already solid range of these models: the CX "G.E.", an abbreviation meaning "Grande Exportation" (Distant Export) in the Citroën book, since it

is intended for distant markets. It is fitted to cope with roads which do not always deserve the name, climates which may be anything but temperate, and often unexpected conditions of use: reinforced mechanical and body parts, protective shield on the underside, special anti-dust insulation, new cooling system, tinted windscreen with the glass darker at the top, super-heat-proofing of the passenger compartment, rear window blinds, air-conditioner (optional extra), etc. Customers dreaming of distant horizons soon found the version an apposite nickname: "G.E." stands for "Great Escape".

## TAXI - TESTS

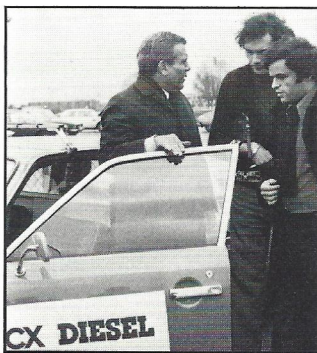
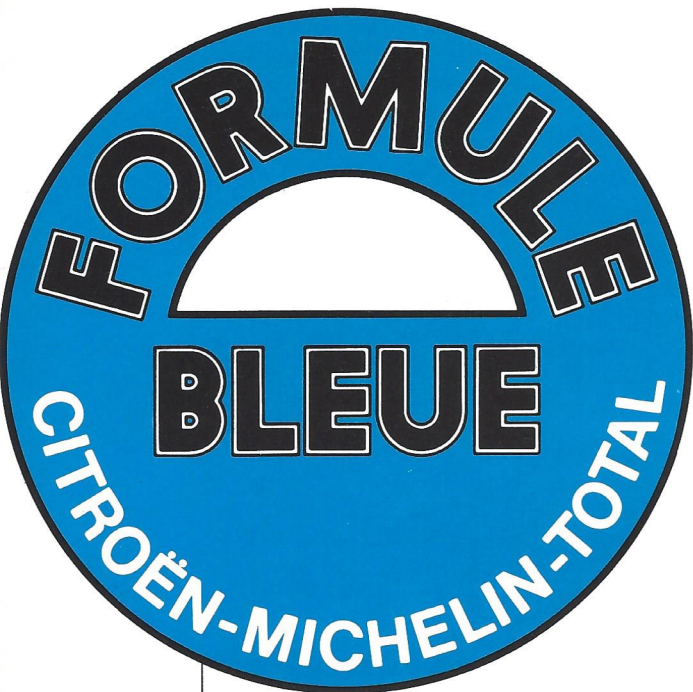


Photo Malard (Citroën 10.912)

PARIS (France). 14.000 chauffeurs de taxis parisiens furent conviés, en décembre, à essayer la nouvelle CX 2200 Diesel, en trois centres d'essais : Orly, Roissy, Invalides. Les premiers chauffeurs à se présenter à Orly y trouvèrent un interlocuteur de marque : le président du Directoire Citroën, M. George Taylor.

## TAXI TESTS

PARIS (France). In December last, 14,000 Parisian taxi drivers were invited to test-drive the new CX 2200 Diesel, at three test centres : Orly, Roissy, the Invalides. The first drivers to show up at Orly found a man of note to talk to: none other than the chairman of the Citroën Directorate, Mr George Taylor (photo above).



## PHILIPPE JAFFRENOU CHAMPION 1975

La finale, sur le circuit Bugatti du Mans, du Critérium de Formule Bleue 1975 fut l'apothéose de la saison, malgré un temps assez maussade, humide et froid.

Aux essais, sur une piste mouillée et très grasse, Zehler avait réalisé le meilleur temps en 2'01"6 devant Birotor 2'02"2, et Billard 2'04"1. La 2<sup>e</sup> série, dans des conditions plus mauvaises, ne permettait pas à Fradet, le meilleur, de descendre en moins de 2'09"0.

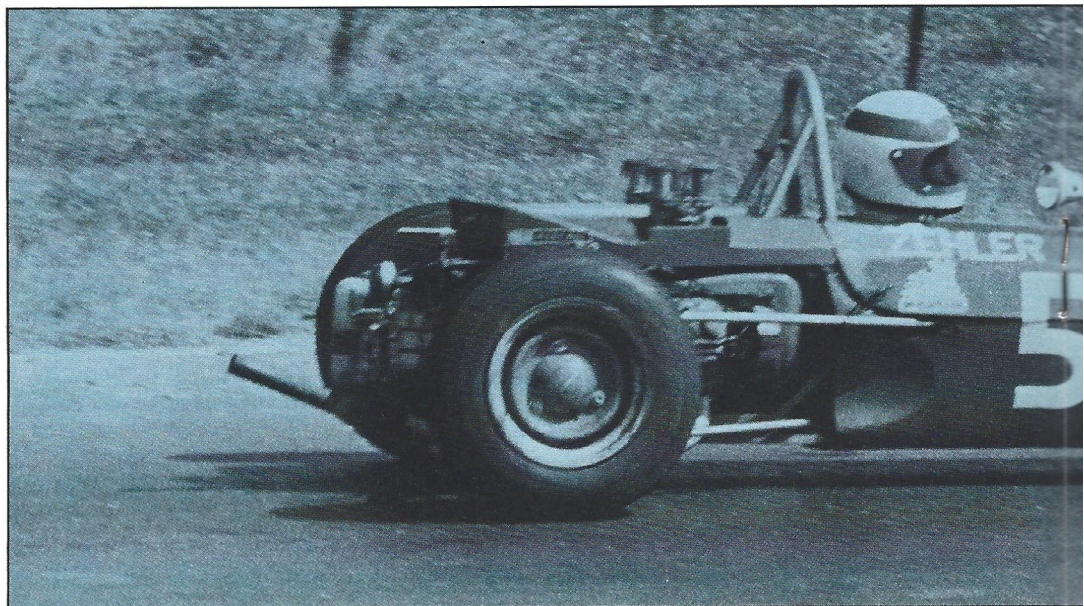
La finale promettait d'être chaude : Lamoureux y passait en tête au premier tour devant Léon-Dufour, Dewilde, Zehler et Didion.

Au 3<sup>e</sup> tour, Didion était quelque peu distancé, mais il réussissait à revenir au 7<sup>e</sup> tour et passait en tête au 8<sup>e</sup>, légèrement détaché

*The final of the 1975 Blue Formula Criterium, run on the Bugatti circuit at Le Mans, was the climax of the Season, despite rather poor, damp, cold weather.*

*During the preliminary trials, on a wet and very slippery track, Zehler had made best time 2'1.6" in front of Birotor, 2'2.2" and Billard, 2'4.1". The second series, run under worse conditions, did not allow Fradet to better 2'9.0".*

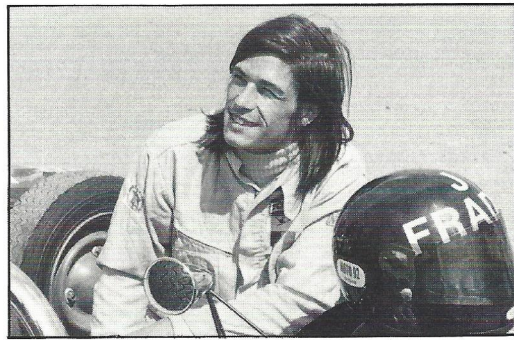
*The first heat on the Sunday morning centred on the constant struggle between Zehler and Naquet, well ahead of the main bunch. Zehler won by a hair's breadth, but was relegated to 2nd place following a complaint by Naquet about his rival's somewhat acrobatic driving. Tironneau came in 3rd. The second heat was*



Finale au Mans :  
l'Alsacien Zehler  
l'emporte avec brio

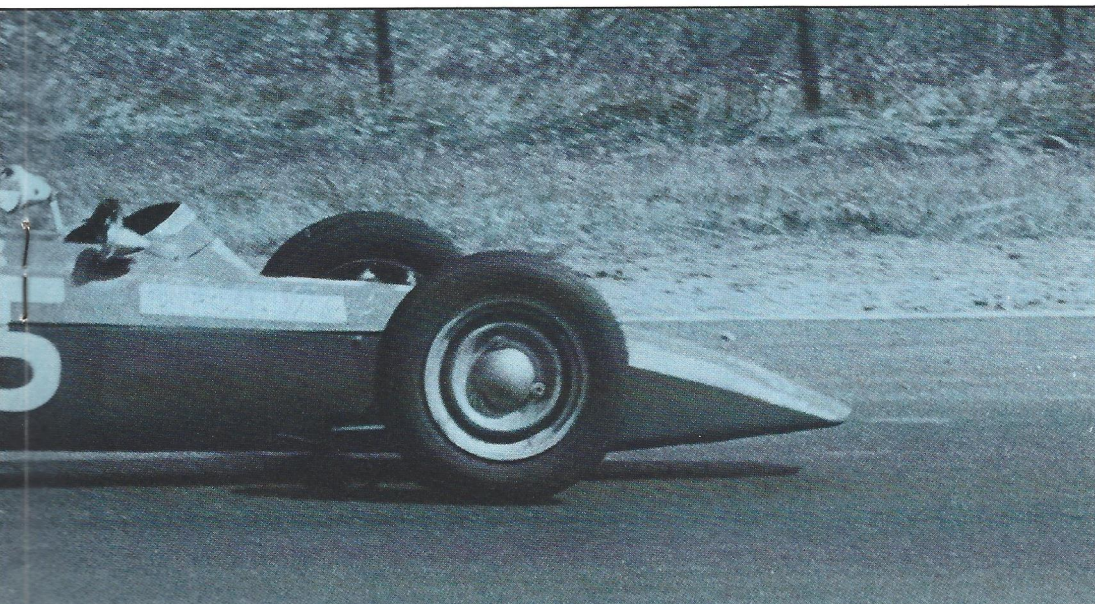
(Photo Guyot.  
Citroën 20.45)





Les leaders du Critérium National de Formule Bleue. De gauche à droite, en haut : Michel Lamoureux 2<sup>e</sup>, Jean-Loup Dewilde 3<sup>e</sup>, Philippe Jaffrennou 1<sup>er</sup>. Ci-contre : Guy Léon-Dufour 4<sup>e</sup>, Jean Fradet 5<sup>e</sup>. Photos.

Guyot. Citroën 20.41, 20.48, 20.42, 20.43, 20.44).



devant Lamoureux, Léon-Dufour et Dewilde. Lamoureux repassait en tête au tour suivant mais devait à nouveau laisser le commandement à Didion au 11<sup>e</sup> tour, devant Lamoureux et Dewilde. Un peu plus loin venait Zehler puis Dussouchaud, Alborghetti et Jaffrennou qui végétait à l'arrière, trahi par son échappement.

Dans le rush du dernier tour, Zehler l'emportait d'un souffle devant Didion, victime d'une crevaison au dernier virage, Dewilde, Lamoureux et Alborghetti qui, parti en dernière ligne, avait réussi au fil des tours à remonter aux premières places.

Zehler remportait ainsi sa première victoire en Formule Bleue, ayant fait preuve d'un brio reconnu de tous.

## Classement général du critérium

Après cette treizième course de la saison 1975, le classement définitif du critérium national de Formule Bleue 1975, s'établissait ainsi, sur la base des dix meilleurs résultats de chaque pilote (20 points pour une place de premier, 15 points second, 12 points 3<sup>e</sup>, 10 points 4<sup>e</sup>, 8 points 5<sup>e</sup>, etc.) : 1<sup>er</sup> Philippe Jaffrennou 167 points, 2<sup>e</sup> Michel Lamoureux 126 points, 3<sup>e</sup> Jean-Loup Dewilde 110 points, 4<sup>e</sup> Guy Leondufour 92 points, 5<sup>e</sup> Jean Fradet 89 points, 6<sup>e</sup> Raymond Zehler 83 points, 7<sup>e</sup> Hervé Didion 57 points, 8<sup>e</sup> Pascal Huteau 50 points, 9<sup>e</sup> Jean-Marc Tranchant 37 points, 10<sup>e</sup> René Alborghetti 34 points, 11<sup>e</sup> ex aequo :

*a constant general post between Léon-Dufour, Fradet, Lamoureux and Dewilde. At the 5th lap, Fradet vanished from the lead, while the other three protagonists continued their colourful ballet to the finish, Lamoureux's yellow MEP coming in very slightly ahead of Dewilde's white one, itself very closely followed by Léon-Dufour's red car.*

*The final promised to be thrilling: Lamoureux took the lead during the first lap, in front of Léon-Dufour, Dewilde, Zehler and Didion. By the third lap, Didion had lost some ground, but managed to come back in the 7th and to forge into the lead the lead in the 8th, slightly ahead of Lamoureux, Léon-Dufour and Dewilde. Lamoureux got back into the lead in the next lap, but again had to relinquish it to Didion in the 11th, in front of Lamoureux and Dewilde. A little further back came Zehler, then Dussouchaud, Alborghetti and Jaffrennou, vegetating at the rear, his exhaust having betrayed him.*

*In the last-lap rush, Zehler won by a jot in front of Didion, victim of a last-bend blowout, and Dewilde, Lamoureux and Alborghetti who, starting in the last line, had managed to creep up on the leaders over the laps. Zehler thus won his first Blue Formula victory, having fully demonstrated his skill to all concerned.*

## General classification of the Criterium

*After this 13th race of the 1975 Season, the final classification in the National Blue Formula 1975 Criterium, based on each driver's ten best results (20 points for first, 15 for 2nd, 12 for 3rd, 10 for 4th, 8 for 5th and so on) was as follows: 1st Philippe Jaffrennou, 167 points; 2nd Michel Lamoureux, 126 points; 3rd Jean-Loup Dewilde, 110 points; 4th Guy Léon-Dufour, 92 points; 5th Jean Fradet, 89 points; 6th Raymond Zehler, 83 points; 7th Hervé Didion, 57 points; 8th Pascal Huteau, 50 points; 9th Jean-Marc-Tranchant, 37 points; 10th René Alborghetti, 34 points;*

## Citroën prize awards

*The Prizes for the Citroën Challenge 1975 were awarded in the Paris reception rooms of the Total CFD Company, whose Chairman and General Manager, Mr Breuil-Jarrige, welcomed the drivers. At this gathering, held in the presence of Mr Guy Verrier, Head of the Fédération Française du Sport Automobile, the drivers learnt that, while 1975 was indeed the last year of the Blue Formula "Criterium", Mme Marlène Cotton had nevertheless suggested to the FFSA that it should ask circuit organizers to plan Mep races for 1976, so that drivers who might wish to do so could go on racing.*

*Mme Cotton then presented the prizes, after a witty speech by Guy Léon-Dufour to thank the organizers and sponsors of the Blue Formula. First and second prizes, which respectively went to Philippe Jaffrennou and Michel Lamoureux, were given by Mr Jacques Lombard and Mr Raymond Ravenel, of the*

M. Raymond Ravenel, membre du Directoire Citroën, vient de remettre ses prix à Michel Lamoureux, second du Challenge Citroën de Formule Bleue. (Photo Guyot. Citroën 20.47).



Michel Miniou et "Birotor" 31 points, 13° Jean-Paul Dussouchaud 28 points, 14° Jean-Luc Denieul 25 points, 15° Patrick Thirouin 24 points, 16° Bernard Tironneau 14 points, 17° Alain Vignes 10 points, 18° Patrick Azzena 9 points, 19° Jean-Marie Huet 6 points, 20° Alain Stern 4 points, 21° Denis Oliveira 3 points, 22° ex aequo : Jean-Pierre Gerandi et Jean-Denis Courtois 2 points, 24° ex aequo : Pierre Perin, Patrick Dozies et Thierry Reboul 1 point.

## Jaffrennou, le vainqueur

Philippe Jaffrennou, le champion 1975 de Formule Bleue, après six victoires, une place de second, une place de troisième, est un mécanicien de 21 ans. Il habite et travaille à Ganges, dans les Cévennes et appartient à l'écurie Armagnac-Bigorre de Nogaro. Il succède en 1975 au palmarès de la Formule Bleue aux champions que furent : en 1969 Roger Dubos, en 1970 Alain Couderc, en 1971 Hervé Labedan, en 1972 Philippe Bochet, en 1973 Jean-Pierre Maillard, en 1974 Patrick Piget.

## Remise des prix Citroën

La remise des prix du challenge Citroën 1975 de Formule Bleue eut lieu dans les salons de la Société Total CFD à Paris, dont le président-directeur général, M. Breuil-Jarrige souhaita la bienvenue aux pilotes.

Au cours de cette réunion, en présence de M. Guy Verrier, directeur de la Fédération Française du Sport Automobile, les pilotes apprirent que si 1975 était effectivement la dernière année du Critérium de Formule Bleue, Mme Marlène Cotton avait néanmoins suggéré à la FFSA de demander aux organisateurs de circuits d'organiser des courses de Meps en 1976 afin que puissent continuer à courir les pilotes qui le souhaiteraient.

Mme Cotton procéda ensuite à la remise des prix, après que Guy Léon-Dufour ait pris la parole pour remercier, dans une intervention pleine d'esprit, organisateurs et "sponsors" de la Formule Bleue. Les prix du premier, Philippe Jaffrennou, et du second, Michel Lamoureux, leur furent remis par M. Jacques Lombard et M. Raymond Ravenel, membre du directoire des Automobiles Citroën.

Ainsi s'est terminée la saison 1975 de Formule Bleue, la septième du nom, construite autour de la petite monoplace à mécanique Citroën conçue et réalisée à Albi par Maurice Emile Pezous, essayée pour la première fois sur le circuit du Mans par Maurice Trintignant en 1966, dont la première course eut lieu à Albi, le 24 septembre 1967; érigée en formule nationale de promotion en 1969 par la FFSA avec l'appui de Citroën, Michelin, Total, et qui permit à plusieurs centaines de jeunes pilotes de faire leurs premières armes en monoplaces, sur les différents circuits de France.



*directorate of Automobiles Citroën. Thus came to a close the 1975 Blue Formula Season, seventh of its kind, built up round the small Citroën-powered singleseater designed and built at Albi by Maurice Emile Pezous, raised to a national promotion formula in 1969 by the FFSA, with the backing of Citroën, Michelin and Total, allowing several hundred young drivers to get their first taste of single-seater racing on the various circuits of France.*

M. Jacques Lombard, membre du Directoire Citroën, félicite Philippe Jaffrennou, champion 1975 de Formule Bleue, à qui Mme Marlène Cotton va remettre ses prix. (Photo Guyot. Citroën 20.46).



# CITROËN

# 2cv

# CROSS

## TOTAL



Finale Internationale à Botterens-Guyères:  
le canyon de la boue. (Photo Guyot. Citroën 19.401).  
*International Finals  
at Botterens-Guyères: Slush Canyon.*

# FINALE-APOTHÉOSE A BOTTERENS-GRUYÈRES

Plus qu'un succès : un triomphe, ainsi les commentateurs devaient-ils qualifier la finale du Trophée international Citroën-Total des 2 CV Cross 1975, disputée à Botterens-Gruyère, dans une des plus belles régions de la Suisse.

Malgré, et sous la pluie, plus de 12.000 spectateurs, massés en haut de l'hémicycle des falaises, étaient venus découvrir le 2 CV Cross, première compétition automobile disputée sur le territoire suisse depuis 1956!

Malgré, et dans la boue, 107 pilotes (79 Français, 14 Suisses, 7 Espagnols, 5 Portugais, un Belge et un Anglais) disputèrent cette finale avec un acharnement, un panache et une adresse dignes de Guillaume Tell.

## Claude Pinaudeau, vainqueur ultime

Jaillissements bourbeux provoqués par le passage des voitures, longues glissades en virage, doubles ou triples têtes à queue... rien n'arrêtait les pilotes, pourtant plus qu'à demi aveuglés par la boue. On assista à des exploits étonnants : Patrick Butet faisant toute une course avec un pneu crevé, Jean-Michel Fouquet terminant sur une jante...

Le meilleur en 435 cm<sup>3</sup> fut le normand de Granville, Patrick Lapie, qui remporta la finale de sa catégorie devant le creusotin Bruno Franco, 2<sup>e</sup>, et Jean-Luc Arnaud, 3<sup>e</sup>.

La finale de catégorie 602 cm<sup>3</sup> fut remportée par un autre creusotin, de Bourbon-Lancy, Michel Blanc, devant Jean Ballereau (2<sup>e</sup>) et Jean-Pierre Beltoise (3<sup>e</sup>) venu se retremper dans l'atmosphère chaleureuse des 2 CV Cross.

En Superfinale, Claude Pinaudeau domina de la tête et des épaules devant le favori Antonio Franco (2<sup>e</sup>), un remarquable Jean Ballereau (3<sup>e</sup>) et un Patrick Lapie étonnant de maîtrise qui réussit à maintenir sa 435 cm<sup>3</sup> dans le groupe des leaders.

Les meilleurs étrangers à Gruyères furent les Espagnols Miralta-Gamisans (10<sup>e</sup> en superfinale et en finale 435) et Formatger-Barreras (3<sup>e</sup> en catégories confondues, 6<sup>e</sup> en finale 602), le Belge Richard Gengler (4<sup>e</sup> en catégories confondues, 12<sup>e</sup> en finale 602) et surtout le Portugais Mira Amaral (4<sup>e</sup> en finale 435) déjà champion du Portugal 1975 depuis sa dernière victoire à Lisbonne.

En effet, la finale de Gruyères avait été précédée, les 27 et 28 septembre, par le dernier 2 CV Cross de la saison portugaise : Lisbonne, 19.000 spectateurs, 43 concurrents. Sur un circuit rapide et par un temps légè-

*A success? Better, a triumph, was to be the considered opinion of commentators concerning the final of the International Citroën-Total 2 CV Cross-country racing Trophy 1975, fought out at Botterens-Gruyères, in one of the loveliest regions of Switzerland.*

*Under rain which could not deter them, over 12,000 spectators, massed round the hemicycle of cliffs, had come to discover 2 CV Cross-country racing, the first motor competition to take place on Swiss territory since 1956! In mud which could not deter them, 107 drivers (79 French, 14 Swiss, 7 Spanish, 5 Portuguese, one Belgian and one English) fought out this final with a doggedness, a flourish and a skill worthy of William Tell.*

## Claude Pinaudeau conquers all

*Mud geysers flung up by passing cars, long slithers round bends, double or treble spins... nothing could stop the drivers, although they were more than half blinded by the slush. Some fantastic feats were performed: Patrick Butet ran a complete race with one tyre flat, Jean-Michel Fouquet finished on a stripped wheel rim.*

*Among the 435 ccs, Granville Norman Patrick Lapie did best, winning his category final in front of Bruno Franco, of Le Creusot, 2nd, and Jean-Luc Arnaud, 3rd.*

*The 602 cc category final was won by another Creusot Stableman, Michel Blanc of Bourbon-Lancy, in front of Jean Ballereau (2nd) and Jean-Pierre Beltoise (3rd), who had come for a breath of the cordial atmosphere of 2 CV Cross-country events.*

*In the superfinal, Claude Pinaudeau was head and shoulders above the favourite, Antonio Franco (2nd), Jean Ballereau in wonderful form (3rd) and a masterly Patrick Lapie who managed to keep his 435 cc in the leading group.*

*The best non-Frech runners at Gruyères were Spaniards Miralta-Gamisans (10th in the 435 cc superfinal and final) and Formatger-Barreras (3rd in mixed categories, 6th in the 602 final), Belgian Richard Gengler (4th in mixed categories, 12th in the 602 final), and specially Portuguese Mira Amaral (4th in the 435 final), already Champion of Portugal for 1975 since his latest victory in Lisbon. The Gruyères final had, in fact, been preceded on 27 and 28 September by the last 2 CV event of the Portuguese season: Lisbon, with 19,000 spectators and 33 entries.*

*On a fast circuit, in drizzly weather, Mira Amaral swept to his 3rd victory of the season. Second: Antonio Martorell, a driver well known in Portugal (having among other events won the Tour of Portugal).*

Botterens-Gruyères  
(Photo Guyot. Citroën 19.393)



Botterens-Guyères, Marlène Cotton remet, sur place leurs coupes, aux vainqueurs. De gauche à droite: Antonio Franco 2<sup>e</sup>, Claude Pinaudeau 1<sup>er</sup>, Patrick Lapie 3<sup>e</sup>. (Photo Malard. Citroën 19.402).



## BRUNO FRANCO REMPORTE LE TROPHÉE INTERNATIONAL

rement pluvieux, Mira Amaral s'y adjugea sa 3<sup>e</sup> victoire de la saison. Second : Antonio Martorell, pilote connu au Portugal (vainqueur notamment du Tour du Portugal).

### Bruno Franco remporte le Trophée International

A l'issue de la saison de 2 CV Cross 1975, deux pilotes arrivaient en tête du Trophée international Citroën-Total : le creusotin Bruno Franco et le bressan Jean-Luc Arnaud, ex-æquo avec 126 points chacun pour leurs

### Bruno Franco awarded the international trophy

At the completion of the 1975 2 CV Cross-country racing season, two drivers headed the Citroën-Total International Trophy: Bruno Franco of Le Creusot and Jean-Luc Arnaud of the Bresse region, equal with scores of 126 points each for their 4 best results in category finals, with among them one mandatory race abroad. As laid down in the regulations, their other results settled the issue, Bruno Franco winning the day. This was only fair: over and above the points he earned in his 602 cc category victories, Bruno Franco had by himself, in 1975, won the 2 CV Cross-country races at Merlebach, Landvisau, Pont-de-Ruan and La Coruña, one better than Portuguese champ Jorge Mira Amaral (Madrid, Oporto, Lisbon, 6th in the Trophy) and Spanish champ Jorge Formatger-Barreras (Seville, Barcelona, Alicante, 9th in the Trophy). Bruno and his brother Antonio (winner at Le Creusot, 7th in the Trophy) have since 1973 become popular characters in 2 CV Cross-country races, for they often carve up the victories (1973: Bruno 1st at Argenton, Antonio at Vic-Fèzensac; 1974: Bruno 1st at Merlebach, Antonio at Causses et Veyran), as they brilliantly did at Le Creusot when they crossed the finish line cheek by jowl after having shared the first and second places in the final. Belonging to a (large) family of Calabrian origin, they ply their trade as plumbers at Le Creusot. Dark and small, they always seem to be wearing dungarees, for they caesely fiddle with their crs to tune them up. Over and above their qualities as aggressive and stubborn racing drivers, they are undeniably gifted as mechanics.

### Jean-Luc Arnaud best of the 435 ccs

Less picturesque but no less gifted, Jean-Luc Arnaud is an agricultural expert at Bourg-en-Bresse. He also has been taking part in the 2 CV Cross-country races for the past three years, and his moustache is a regular finisher among the leaders. The steadiness of his performance is remarkable. He won the 1975 2 CV Cross-country race at





M. George Taylor, Président du Directoire des Automobiles Citroën, vient de remettre le premier prix : une GS X2, au vainqueur du Trophée International des 2 CV Cross 1975, Bruno Franco. (Photo Malard. Citroën 19.403).

4 meilleurs résultats en finales de catégorie, dont obligatoirement une participation à l'étranger. Comme le prévoit le règlement, ils furent départagés par leurs autres résultats et c'est Bruno Franco qui l'emporta. C'était justice : en dehors des points qui lui valurent ses victoires en finales 602 cm<sup>3</sup>, Bruno Franco à lui seul a gagné en 1975 les 2 CV Cross de Merlebach, Landivisiau, Pont-de-Ruan et la Coruña, un de plus que le champion du Portugal Jorge Mira Amaral (Madrid, Porto, Lisbonne, 6<sup>e</sup> au Trophée) et le champion d'Espagne Jorge Formatger-Barreras (Séville, Barcelone, Alicante, 9<sup>e</sup> au Trophée).

Bruno et son frère Antonio (vainqueur au Creusot, 7<sup>e</sup> au Trophée) sont depuis 1973 des figures populaires dans les 2 CV Cross où ils se partagent souvent les victoires (1973 : Bruno 1<sup>er</sup> à Argenton, Antonio à Vic-Fézensac. 1974 : Bruno 1<sup>er</sup> à Merlebach, Antonio à Causse et Veyran) ainsi qu'ils le firent avec éclat au Creusot en passant presque ensemble la ligne d'arrivée après s'être réparti les première et seconde places en finales. D'une famille (nombreuse) originaire de Calabre, ils exercent au Creusot le métier de plombier. Bruns, de petite taille, on les rencontre toujours vêtus d'un bleu de travail, car ils tripotent et règlent sans cesse leurs voitures. A leurs qualités de pilotes fonceurs et opiniâtres, ils ajoutent des dons certains pour la mécanique.

## Jean-Luc Arnaud meilleur 435 CM3

Moins pittoresque mais doué tout autant, Jean-Luc Arnaud est ingénieur agronome à Bourg-en-Bresse.

Lui aussi participe depuis trois ans aux 2 CV Cross où sa moustache termine régulièrement aux premières places. La régularité de ses prestations est remarquable.

Il remporta en 1975 le 2 CV Cross de Bilbao.

Son rival, Rémy Cordebar, 3<sup>e</sup> au Trophée International, est mécanicien à Marcoussis dans l'Essonne.

Après avoir été du Raid Paris-Kaboul 1970, il participa avec sa 2 CV à de nombreux rallyes régionaux. Il vint dès 1972 aux 2 CV Cross où son père est son meilleur supporter.

Patrick Lapie, 4<sup>e</sup>, dessinateur à Granville (Manche) est un des pilotes les plus fair-play. S'il n'est pas qualifié pour une course, il n'hésite pas à prêter son moteur à un concurrent dans l'embarras. Il partage ses loisirs

*Bilbao. His rival, Rémy Cordebar, 3rd in the International Trophy, is a mechanic at Marcoussis near Paris. After taking part in the Paris-Kabul run, he continued in many a regional rally in his 2 CV. He got into the 2 CV Cross-country game, in which his father is his most faithful supporter, as early as 1972.*

*Patrick Lapie, 4th, a draughtsman at Granville (Manche), is one of the most sporting of drivers. Should he not qualify for a race, he has no hesitation in lending his engine to a competitor in trouble. He shares his spare time between 2 CV Cross-country racing and sailing. Taking great care of his car, he has fixed a rev-counter on the bonnet to check his engine speed.*

*Jean Ballereau, 5th, has a garage at Bouesse (Indre). His pink "panther" is often to be seen in the Franco brother's rear-view mirrors. Sometimes he forges ahead, as was the case at Saint-Amand-les-Eaux, where he won. Being a little shy, he is easily discouraged by fits of bad luck, but never for long, as witness Gruyères, where he climbed back brilliantly to 5th place in the last Super-final.*



M. Jean-Louis Breuil-Jarrige, président-directeur général de Total-CFD, remet à Jean-Luc Arnaud, 2<sup>e</sup> du Trophée International, la clé de la 2 CV 6 qu'il a gagné. (Photo Malard. Citroën 19.399).

## LE MEILLEUR ETRANGER



Mira Amaral,  
Photo Guyot (Citroën 19.405).

Le portugais Jorge Mira Amaral, 28 ans est non seulement champion du Portugal mais encore champion ibérique des 2 CV Cross 1975, après trois victoires à Porto, Lisbonne, Madrid, et une place de 3<sup>e</sup> à la Coruña. Il fut propulsé comme une bombe au 6<sup>e</sup> rang du Trophée International Citroën-Total par sa 4<sup>e</sup> place en finale 435 cm<sup>3</sup> à Gruyères-Botterens. Classé meilleur étranger du Trophée, il n'assista cependant pas à la remise des prix à Paris, le 15 novembre; un dernier CV Cross, national celui-là, ayant lieu à Viseu, dans la région du nord du Portugal (Beira Alta), devant 13.000 spectateurs (où l'on remarquait la présence de M. Mário Soares, secrétaire général du parti socialiste). 62 pilotes y participaient, dont 18 nouveaux venus. Une fois encore, ce fut Mira Amaral qui l'emporta.

Portuguese champ Jorge Mira Amaral, 28 is not merely Champion of Portugal, but Peninsular Champion for 1975 2 CV Cross-country racing, after his three victories at Oporto, Lisbon and Madrid, and a 3rd at La Coruna. He shot up like a rocket to 6th rank in the Citroën-Total International Trophy with his 4th place in the 435cc final at Gruyères-Botterens. Head of the Trophy classification for foreign drivers, he nevertheless was absent from the Prize-giving party in Paris on 15 November, for a last 2 CV Cross-country event, national this time, taking place at Viseu in the northern part of Portugal (Beira Alta). In front of 13,000 (among whom was Mr Mario Soares, secretary-general of the Socialist party), 62 drivers, 18 of them newcomers, took part. Once again, Mira Amaral won the day.

## 1975 International trophy classification

Thus, after a season which altogether brought some 350,000 spectators and 630 competitors together during the 162 CV Cross-country races (not to mention two extra purely national events, in England and in Portugal), the Trophy classification is as follows, numbering 90 drivers: 1st, Bruno Franco, 126 points; 2nd Jean-Luc Arnaud, 126; 3rd Rémy Cordebar, 123; 4th, Patrick Lapie, 120; 5th, Jean Ballereau, 120; 6th Jorge Mira-Amaral (Portugal), 119; 7th Antonio Franco, 116; 8th, Christian Komaniecky, 115; 9th, Jorge Formatger-Barreras (Spain), 114; 10th, Michel Blanc, 113; 11th, José Serra-Gimenez (Spain), 112; 12th, Henri Girard, 109; 13th, Victor Miralta-Gamisans (Spain), 105; 14th, José Ascaso-Puyo (Spain), 105; 15th, Didier Cacouault, 97; 16th, Jean-Paul Lemaire, 95; 17th, Patrick Butet, 95; 18th, José Lopez-Pestonit (Spain), 94; 19th, Henri Relet, 91; 20th, Jean-Claude Mouret, 91; 21st, Jean-Michel Fouquet, 91; 22nd, Vincent Ventelou, 89; 23rd, Jean-Patrick Claude, 85; 24th, Pascal Stoesser, 84; 25th, Michel Esclarmonde, 82; 26th, Daniel Lespinas, 82; 27th, Philippe Poiradeau, 82; 28th, Jean-Pierre Boudevin, 76; 29th, Christian Desnée, 70; 30th, Emilio de la Osa (Spain), 68; 31st, Pierre Girardot, 67; 32nd, Rufino Fontes (Portugal), 65; 33rd, Philippe Pètré, 64; 34th, Herminho Martins (Portugal), 62; 35th, Daniel Petit, 62; 36th, Georges Popineau, 61; 37th, Gérard Tiliette, 60; 38th, Luis Fernandez-Travanco (Spain), 56; 39th, Christian Barrieu, 54; 40th, Guy Poncet, 53; 41st, Jean-Philippe Liger, 52; 42nd, Antonio Jésus-Dias (Portugal), 50; 43rd, Claude Pinaudeau, 48; 44th, Jean Vieilhomme, 46; 45th, Yves Resson, 46; 46th, Joseph Cuzzocrea, 45; 47th, Antoine Szczupak, 45; 48th, Marcial Rodriguez-Ortega (Spain), 45; 49th, Jean-Jacques Bardy, 44; 50th, Philippe Roger, 44; etc.

## Prize-Giving: what a party!

On 15 November, in Paris, all 90 of the classified drivers received prizes, medals and diplomas during an evening reception presided by Mr George Taylor, Chairman of the Citroën Directorate. Also present were Mr Jean-Marie Balestre, Chairman of the French Federation of Motor Sports, Mr Destrigneville, representing the Minister for Youth, Sports and Leisure, Mr Breuil-Jarrige, Chairman and Managing director of Total-CFP, Messrs. Jacques Lombard and Raymond Ravenel, members of the Citroën Directorate as were the representatives of the chief sponsors of the 2 CV Cross-country races: Mr Meyer, Chairman and Managing Director, for Seiko, Mr Pierre Simon, on behalf of the General Management of the BNP, Mr Guy Levallée, in charge of the competitions department at Cibie's. Likewise the "general staff" of the Automobile Sports Associations and representatives of the corporations of the townships having played a part in the organization of the 1975 2 CV Cross-



Les meilleurs étrangers. De gauche à droite: le Britannique David O'Keeffe, le Catalan Jorge Fortmatger-Barreras, champion d'Espagne, le Belge Richard Gengler, le Suisse Werner Koenig. Absents: le Portugais Mira Amaral (voir ci-dessus) et l'Autrichien Albert Wirthig. A gauche: Marlène Cotton, chef du service Compétitions Citroën et "patron" des 2 CV Cross, avec son adjoint Jean-Claude Janès. (Photo Malard. Citroën 19.398).



## CALENDRIER INTERNATIONAL PROVISOIRE 1976

6/7 mars. ESPAGNE : Valence (Andalousie) - 10/11 avril. ITALIE : Gropello Cairoli (Pavie) - 10/11 avril. ESPAGNE : Grenade - 17/18 avril. PORTUGAL : région de l'Algarve - 24/25 avril. FRANCE : Marignane (Marseille) - 1/2 mai. SUISSE : Botterens-Gruyères - ITALIE : Spresiano (Trévise) - 8/9 mai. AUTRICHE : Treffing (Linz) - ESPAGNE : Barcelone - 15/16 mai. FRANCE : Vic-Fezensac - 22/23 mai. PORTUGAL : Lisbonne - 5/6 juin. FRANCE : Vandeville (Nancy) - 12/13 juin. ITALIE : Rome - ESPAGNE : Oviedo - 19/20 juin. ANGLETERRE : Camberley (Londres) - 26/27 juin. FRANCE : Saint-Amand-les-Eaux (Nord) - 3/4 juillet. AUTRICHE : Gross-Hoeflein (Eisenstad) - 10/11 juillet. PORTUGAL : Porto - FRANCE : Landivisiau (Finistère) - 17/18 juillet. ITALIE : Civitanova Marche (Macerata) - 24/25 juillet. FRANCE : Pont-de-Ruan (Indre-et-Loire) - 31 juillet/1<sup>er</sup> août. ESPAGNE : Pampelune - 4/5 septembre. ANGLETERRE : Southend-on-Sea - 11/12 septembre. SUISSE : Zurich - 11/12 septembre. PORTUGAL : Viseu - 18/19 septembre. FRANCE : Le Creusot - 25/26 septembre. ESPAGNE : Madrid - 2/3 octobre. ITALIE : Lonato (Brescia) - FINALE INTERNATIONALE.

Soit 7 pays et 28 épreuves : 2 en Angleterre, 2 en Autriche, 7 en Espagne, 7 en France, 4 en Italie, 4 au Portugal, 2 en Suisse.

Ces prévisions sont publiées sous toutes réserves, des modifications pouvant encore intervenir.

Le classement du Trophée International Citroën-Total 1976 tiendra compte des 5 meilleurs résultats de chaque pilote en finale de sa catégorie (une par 2 CV Cross), dont 2 au moins à l'étranger. La participation à la finale internationale est obligatoire pour le classement du trophée.

*The 1976 Citroën-Total International Trophy's classification will take into account each driver's 5 best results in the final of his category (one per race), at least two of them achieved outside his own country. Participation in the international final is mandatory.*



entre les 2 CV Cross et la voile. Très soigneux de sa voiture, il a placé un compte-tours sur le capot afin de surveiller son régime-moteur.

Jean Ballereau, 5<sup>e</sup>, garagiste à Bouesse (Indre). Sa "panthère" rose est souvent dans le rétroviseur des Franco. Parfois, il passe devant, comme à Saint-Amand-les-Eaux qu'il remporta. Quelque peu timide, les coups du sort le découragent, mais jamais pour longtemps, comme ce fut la cas à Gruyères où il fit une remontée brillante en Super-finale et termina 5<sup>e</sup>.

### Classement du Trophée International 1975

Ainsi donc, après une saison qui réunit au total quelque 350.000 spectateurs et 630 concurrents au cours de seize 2 CV Cross (sans compter deux 2 CV Cross nationaux supplémentaires, en Angleterre et au Portugal), le classement du Trophée s'établit comme suit, avec 90 pilotes classés :

1<sup>er</sup> Bruno Franco 126 points. 2<sup>e</sup> Jean-Luc Arnaud 126. 3<sup>e</sup> Rémy Cordebar 123. 4<sup>e</sup> Patrick Lapie 120. 5<sup>e</sup> Jean Ballereau 120. 6<sup>e</sup> Jorge Mira-Amaral (Portugal) 119. 7<sup>e</sup> Antonio Franco 116. 8<sup>e</sup> Christian Komaniecky 115. 9<sup>e</sup> Jorge Formatger-Barreras (Espagne) 114. 10<sup>e</sup> Michel Blanc 113. 11<sup>e</sup> José Serra-Gimenez (Espagne) 112. 12<sup>e</sup> Henri Girard 109. 13<sup>e</sup> Victor Miralta-Gamisans (Espagne) 105. 14<sup>e</sup> José Ascaso-Puyo (Espagne) 105. 15<sup>e</sup> Didier Cacoualt 97. 16<sup>e</sup> Jean-Paul Lemaire 95. 17<sup>e</sup> Patrick Butet 95. 18<sup>e</sup> José Lopez-Pestonit (Espagne) 94. 19<sup>e</sup> Henri Relet 91. 20<sup>e</sup> Jean-Claude Mouret 91. 21<sup>e</sup> Jean-Michel Fouquet 91. 22<sup>e</sup> Vincent Ventelou 89. 23<sup>e</sup> Jean-Patrick Claude 85. 24<sup>e</sup> Pascal Stoesser 84. 25<sup>e</sup> Michel Esclarmonde 82. 26<sup>e</sup> Daniel Lespinas 82. 27<sup>e</sup> Philippe Poiradeau 82. 28<sup>e</sup> Jean-Pierre Boudevin 76. 29<sup>e</sup> Christian Desnée 70. 30<sup>e</sup> Emilio de la Osa (Espagne) 68. 31<sup>e</sup> Pierre Girardot 67. 32<sup>e</sup> Rufino Fontes (Portugal) 65. 33<sup>e</sup> Philippe Pétré 64. 34<sup>e</sup> Herminho Martin (Portugal) 62. 35<sup>e</sup> Daniel Petit 62. 36<sup>e</sup> Georges Popineau 61. 37<sup>e</sup> Gérard Tilliette 60. 38<sup>e</sup> Luis Fernandez-Travanco (Espagne) 56. 39<sup>e</sup> Christian Barrieu 54. 40<sup>e</sup> Guy Poncet 53. 41<sup>e</sup> Jean-Philippe Liger 52. 42<sup>e</sup> Antonio Jésus-Dias (Portugal) 50. 43<sup>e</sup> Claude Pinau-



KATIA.  
3<sup>e</sup> Gruyères. Citroën 19.406).

### AH LES FILLES! AH LES FILLES...

Grande, blonde, l'œil bleu parfois embué d'émotion, Katia Pinaudeau a été convertie aux 2 CV Cross par son frère Claude, un ancien du Raid Afrique, vainqueur de la Finale de Gruyères, et ses amis Henri Girard et Henri Relet. Dans la vie, elle est psycho-rééducatrice à Figeac, un métier qui exige patience et douceur. Les 2 CV Cross lui sont un excellent dérivatif. Elle a l'air doux comme ça, mais sur la piste, sa Dyane gris bleu ne fait de cadeau à personne. Elle est première des filles et 62<sup>e</sup> sur 90 concurrents classés au Trophée International.

*Tall, fair-headed, her blue eyes sometimes misty with emotion, Katia Pinaudeau was converted to 2 CV Cross-country racing by her brother Claude, a veteran of the Africa long-distance run and winner of the Gruyères final, and by his friends Henri Girard and Henri Relet. In private life, she is a psycho-educator at Figeac, a job calling for patience and gentleness. 2 CV Cross-country racing forms an excellent diversion for her. Here, she looks gentle as a lamb, but on the track her blue-grey Dyane is nobody's fool. She came in first of the girls, and 62nd out of the 90 entrants classified in the International Trophy.*

# 2 CV CROSS 1976 : 28 EPREUVES

deau 48. 44° Jean Vieilhomme 46. 45° Yves Resson 46. 46° Joseph Cuzzocrea 45. 47° Antoine Szczupak 45. 48° Marcial Rodriguez-Ortęga (Espagne) 45. 49° Jean-Jacques Bardy 44. 50° Philippe Roger 44, etc.

## Remise des prix : c'était la fête!

Le 15 novembre, à Paris, les 90 pilotes classés reçurent prix, médailles et diplômes au cours d'une soirée présidée par M. George Taylor, président du Directoire Citroën. A cette soirée assistaient M. Jean-Marie Balestre, président de la Fédération Française du Sport Automobile, M. Destrigneville représentant le ministre de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs, M. Breuil-Jarrige, président-directeur général de Total-CFP, MM. Jacques Lombard et Raymond Ravenel, membres du Directoire Citroën, ainsi que les représentants des principaux "sponsors" des 2 CV Cross : M. Meyer, président-directeur général, pour Seiko, M. Pierre Simon, pour la direction générale de la BNP, M. Guy Lavallée, responsable du service compétitions de Cibié. Etaient présents également les états-majors des Associations sportives Automobiles et les représentants des municipalités ayant participé à l'organisation des 2 CV Cross 1975, ainsi que les organisateurs des 2 CV Cross étrangers et de nombreux journalistes.

Plus qu'une remise de prix officielle et gourmande, c'est une véritable fête que Mme Marlène Cotton avait voulu offrir à ses invités. Assistée de son adjoint "2 CV Cross" Jean-Claude Janès et de toute son équipe, elle y réussit parfaitement : ce fut un spectacle total que Daniel Moulin, le commentateur habituel - avec Franck - des 2 CV Cross sur les circuits, eut à présenter et à animer : de l'extraordinaire numéro d'imitations de Patrick Sébastien jusqu'au manipulateur Kassagi, en passant par la trompette de Jean-Claude Borelli et sa célèbre Dolanes Mélody, un reportage filmé sur les 2 CV Cross de l'année, la danse avec l'orchestre de Jean-Claude Borelli et la remise des prix proprement dite.

country races, and the organizers of 2 CV Cross-country events abroad, not to mention numerous journalists.

Each 2 CV Cross-country event shall only comprise two mixed-category races : a selective pre-final on the Saturday (those not selected will have to run the and qualification heats on the Sunday) and the Super-finals, on the Sunday, which will as before determine the winner of the 2 CV Cross-country race.

Technical regulations further strengthen the obligation of cars to conform to standard production models. For example, any different combination of gearbox pinions or mitre gearing is forbidden.

One more point : a competitor for the Trophy in the 602 cc category is not allowed to change categories; a 435 cc

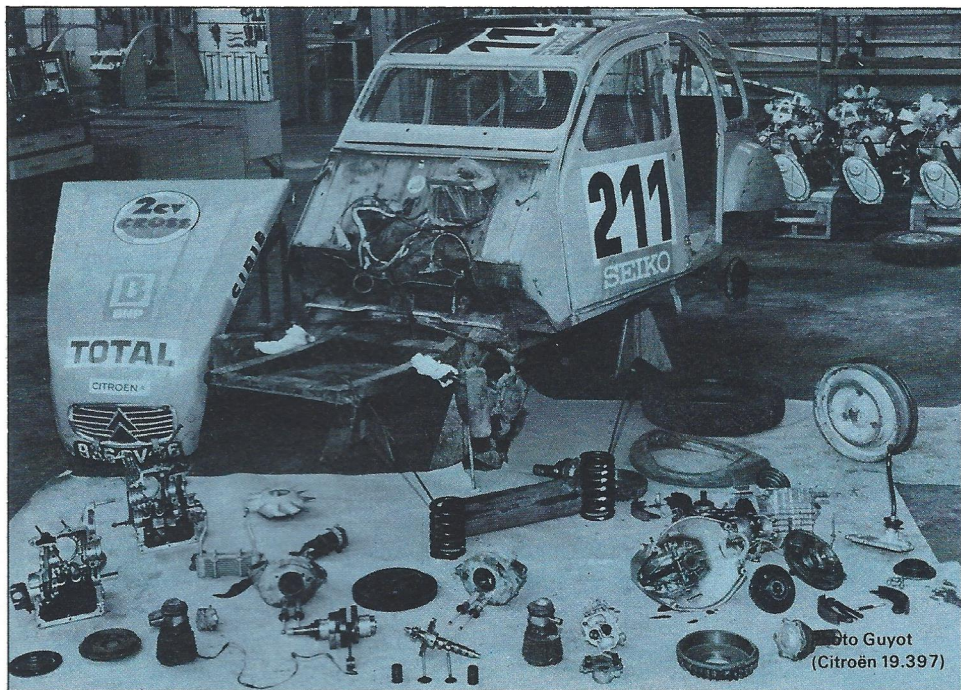
Rather than a formal, stiff prize-giving ceremony, Mme Marlène Cotton's intention was to invite her guests to a real party. Assisted by her "2 CV Cross-country" ADC, Jean-Claude Janès, and her entire team, she met with unalloyed success : it was indeed a complete show that Daniel Moulin, the usual on-course commentator - aided by Franck - of 2 CV Cross-country races, had to compère : from Patrick Sébastien's extraordinary impersonation number to Kassagi's sleight of hand, by way of Jean-Claude Borelli with his trumpet and his famous Dolanes Melody, a film reportage concerning the year's 2 CV Cross-country events, dancing to Jean-Claude Borelli's band, and prize-giving proper.

## 2 CV Cross-country events in 1976 - 28 races

During the evening, the 1976 season was in the limelight : a further development of 2 CV Cross-country racing, 28 events being basically planned, in 7 countries (see provisional calendar page 27).

Few modifications to the regulations, but they are of major importance, their purpose being to clarify the way the races are to be run. For instance : only one final per category on the Sunday. It is this final that will count in the classification for the Citroën-Total International Trophy. In order to qualify for classification, a driver will have to have taken part in at least 5 races, of which at least two must be outside his home country, including participation in the overall International Trophy Final.





En application de l'article 4 du règlement général et du paragraphe 3 de l'article 13 du règlement technique des 2 CV Cross, une ou plusieurs voitures peuvent être retournées chez Citroën dès la fin de l'épreuve, pour vérifications minutieuses de leur conformité avec la production de série. Plusieurs voitures, désignées par Mme Cotton, ont été ainsi démontées et vérifiées au cours de la saison 1975. La photo ci-dessus montre une phase du démontage, au cours d'une opération de contrôle. Des prélèvements effectués dans le réservoir sont envoyés pour vérification au laboratoire de l'Institut des pétroles.

*In pursuance of Article 4 of the General Regulations and of paragraph 3 of Article 13 of the Technical Regulations for 2 CV Cross-country races, one or more cars are liable to be returned to the Citroën works immediately after the race for a meticulous check of conformity to standard production models. Several cars, designated by Mme Cotton, were thus stripped and checked during the 1975 Season. The picture above shows one stage of the stripping process during a check-up. Samples from the tank are sent to the "Institut du Pétrole" laboratory for analysis.*

## 2 CV Cross 1976 : 7 pays dans la course

Au cours de cette soirée, il fut bien sûr question de la saison 1976, qui verra encore s'accroître le développement des 2 CV Cross, 28 en principe, dans 7 pays (voir calendrier provisoire en page 25).

Peu de modifications aux règlements, mais elles sont importantes et visent à rendre plus clair le déroulement des épreuves. Exemple : une seule finale désormais par catégorie, le dimanche. C'est elle qui sera retenue pour le Classement du Trophée International Citroën-Total. Pour y figurer un pilote devra participer à 5 épreuves, dont deux au moins hors de son pays, sans compter la participation obligatoire à la grande finale internationale du Trophée.

Chaque 2 CV Cross comportera seulement deux courses en catégories confondues : une pré-finale de sélection le samedi (les non sélectionnés devront courir les 2<sup>e</sup> manches de qualification le dimanche matin) et la Superfinale, le dimanche, qui désignera le vainqueur du 2 CV Cross, comme par le passé.

Le règlement technique renforce l'obligation de conformité avec la série. Exemple : toute combinaison de pignons ou de couple cône de boîtes de vitesses différentes est interdite.

Autre chose : un concurrent au Trophée en 602 cm<sup>3</sup> n'est pas autorisé à changer de catégorie; un concurrent en 435 peut passer en 602 mais il devra alors y rester.

Les règlements 1976 sont disponibles sur demande à l'adresse suivante :

Mme Marlène Cotton, 2 CV Cross Citroën-Total, 133 quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15 (France). Téléphone 578.61.61, nouveau numéro de poste : 34.01.

*competitor may go up to the 602 cc category, but must then remain in it.*

*Regulations for 1976 are available, on request, from the following address : Madame Marlène Cotton, 2 CV Cross-Citroën-Total, 133 quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15 (France). Telephone 578.61.61, new extension number 34.01.*

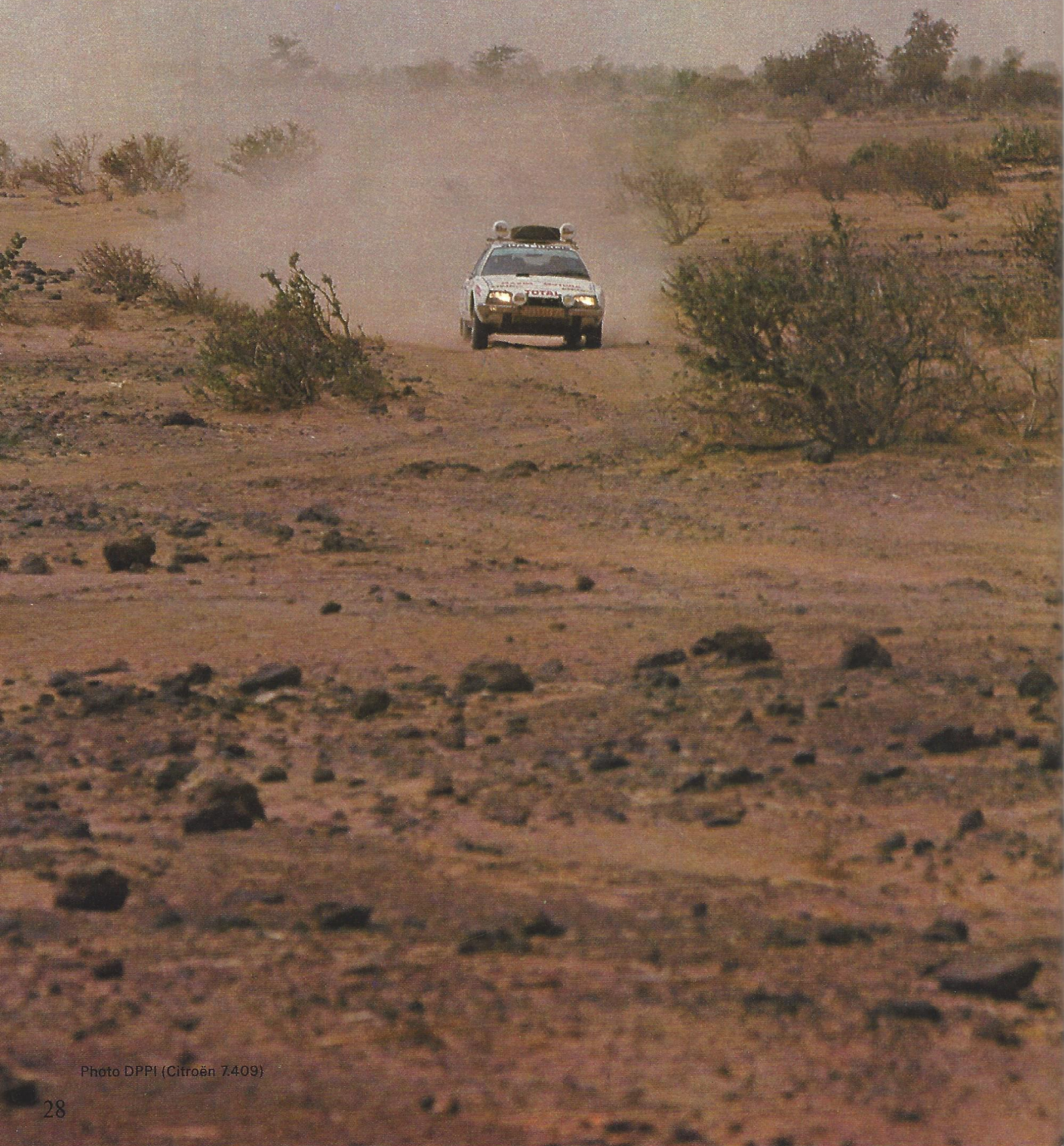


# CÔTE D'IVOIRE-CÔTE D'AZUR

**une course-aventure de 9.264 km**

**3 CX 2200 au départ**

**3 CX 2200 à l'arrivée**



## LES CX PASSENT AVEC SUCCES L'EPREUVE-TEST DE L'AFRIQUE

Le 26 décembre 1975 à Abidjan, trois Citroën CX 2200 se présentaient au départ de la course Côte d'Ivoire-Côte d'Azur. Le 11 janvier 1976, après 9.264 kilomètres, dont 4.500 de pistes africaines très difficiles, les trois CX passaient à Nice la ligne d'arrivée : discrètement mais sûrement, au grand bal des pistes africaines, les trois débutants ont remporté un beau succès d'ensemble.

Au classement général des voitures de tourisme (deux roues motrices), les Citroën CX 2200 se classaient : 4<sup>e</sup> Vanson-Bichat, 5<sup>e</sup> Pipart-Gastine-Odon, 6<sup>e</sup> Reddiex-Tubman-Parot. Au classement général scratch (voitures de tourisme, véhicules tous terrains, véhicules utilitaires, motos), elles étaient respectivement 13<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup>.

C'était la première sortie des CX 2200 en compétition, dans une épreuve-test particulièrement sévère et sélective, dont on a dit qu'elle tenait autant de l'aventure que de la course. Sur 92 concurrents au départ, 30 seulement parvinrent au terme du rallye. Les CX furent les seules à enregistrer un succès de 100% à l'arrivée.

Cette première édition du Rallye Côte d'Ivoire-Côte d'Azur s'est révélée aussi éprouvante pour les hommes que pour les véhicules. Elle rassemblait, de la Côte d'Ivoire au Maroc en passant par la Haute Volta, le Niger et l'Algérie, un ensemble d'obstacles rarement réunis en une seule épreuve. Indépendamment de la longueur et de la sévérité de l'itinéraire, du sable, des rochers, des trous et d'une terrible tôle ondulée, une partie des pistes du Sahara, au Nord de Tamanrasset, était considérablement détériorée par les pluies et les inondations; au franchissement des oueds en crue, l'eau venait à hauteur des glaces de portières. Les concurrents y connurent un Sahara inattendu où ils durent patauger dans l'eau et la boue - qui non seulement freinaient les voitures (quand elles ne les noyaient pas complètement) - mais encore masquaient les pièges du parcours et dissimulaient tous les points de repère. Après In Salah, ce fut l'asphalte, mais pas définitivement puisque le rallye devait retrouver la piste du Maroc, et quelle piste : celle de Missour, l'une des plus dures, des plus cahotiques étapes spéciales du rallye du Maroc.

Les CX firent là la preuve de leur robustesse et d'une tenue de route qui est, aux dires de leurs conducteurs, supérieures même à celle de la DS.

Pour leur première grande aventure sportive, les trois CX étaient heureusement entre les mains d'équipages déterminés à les conduire jusqu'au bout de la route.

La première était pilotée par Patrick Vanson, qui conduisit des DS dans plusieurs expériences du même genre, où il obtint



*In Abidjan, on Boxing Day 1976, there were three Citroën CX 2200s lined up at the start of the Ivory Coast-French Riviera race. On 11 January 1976, after 5,758 miles, 2,800 of them on the toughest of African tracks, all three CXs crossed the finishing line at Nice: no less sure for being discreet, the three newly fledged racers had won a fine team success in the great African track rodeo.*

*In the general classification for touring cars (2 driving wheels), the Citroën Cx 2200s were placed as follows : 4th Vanson-Bichat; 5th Pipart-Gastine-Odon, 6th Reddiex-Tubman-Parot. In the scratch general classification (touring vehicles, 4-wheel drive vehicles, utilities, motor-cycles), they respectively came in 13th, 16th & 17th.*

*This was the first time CXs had entered into competition, in a particularly hard and selective test, that was said to be as much an adventure as a race. Out of 92 starters, only 30 made it to the finish of the rally. The CXs were the only ones to score a 100% success at the finish.*

*This first edition of the Ivory Coast-French Riviera Rally was as gruelling for the men as for the vehicles. Along its route from the Ivory Coast to Morocco, via the Upper Volta, Niger and Algeria, were congregated such obstacles as have seldom been seen in any one race. Apart from the length and severity of the route, with sand, rocks, pot-holes and fearsome corrugated tracks, part of the Saharan pathways, north of Tamanrasset, had been extensively degraded by rains and floods; when fording flooded wadis, the water was up to the door windows. The competitors here met with an unexpected Sahara, where they had to wade through water and slush, which not merely retarded the cars (when not drowning them completely), but also masked the pitfalls along the route and hid all landmarks. After In Salah, asphalt*

rallye

La CX de Vanson-Bichat en Côte-d'Ivoire  
photo DPPI (Citroën 7.405)



à plusieurs reprises des résultats non négligeables – c'est ainsi qu'il termina Wembley-Mexico en tête des équipages d'amateurs –. Avec François Bichat, Vanson disposait d'un remarquable coéquipier, excellent pilote amateur et excellent mécanicien.

La seconde appartenait à Guy Pipart, concessionnaire Citroën de Chelles (Seine-et-Marne) qui, assisté de Marc Gastine et Jean-Guy Odon, faisait là, comme la CX, sa première expérience de raid longue durée et y fit montre d'une sagesse et d'une compétence dignes d'éloges.

L'équipage de la troisième CX venait de loin : d'Australie. Il s'agissait de Jim Reddiex et de Ken Tubman, qui s'illustrèrent il y a un an en compagnie de Welinsky dans la coupe du monde Londres-Munich qu'ils remportèrent avec une DS. Venus de loin, ils surent – assistés de Michel Parot – aller plus loin encore : jusqu'à l'arrivée. Les trois CX étaient des modèles "grande exportation" strictement de série. Destiné aux pays lointains, ce modèle est équipé du moteur à essence de 2.175 cm<sup>3</sup> de la version européenne, mais comporte des aménagements favorisant sa circulation sur les pistes (bouclier inférieur de protection, par exemple) et dans des climats peu tempérés.



A son arrivée sur la promenade des Anglais à Nice, la CX 2200 de Reddiex-Tubman-Parot (Photo Sejnost. Citroën 7.406).

*at last, but not for good, since the rally was again to hit the track in Morocco – and what a track : that of Missouri, one of the toughest, roughest of the special stretches in the Morocco Rally.*

*Here the CX 2200s showed their mettle, their ruggedness, and road-holding capacities yet more striking than those of the DS.*

*For their first great sporting venture, the three CXs were luckily in the hands of teams determined to "keep right on to the end of the road".*

*The first was driven by Patrick Vanson, who has driven DSs in several such events, often achieving results not to be sneezed at – for instance coming in first of the amateur team in the Wembley-Mexico race. Vanson had in François Bichat a top-class team-mate, a fine driver and a great mechanic.*

*The second was that of Guy Pipart, Citroën Agent at Chelles (not far from Paris), who, with the assistance of Marc Gastine and Jean-Guy Odon, was on his maiden long-range rally, just as the CX was, and showed praiseworthy caution and competence.*

*The third CX's team had come a long way – from Australia. It was made up of Jim Reddiex and Ken Tubman, who earnt fame a year ago, together with Welinsky, in the London-Munich World Cup, which they won in a DS. Having come all that way, they managed – with the aid of Michel Parot – to go yet further – right through to the finish.*

*The three CXs were of the "G.E." model for distant export, but strictly standard. Intended for use in far-away places, this model is fitted with the 2,175 cc engine of the European version, but includes features designed for better performance on tracks (underside protective shield, for instance) and in climatic extremes.*



# CHEZ L'ANTIQUAIRE

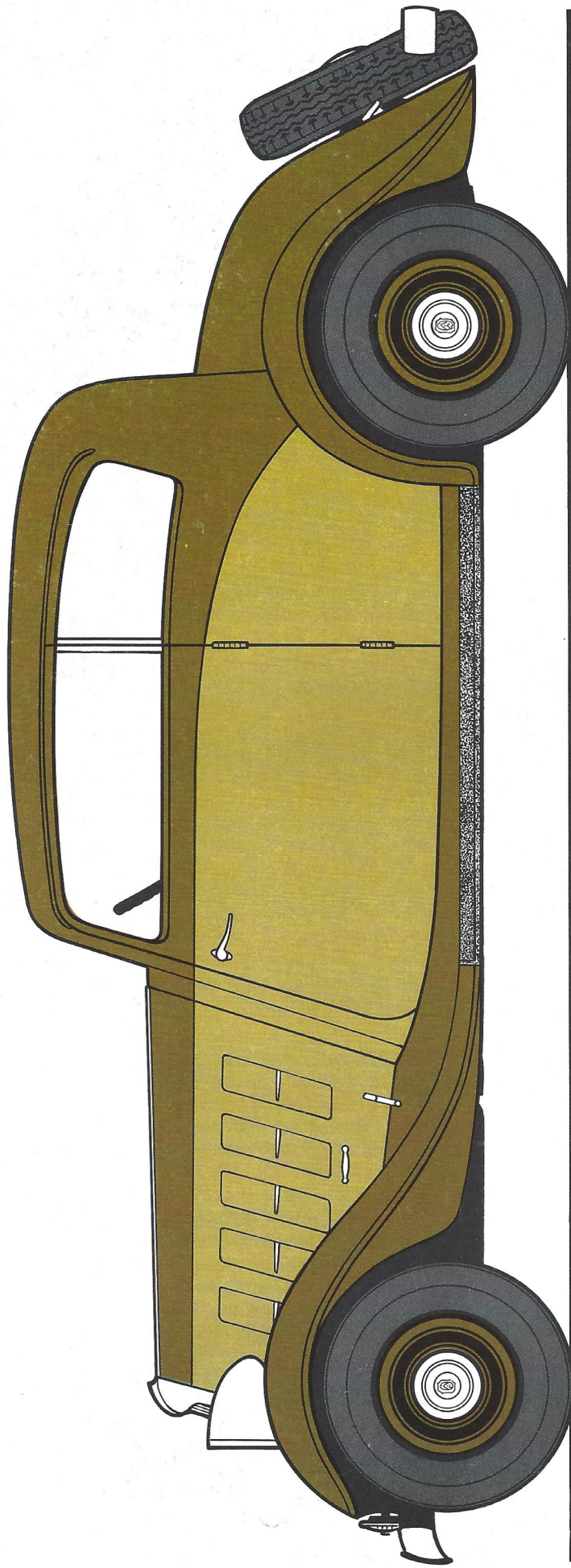
Coach Manessius "15" - 1934

Dans le courant de l'année 1934, les "8", "10" et "15" furent modernisées dans leur aspect et prirent la désignation de "NH" (pour *Nouvel Habillage*) : une calandre de radiateur inclinée, des phares "obus", des ailes enveloppantes à bavolets latéraux et un pare-chocs avant incurvé mettaient les Citroën au goût du jour à une époque où l'on ne parlait que d'aérodynamique. Les modifications, appliquées aux modèles de production courante (berlines, conduites intérieures, familiales), le furent également aux carrosseries spéciales, cabriolets et coaches, qui figuraient en grand nombre au catalogue de la série "NH", y compris, naturellement, un "coach luxe" propre à la "15", réalisé par Manessius; ce "coach luxe" se caractérisait par une disposition particulière de sa peinture en deux tons et par l'absence de montant intermédiaire, ce qui offrait une visibilité latérale inaccoutumée.

**FICHE TECHNIQUE : MOTEUR** : six cylindres, alésage et course 75 x 100, 2.650 cm<sup>3</sup>, 15 CV fiscaux, 56 ch à 3.200 tr/mn, vilebrequin à quatre paliers. Soupapes latérales. Moteur flottant. Allumage par batterie, bobine et distributeur, avance automatique et correcteur d'avance. Dynamo avec régulateur de tension. Carburateur Solex à starter. Alimentation par pompe, réservoir de 76 litres à l'arrière. **TRANSMISSION** : embrayage à disque unique avec amortisseur. Boîte synchronisée à 3 vitesses dont deux silencieuses et une marche arrière. Roue libre. **FREINS** : auto-serreurs sur les quatre roues. **DIRECTION** : à vis globique. **SUSPENSION** : par quatre ressorts droits et amortisseurs Houdaille à réglage thermostatique. **PNEUS** : Michelin super confort 160 x 40. **DIMENSIONS** : voie 1,44 m, empattement 3,15 m. **PERFORMANCES** : vitesse maximale environ 110 kilomètres à l'heure.

*During the year 1934, the "8", "10" and "15" models were modernized in appearance and took on the designation "NH" ("Nouvel Habillage" or "New Look"): a sloping radiator grille, rounded-cone headlights, valanced, enveloping wings and a curved front bumper brought the Citroëns into line with the current taste at a time when streamlining was all the rage. The modifications, applied to the standard production models (limousines, saloons, family models) were also extended to the special bodies, convertibles and "coaches", which were numerous in the "NH" catalogue, naturally including a "luxury coach", exclusive to the "15" and fitted by Manessius; this "luxury coach" was distinguished by the special design of its two-tone colourscheme, and by the absence of an intermediate pillar, thus giving exceptional lateral visibility.*

**TECHNICAL DATA: ENGINE**: six cylinders, bore 75 mm, stroke 100 mm (2.953" x 3.94"), 2,650 cc, 15 CV by French Treasury rating, 56 HP at 3,200 rpm, 4-bearing crankshaft. Side valves. "Floating power" mounted. Battery, coil and distributor ignition, with automatic advance and advance corrector. Dynamo with voltage regulator. Solex carburettor with choke. Pump fuel-feed from a 16 3/4 gallon tank at the rear. **TRANSMISSION**: single-disc clutch with damper hub. Synchro-mesh 3-speed gearbox with 2 silent speeds, plus reverse. Free wheel. **BRAKES**: self-tightening on all four wheels. **STEERING**: Hour-glass screw type. **SUSPENSION**: four flat leaf springs, with Houdaille thermostatically-controlled shock-absorbers. **TYRES**: Michelin super confort 160 x 40. **DIMENSIONS**: Track: 4' 8 3/4", wheelbase 10'4". **PERFORMANCE FIGURES** : maximum speed: 68 miles per hour.



DESSIN E.T.A.I.

*Coach Luxe Manessius "15", 1934.*