



LE DOUBLE CHEVRON

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

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

sommaire :

	page
Editorial	3
L'Acadiane	4
Echos	6
Chiffres de production	11
Art et automobile	12
Blumberg : métaphores	14
Sanders : autoscopie	16
Les jouets Citroën	20
2 CV Cross	24
Les 2 CV de l'aventure	28
Chez l'antiquaire : type A	30

contents :

	page
<i>Editorial</i>	3
<i>The Arcadiane</i>	4
<i>Snippets</i>	6
<i>Production figures</i>	11
<i>Art and the motor car</i>	12
<i>Blumberg: metaphors</i>	14
<i>Sanders: autoscopy</i>	16
<i>Citroën toys</i>	20
<i>2 CV Cross</i>	24
<i>2 CVs and adventure</i>	28
<i>Antiquarian's corner: type A</i>	30

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

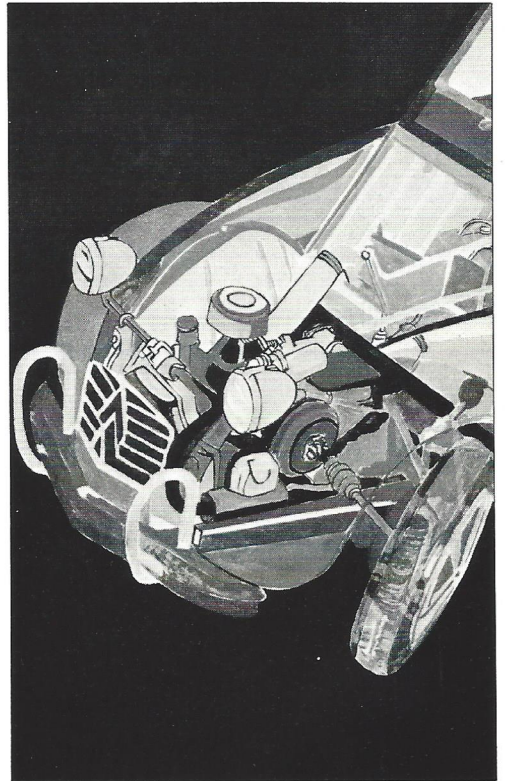


Photo de couverture : cette toile du Flamand Jan Sanders est un bon exemple de la démarche de cet artiste, dont l'œil se fait parfois radioscopique pour étudier le phénomène automobile. C'est un portrait de la 2 CV en profondeur, qui ne s'arrête pas à la surface visible de la carrosserie. Par des approches fondamentalement différentes et des résultats qui ne le sont pas moins, deux peintres ont choisi d'exprimer leur vision du monde à travers la technique Citroën : Jan Sanders et Paulette Blumberg. Vous pourrez visiter leur exposition de la page 12 à la page 19 de ce numéro.

Cover photograph: this canvas by Flemish artist Jan Sanders is a good example of the approach of the painter, who sometimes applies X-ray eyes to his study of the motor-car phenomenon. Here is a portrait in depth of the 2 CV, not stopping at the visible surface of the body. With fundamentally different approaches and no less divergent results, two painters have chosen to express their vision of the world through the medium of Citroën technique: they are Jan Sanders and Paulette Blumberg. You can visit their exhibition on pages 12 to 19 of this issue.

éditorial

L'éthologie, vous connaissez? C'est la science qui étudie le comportement des animaux. Quel rapport avec l'automobile? Observez un chien dans une voiture. Un inconnu s'en approchant de trop près est prévenu sans équivoque d'avoir à se tenir au large. Mieux encore : quiconque n'est pas le maître, quiconque n'est pas « de la maison » et qui essaierait d'entrer dans une voiture en stationnement avec un chien à bord s'en verrait interdire l'accès par l'animal. Pourquoi? Simplement parce que le chien ne fait pas de différence entre la voiture et la maison. Dans une auto, le chien est chez lui. Cette impulsion de l'animal, l'homme l'éprouve également, d'une façon plus diffuse mais tout aussi prégnante. Pour l'homme d'aujourd'hui, la voiture est une véritable délégation du domicile. Elle est sa « résidence secondaire ». Ce sentiment d'être « chez soi » à son volant incite la plupart, même dans les pires encombrements, à préférer la voiture à d'autres modes de transport, parfois plus rapides. Chez soi, c'est aussi « entre soi », c'est l'intimité préservée, pour un couple ou une famille. Aucune publicité, si agressive soit-elle, des transports en commun ne prévaudra contre cette réalité. Cela signifie aussi que le constructeur devra plus que jamais dans l'avenir mettre un accent tout particulier sur le confort général et l'ambiance intérieure de ses modèles.

You have heard of ethology, of course - or have you? It is the science that studies animal behaviour. But what has that to do with motor cars? Now observe a dog in a car. Any stranger approaching the car too closely will be unmistakably warned to keep away. Better still: anyone not master or at least "part of the household" and trying to enter a parked car with a dog in it would be kept out by the animal. Why is this? Simply because to a dog, his master's house and his master's car are both "home". A dog feels at home in a car. This animal impulse is felt by man also, in a more diffuse but equally pregnant manner. For modern man, the car is in fact an extension of his domicile. It is his "secondary residence". This conceiving explains many things. The violent reactions of these drivers, who suddenly lose their self-control, because, for instance, their carriage body has been damaged. This feeling of "being at home" at the wheel accounts for the preference given to the motor car over other, sometimes faster, forms of transport, even in the worst of traffic jams. "At home" also implies "among ourselves", with the couple or the family's intimacy respected. No matter how loudly public means of transport vaunt their services, this is a reality against which they can never prevail. It also means that manufacturers must pay particular attention to the general comfort and the "inside atmosphere" of their cars.

Acadiane

nouvel utilitaire léger

Pour être moins spectaculaire que celle des voitures particulières, la branche « utilitaires » de l'automobile n'en est pas moins très importante. Elle a participé — et participe toujours — à cette révolution des transports qui a si profondément marqué le XX^e siècle.

C'est donc non sans raison que Citroën s'efforce de faire évoluer ses « produits » utilitaires, tout en les maintenant dans la ligne de leur définition de base quand celle-ci semble bonne — ce qui paraît bien être le cas des utilitaires légers (3 CV) de Citroën, dont 1.250.000 exemplaires ont été construits jusqu'ici.

L'Acadiane, nouveau petit utilitaire Citroën à moteur 3 CV, commercialisé le 8 mars 1978, illustre ce propos : ce nouveau véhicule, destiné à remplacer les fourgonnettes AZU et AK, conserve leur principe d'architecture, dont la robustesse a fait ses preuves, mais avec une plateforme mieux adaptée, un volume de chargement plus grand, une carrosserie plus harmonieuse, un confort de cabine amélioré, un moteur plus puissant, des freins à disques à l'avant...

L'Acadiane se différencie essentiellement des AZU-AK par :

- Un avant type Dyane remplace l'avant type 2 CV. Il est coiffé d'une « capucine »

While less spectacular than the private car field, that of "utility vehicles" is none the less one of great importance. It has played — and continues to play — a part in the transport revolution which has so deeply marked the XXth century.

It is thus not without reason that Citroën attempts to develop its utility "products", while keeping them in line with their basic definition when it seems well specified. Such indeed seems to be the case of Citroën's light (3 CV) utilities, of which 1,250,000 have up to now been made.

The Acadiane, a new Citroën light utility with a 3 CV engine, introduced on 8 March 1978, is an illustration of the case in point: this vehicle, intended to replace the AZU and AK light vans, retains their architectural principle, which has demonstrated its sturdiness, but with a better adapted platform, a larger load volume, a more harmonious body design, improved comfort in the driver's cab, a more powerful engine, and disc brakes on the front wheels...

The Acadiane differs essentially from the AZU-AK models in that:

- A Dyane-type front replaces the 2 CV-type one. It is topped by a "nasturtium"



Photo Bonuto (Citroën S. D. 2)



Photo Bonino (Citroën)

procurant un meilleur Cx.S.

● La partie « fourgon » a des lignes plus douces et plus arrondies.

● Nouveau pare-chocs à l'arrière.

● Le volume de chargement a été augmenté de 170 dm³, ce qui le porte à 2,27 m³.

● La longueur utile de chargement est portée à 1,61 m (soit 14,7 cm de mieux).

● Les performances du moteur 2 cylindres à plat 602 cm³ refroidi par air sont notablement améliorées, avec une vitesse maximum de 100 km/h et une puissance (31 ch DIN à 5.750 tr/mn) supérieure de près de 20 % à celle de l'AZU-AK. Couple maxi DIN : 4,2 m/kg à 3.500 tr/mn.

● Le confort de la cabine n'a pas été oublié : meilleure visibilité, glaces descendantes, position plus confortable pour le conducteur et son passager, sièges reculables, nouveaux tableau et planche de bord type Dyane, ceintures de sécurité à enrouleur en série.

Couleurs de carrosserie : blanc Alaska, beige gazelle, bleu myosotis.

giving a better air penetration coefficient.

● The "van" part has softer, more rounded lines.

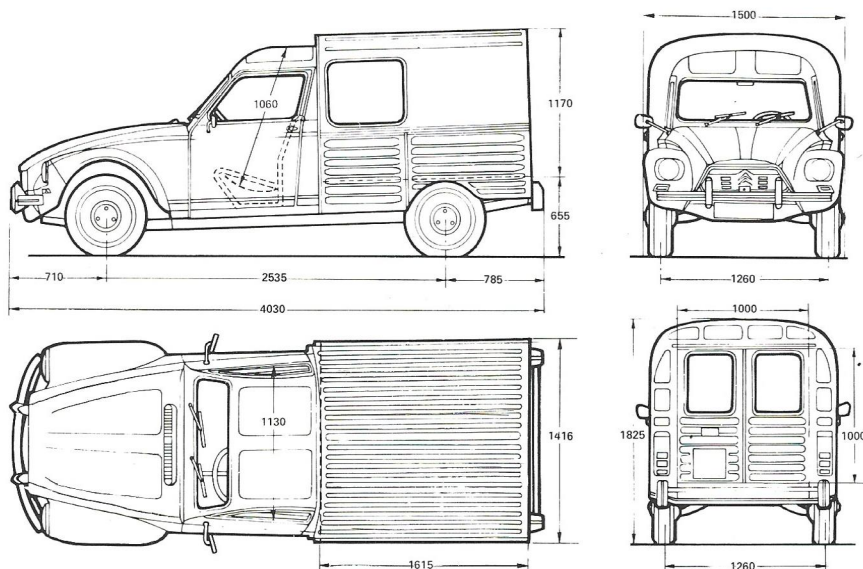
● It is fitted with a new rear bumper.

● The loading volume has been increased by 6 cu.ft to 80.4 cu.ft.

● Useful load length has been increased to 5' 3 1/2"-6" better than before.

● Performance figures for the 602 cc air-cooled flat twin engine have been notably increased, with a maximum speed of 62 mph and a horsepower (21 HP DIN at 5,750 rpm) nearly 20 % greater than that of the AZU-AK models. Max. torque, DIN: 30.4 lb ft at 3,500 rpm.

● Driver's cab comfort has not been neglected: better visibility, downward sliding windows, more comfortable position for both driver and passenger, seats adjustable front-to-rear, a new Dyane-type instrument panel and dashboard, inertia seat-belts as standard fittings.



Dessin Editechnic (Citroën D 7).

échos

MAXI-COFFRE POUR LES GS

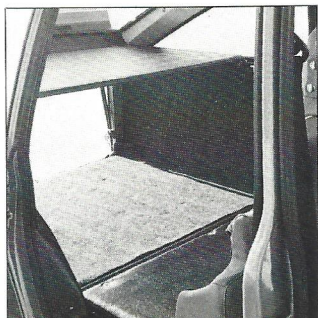


Photo Citroën 18.252

PARIS (France). D'un seul geste, on rabat sans effort la banquette arrière dont le dossier prolonge alors le plancher de la malle. Surface plate de chargement de 1,57 m de long, à 42 cm au-dessus du sol quelle que soit la charge (suspension hydro-pneumatique). C'est l'option « maxi-coffre » offerte sur les berlines GSpécial et GS Club. Charge utile : 350 kg.

MEGABOOT FOR GSS

PARIS (France). One effortless movement is enough to bring down the rear seat, whose back then extends the boot floor, making available a flat loading surface 5' 1 3/4" long, 16 1/2" above the ground regardless of load (hydropneumatic suspension). This is the optional "Mega-boot" available on GSpecial and GS Club saloons. Useful load: 770 lbs.

UN MILLION DE CITROËN MONTEES A FOREST



Photo Citroën 30.110

BRUXELLES (Belgique). L'usine de Forest a produit en décembre la 1.000.000^e Citroën montée dans ses ateliers. C'était une LN. Ce modèle a été mis en production dans l'usine belge de Citroën pour compléter la production d'Aulnay afin de mieux répondre à la demande de la clientèle. Depuis la remise en activité de Forest, en 1948, la plupart des modèles Citroën (11 et 15 CV, 2 CV berlines et camionnettes, Panhard, Dyane, AMI 8, ID-DS, camionnettes H, Méhari, LN) y ont été assemblés, pour le marché belge et pour l'exportation.

ONE MILLION CITROËNS ASSEMBLED AT FOREST

BRUSSELS (Belgium). During the course of December last, the Forest works produced the 1,000,000th Citroën assembled in its shops. The car was an LN. This model has been put into production in Citroën's Belgian works to complete Aulnay's production and to answer better to customer demand. Since, in 1948, the Forest works resumed activity, most Citroën models (11 and 15 CV, 2 CV saloons and light vans, Panhard, Dyane, AMI 8, ID-DS, H light vans, Mehari and LN) have been assembled there, both for the Belgian market and for export.

LA GS X2 EN ESPAGNE



Photo Citroën 18.264

MADRID (Espagne). La GS X2 (moteur 1222 cc, 64 ch

DIN à 5.750 tr/mn), désormais fabriquée dans l'usine Citroën de Vigo (Galicie) a été commercialisée en Espagne en février dernier.

GS X2 IN SPAIN

MADRID (Spain). The GS X2 (1222-cc engine, 64 HP DIN at 5,750 rpm), now produced in the Citroën works at Vigo (Galicia) was put on the Spanish market in February last.

ACCORD AVEC L'U.R.S.S.



Photo Citroën 30.48

MOSCOU (U.R.S.S.). Les Automobiles Citroën ont signé, le 20 décembre 1977, un protocole de coopération scientifique et technique avec le Comité d'État du Conseil des Ministres de l'U.R.S.S. pour la Science et la Technique. Ce protocole avalise Citroën comme « interlocuteur valable », dont l'avance dans la recherche et la technologie est suffisamment affirmée pour lui permettre de participer à des projets industriels de l'Union Soviétique.

AGREEMENT WITH THE USSR

MOSCOW (USSR). On 20 December 1977, Automobiles Citroën signed a scientific and technical cooperation protocol with the State Committee of the Council of USSR Ministers for Science and Technology. This protocol names Citroën "a valid interlocutor" sufficiently advanced in the field of research and technology to allow it to be called in on the Soviet Union's industrial projects.

GEORGE TAYLOR A L'U.D.A.

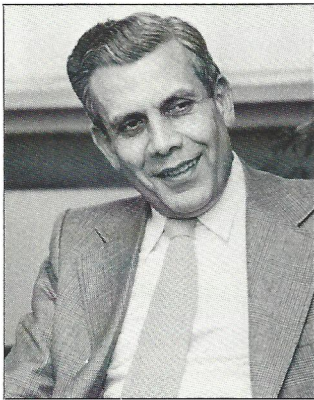


Photo Guyot (Citroën 6A115)

PARIS (France). Le 23 février, M. George Taylor, président du Directoire Citroën, a été élu président de l'Union des Annonceurs, association qui regroupe les principaux annonceurs de publicité en France, soit 70 % du total des budgets publicitaires français.

GEORGE TAYLOR CHAIRMAN OF U.D.A.

PARIS (France). On 23 February Mr. George Taylor, Chairman of the Citroën Directorate, was elected Chairman of the "Union des Annonceurs" ("Advertisers Association"), which groups the biggest advertisers in France, representing 70 % of all French advertising appropriation.

OLCIT SORT DE TERRE

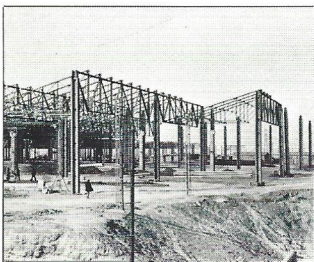


Photo Citroën 30.121

CRAIOVA (Roumanie). Les travaux de construction de l'usine automobile « Olcit » se poursuivent normalement. Les fondations sont terminées et les charpentes métalliques dressées. L'achèvement des

bâtiments est prévu pour cette année. Il sera procédé ensuite (1979) à la mise en place des moyens de production.

OLCIT : COMING UP!

CRAIOVA (Rumania). Construction work on the "Olcit" motor factory is proceeding normally. Foundations are in and the metal framework is up. Buildings are scheduled to be completed this year. Later (1979), production means will be installed.

SALON DE BRUXELLES



Photo Lucien Duval (Citroën 30.111)

BRUXELLES (Belgique). C'est M. Raymond Ravenel, membre du Directoire des Automobiles Citroën (ci-dessus à droite) qui a reçu S.A.S. le Prince Albert de Liège sur le stand Citroën du Salon de Bruxelles (6 au 16 janvier 1978). 29.715 Citroën ont été immatriculées en Belgique en 1977, soit 4,6 % de mieux qu'en 1976, alors que l'ensemble du marché a diminué de 1,7 %.

BRUSSELS SHOW

BRUSSELS (Belgium). Mr. Raymond Ravenel, Member of the Directorate of Automobiles Citroën (above, right), greeting H.R.H. Prince Albert of Liège on the Citroën stand at the Brussels Motor Show (6 to 16 January 1978). 29,715 Citroëns were registered in Belgium in 1977, for a score 4.6 % better than that of 1976, whereas the market as a whole dropped by 1.7 %.

TERANGA - FILM

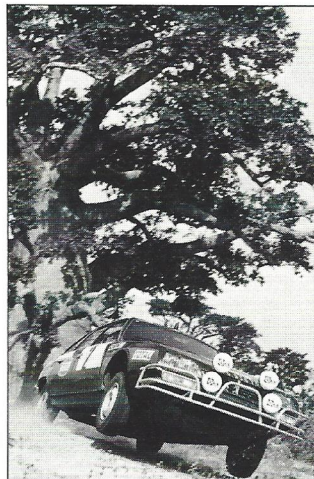


Photo Peyrinet-Malard (Citroën 7.442)

DAKAR (Sénégal). Le 13 février a eu lieu à Dakar la première mondiale de « Teranga Rallye », film de 13 minutes en couleurs sur le Rallye du Sénégal 1977, réalisé par Claude Caillet et Jean Kargayan et présenté par les Relations Publiques Citroën, où des copies 16 mm ou super 8 sont désormais disponibles sur demande.

TERANGA - FILM

DAKAR (Senegal). On 13 February, the world première of "Teranga Rally", a 13-minute colour-film on the 1977 Tour du Sénégal, produced by Claude Caillet and Jean Kargayan and presented by Citroën's Public Relations Division, took place in Dakar. 16-mm copies of the film are now available on request from Citroën's PR Division.

100.000 DYANE EN IRAN



Photo Guyot (Citroën 3C.158)

TÉHÉRAN (Iran). En février dernier la 100.000^e Dyane construite en Iran est sortie de l'usine SAIPA de Téhéran où les petites Citroën sont montées depuis 1969.

THE 100,001 DYANES OF IRAN

TEHRAN (Iran). In February last, the 100,000th Dyane built in Iran rolled off the line at the SAIPA works, Tehran, where the small Citroëns have been assembled since 1969.

GLACE A L'ITALIENNE

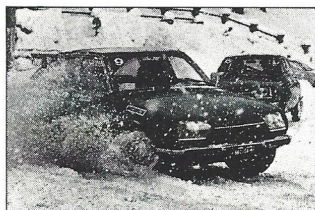


Photo Citroën 30.114

CERVINIA (Italie). Citroën-Italie a organisé en janvier, un séminaire d'études pour la conduite sur neige et glace, pendant trois jours dans la station de Cervinia. Cours et travaux pratiques furent suivis avec beaucoup d'assiduité par la presse italienne.

ICE - ITALIAN STYLE

CERVINIA (Italy). In January, Citroën-Italy organized a seminar for the study of driving on ice and snow. It lasted three days, in the resort of Cervinia. Courses on theory and practical sessions were zealously attended by the Italian press.

OPTION "C. MATIC" SUR CX PRESTIGE

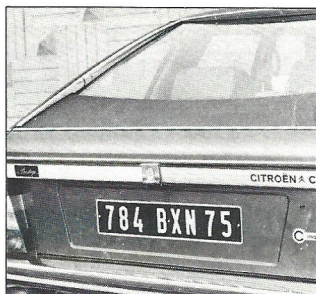


Photo Guyot (Citroën 26.39)

PARIS (France). L'option de la transmission semi-automatique « C matic » est désormais livrable sur la CX Pres-

tige à injection électronique d'essence qui a remplacé la CX Prestige à carburateur, dont la fabrication a été arrêtée.

"C. MATIC" OPTION ON CX PRESTIGE

PARIS (France). The option of "Cmatic" semi-automatic transmission is now available on the electronic petrol injection CX Prestige, which has replaced the carburettor version now out of production.

LA GS GRIMPE EN SUISSE

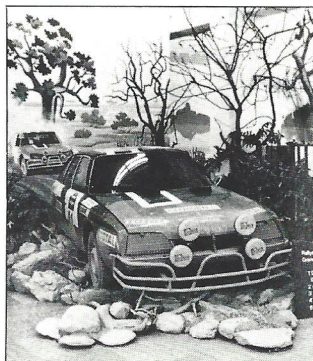


Photo Graffilm (Citroën 30.126)

GENÈVE (Suisse). Deux vedettes sur le stand Citroën au Salon automobile de Genève (du 2 au 12 mars) : la CX 2400 victorieuse du Tour automobile du Sénégal (ci-dessus), et la GS, dont les immatriculations en Suisse ont augmenté en 1977 de plus de 23 % par rapport à 1976 (sur un marché toutes marques qui a augmenté de 15 %). Le break GS est le break le plus vendu en Suisse.

GS CLIMBING IN SWITZERLAND

GENEVA (Switzerland). Two star turns shared the Citroën stand at the Geneva Motor Show (2 to 12 March) : the CX 2400 victorious in the "Tour Automobile du Sénégal" (above), and the GS, whose Swiss registrations in 1977 shot up by more than 23 % over 1976 (for an overall market increase of 15 %). The GS Estate is the most widely sold "Estate" in Switzerland.

RAYMOND RAVENEL ET LA S.I.A.

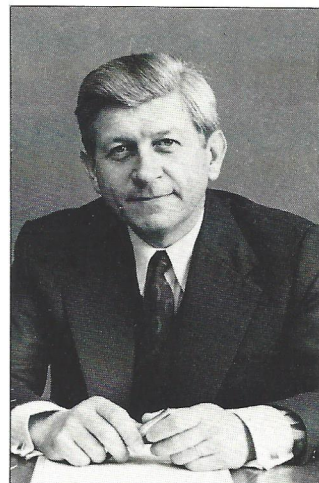


Photo Guyot (Citroën 6A91)

PARIS (France). M. Raymond Ravenel, membre du Directoire des Automobiles Citroën, a été appelé en février dernier, à la vice-présidence de la Société française des Ingénieurs de l'Automobile.

RAYMOND RAVENEL AND S.I.A.

PARIS (France). In February last, Mr. Raymond Ravenel, member of the Automobiles Citroën Directorate, was appointed Vice-President of the French Society of Automobile Engineers (Société des Ingénieurs de l'Automobile).

CX 2400 PALLAS SEMI-AUTOMATIQUE A INJECTION



Photo Guyot (Citroën 24.152)

PARIS (France). Dès la fin de l'année 1977 a été commercialisée une version CX 2400 Pallas à injection d'essence électronique, équipée en série de la transmission semi-automatique Cmatic et de la direction assistée à

rappel asservi. Ce modèle CX 2400 complète la gamme de finition « Pallas » où existe déjà les modèles à carburateur à boîte 4 vitesses ou boîte 5 vitesses en option.

SEMI-AUTOMATIC INJECTION TYPE CX 2400 PALLAS

PARIS (France). At the end of the year 1977, a version of the CX 2400 Pallas, fitted with electronic petrol injection, Cmatic semi-automatic transmission and servo-return assisted steering as standard features, was introduced. This CX 2400 model completes the "Pallas" high-class finish range, which already numbers carburettor models with 4-speed and optional 5-speed gearboxes.

TRAVAIL MANUEL



Photo Lamanda (Citroën 30.122)

PARIS (France). 500.000 personnes, dont le président de la République et le Premier ministre, ont visité, du 27 janvier au 5 février, l'exposition organisée par l'Association Nationale pour la revalorisation du Travail Manuel dans le but de faire mieux connaître la réalité du travail manuel en France et d'informer les jeunes sur les métiers et la formation. Patrice Leroux (ci-dessus), ajusteur en outils de découpe, y était très entouré au cours des démonstrations qu'il faisait de sa spécialité sur le stand Citroën, où se trouvaient aussi représentés d'autres métiers : mécanicien réparateur automobile, ajusteur-modèleur métal, tôliers-formeurs de prototypes de carrosseries, électriciens-bobiniers. A l'entrée du stand étaient exposés

les chefs-d'œuvre de lauréats Citroën des « meilleurs ouvriers de France » 1977.

MANUAL SKILLS

PARIS (France). 500,000 people, and among them the President of the French Republic, were visitors at the exhibition organized, between 27 January and 5 February, by the French National Association for the Rehabilitation of Manual Skills in order to make the truth known about manual jobs in France and to bring young people information regarding the types of trades involved and the training possibilities available. Patrice Leroux (above), punching-tool fitter, had a big audience as he demonstrated his speciality on the Citroën stand, where other crafts were also represented: car-repair mechanic, metal fitter-modeller, body-prototype sheet metal shapers, and electric-coil winders. At the stand entrance were exhibited masterpiece specimens of the work of Citroën prizewinners in the "Meilleurs Ouvriers de France" ("Best French Craftsman") competition for 1977.

ENNERY : DEBUT DES CHANTIERS

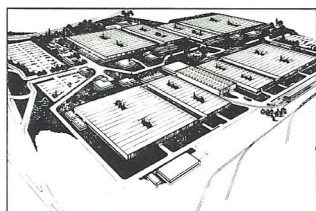


Photo Citroën 30.124

ENNERY (Moselle). En mars dernier a été ouvert le chantier de l'usine de construction mécanique (SMAE) qui doit venir compléter l'usine de Metz dans l'implantation lorraine du groupe Peugeot-Citroën. En mars 1979 les premières machines doivent y être mises en place. Elles sont conçues pour que les fabrications puissent rapidement suivre l'évolution du marché.

ENNERY: BUILDING STARTED!

ENNERY (Moselle, France). Last March, the site for the erection of the mechanical engineering works (SMAE)

intended to complete the Metz works in the Lorraine development of the Peugeot-Citroën group, was started on. First machine tools are due to be put in in March 1979. They are so designed that they can be rapidly adapted to follow market trends.

MELUN-SENART : ÇA MARCHE!

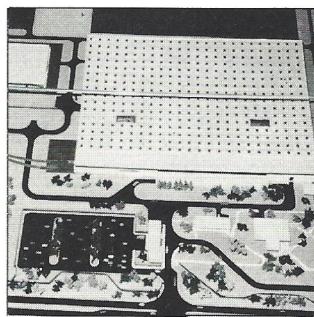


Photo Citroën 30.123

MELUN (France). Au 1^{er} avril 1977, 300 personnes travaillaient déjà au nouveau magasin central de pièces de rechange à Melun-Sénart, où 70.000 m² de terrain sont couverts en totalité et la première tranche d'aménagements terminée comme prévu.

MELUN-SENART: THEY'RE OFF!

MELUN (France). By 1st April 1977, 300 people were already employed in the spares store at Melun-Sénart, where 753,500 sq ft are entirely roofed in and the first stage of fitting-up has been completed according to schedule.

GS "BASALTE"



Photo R|de Seynes (Citroën 18.265)

PARIS (France). Comme la 2 CV « Spot » en 1976, la Dyane « Caban » en 1977, 1978 a vu sortir une série spéciale, de GS cette fois : la GS 1220 cm³ « Basalte » à tirage strictement limité à 1.800 exemplaires. Sa carross-

serie noire est décorée de bandes rouges. Phares anti-brouillard GS X2, essuie-phares, lunette arrière chauffante, enjoliveurs de roues type Pallas, pare-brise super triplex et glaces teintées, toit ouvrant. A l'intérieur : moquette bouclée noire et tissu pieds de coq rouge et noir. Offerte à la vente le 5 avril, le 20 il n'en restait plus un seul exemplaire disponible.

GS "BASALTE"

PARIS (France). As was the case for the 2 CV "Spot" in 1976, and the Dyane "Caban" in 1977, 1978 also has its special series, this time in the GS range: the GS "Basalte" of which no more than 1,800 specimens will be built. Its black coachwork is decorated with red stripes. GS X2 fog lamps, headlight wiper system, heated rear window, Pallas-type wheel trims, super-triplex windscreen, tinted glass windows and sliding roof complete the outer picture. Inside: deep curled-pile carpeting and red-and-black broken-check upholstery. Not on sale until 5 April, every single car of the model had been sold by the 20th of the same month.

LN ET L'ANTIPOLLUTION



Photo Guyot (Citroën 30.115)

PARIS (France). Pendant tout le premier trimestre 1978, des équipes de spécialistes ont visité le réseau français de Citroën. Dotées de Dyane à analyseur de gaz, ces équipes itinérantes procèdent au contrôle antipollution et au réglage gratuit des véhicules de toutes marques qui se présentent à elles pendant leur passage chez les agents Citroën.

LN VERSUS POLLUTION

PARIS (France). During the whole of the first quarter of 1978, teams of specialists

visited the Citroën network in France. Equipped with Dyanes fitted with gas analysers, these travelling teams did anti-pollution checks and adjustments, free of charge, on vehicles of all makes reporting to them during their visits to Citroën Agents.

CITROEN A BEAUBOURG

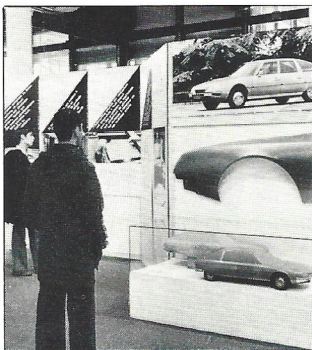


Photo Guyot (Citroën 30.128)

PARIS (France). Démythifier l'ordinateur, situer son intervention dans la démarche de création d'une automobile, d'un supersonique ou de tout autre produit, tel était le but de l'exposition « La conception assistée par ordinateur » organisée par le Centre de Création Industrielle, dans le cadre de la Galerie Actualités du Centre Georges-Pompidou, du 22 mars au 22 mai 1978. Pour illustrer ce thème, une cimaise de textes explicatifs, de photos et de croquis présente aux visiteurs les différentes phases de la création du style de la CX.

CITROEN AT BEAUBOURG MUSEUM

PARIS (France). Making computerization intelligible to the man in the street and situating its role in the designing of a car, a supersonic airline or any other product was the target of the exhibition entitled "Computer-assisted designing", organized by the Industrial Creation Centre in the "Topical Subjects" gallery at the Georges Pompidou Centre between 22 March and 22 May 1978. To illustrate the theme, a frieze of explanatory texts, photographs and sketches showed visitors the various phases involved in styling the CX.

EXPO - JEUNES 78



Photo Malard (Citroën 30.103)

PARIS (France). « Expo-Jeunes 1978 » avait de l'avance puisqu'elle s'est tenue du 14 au 20 décembre 1977 au Palais des Congrès. Cette exposition destinée à l'information de la jeunesse n'en a pas moins reçu quelque 25.000 visiteurs. Citroën y était représentée par un stand commun de l'École technique et des Relations Publiques de la marque. (Ci-dessus, un coin du stand consacré aux 2 CV Cross.)

EXPO - JEUNES 1978

PARIS (France). "Expo-Jeunes 1978" was ahead of its time, since it was held from 14 to 20 December 1977 at the Palais des Congrès. This exhibition, intended to provide information for young people, received some 25,000 visitors. Citroën was present with a stand shared by the marque's Technical School and Public Relations Division (above, a corner of the stand devoted to 2 CV-Cross races).

200 000 DIRAVI

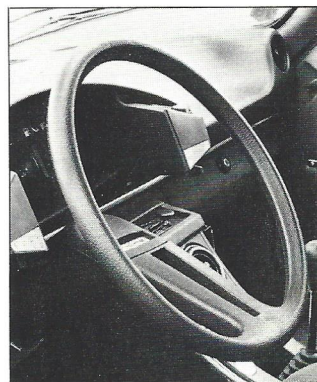


Photo Mounicq (Citroën 24.146)

PARIS (France). Le 1^{er} février, l'usine Citroën d'appa-

reillage hydraulique à Asnières a produit sa 200.000^e direction assistée à rappel asservi. Cette direction, dérivée de celle de la SM, est l'une des plus fiables et des plus perfectionnées du monde. Elle équipe, de série ou en option selon les modèles, les CX et les Prestige. 95 % des clients CX la choisissent.

200,000 "DIRAVI"

PARIS (France). *DIRAVI stands for "Direction assistée à Rappel asservi": servo-return assisted steering. This steering system is among the most advanced and the most reliable in the world. Standard or optional according to models, fitted to CXs and Prestiges, it is chosen by 95 % of CX buyers. On 1st February, Citroën's hydraulic systems factory at Asnières brought out its 200,000th steering of this type.*

JOYEUX ANNIVERSAIRE



MANGUALDE (Portugal). Il ne fallut pas moins de six hommes pour porter ce gâteau du 50^e anniversaire de

Citroën au Portugal qui fut servi au personnel de l'usine de Mangualde, à la fin de l'année 1977, au cours d'une cérémonie sympathique que présidait M. George Taylor, président du Directoire Citroën.

HAPPY BIRTHDAY

MANGUALDE (Portugal). *No fewer than six men were required to carry this cake for the 50th anniversary of Citroën in Portugal. It was served to the personnel of the Mangualde works in late 1977, during a delightful ceremony presided by Mr. George Taylor, Chairman of the Citroën Directorate.*

AU SALON DE BELGRADE

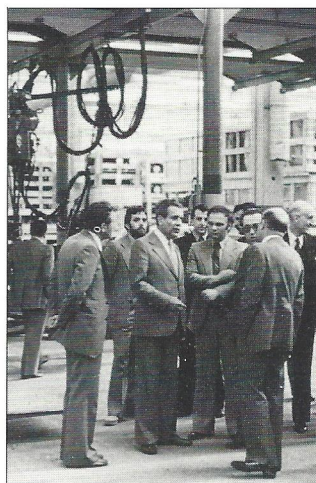


Photo (Citroën 30.131)

BELGRADE (Yougoslavie). Le 31 mars, à l'occasion du

Salon de Belgrade, CIMOS, société mixte franco-yougoslave dans laquelle Citroën détient 49 % du capital, a annoncé ses résultats 1977 : près de 10.000 véhicules Citroën vendus, chiffre d'affaires en augmentation de 34 %. Prévisions pour 1978 : 12.500 véhicules Citroën construits et vendus sur le marché yougoslave (8.000 Dyanes, 4.000 GS et 500 CX, dont le montage commencera cette année en Slovénie). Cidessus : M. Taylor visite l'usine où sont montées les Citroën yougoslaves.

AT BELGRADE MOTOR SHOW

BELGRADE (Jugoslavia). *On 31 March, at the Belgrade Motor Show, CIMOS (a mixed Franco-Jugoslav company, 49 % of whose capital is in the hands of Citroën) announced its results for the year 1977; nearly 10,000 Citroën vehicles sold, and a turnover increase of 34 %. Forecast for 1978; 12,500 Citroën vehicles to be built and sold on the Jugoslav market (8,000 Dyanes, 4,000 GSs and 500 CXs, whose assembly is to start in Slovenia this year). Above ; Mr Taylor visiting the works where the yougoslav Citroens are assembled.*

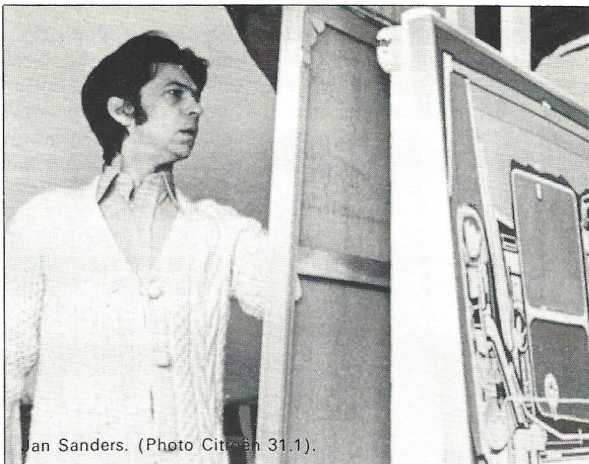
échos

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROEN

3 MOIS	1978		1977		Var. 78/77	1976
	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections		
Production voitures particulières	190 621 198 737	184 179 194 612	+ 3,5 % + 2,12 %	165 991 177 135		
Production véhicules utilitaires	19 412 28 381	17 181 22 150	+ 12,9 % + 28,1 %	18 694 23 425		
TOTAL PRODUCTION	210 033 227 118	201 360 216 762	+ 4,3 % + 4,7 %	184 685 200 560		
Exportation voitures particulières	99 026 107 142	92 498 102 931	+ 7,06 % + 4,09 %	79 860 91 004		
Exportation véhicules utilitaires	4 832 10 698	2 975 7 944	+ 62,4 % + 34,6 %	3 923 8 654		
TOTAL EXPORTATION	103 858 117 840	95 473 110 875	+ 8,7 % + 6,2 %	83 783 99 658		



Paulette Blumberg (Photo Citroën 30.112).



Jan Sanders. (Photo Citroën 31.1).

DEUX PEINTRES ...et l'automobile

L'automobile a si profondément marqué notre époque que l'on devrait s'étonner de ce qu'elle n'ait pas plus servi de thème aux peintres et aux sculpteurs contemporains. Beaucoup certes — comme Montaut ou Cappiello — l'ont représentée. Quelques-uns ont tenté une approche délibérément originale — abstractions de Moretti, accumulations d'Arman, compressions de César — mais ceux-là souvent contestaient.

Toute autre est la démarche des deux peintres dont Citroën a présenté successivement les œuvres en son magasin des Champs Élysées à Paris : Paulette Blumberg (du 30 mars au 16 avril) et Jan Sanders (du 18 mai au 5 juin).

Si leurs propos comme leurs techniques sont très dissemblables, ils ont cependant d'autres points de rencontre que d'avoir tous deux pris Citroën comme sujet. Ils ont une attirance commune pour l'objet automobile et les pièces mécaniques (certes exprimée par des moyens très différents, comme le lecteur le constatera dans les pages suivantes) qu'ils considèrent sans irrespect.

Leur art récuse toute brutalité, toute violence paroxystique, tout négativisme de l'absurde. Au contraire, il intègre la réalité d'aujourd'hui, il l'apprivoise et en dévoile les richesses parfois inattendues. « Témoins de leur temps » certes, « hyper-réalisme » ou « nouvelle figuration » si l'on veut. Mais ils ne se réclament d'aucune école et poursuivent chacun un itinéraire individuel qui est celui de vrais peintres : ils ne manifestent pas, ne plaident pas, ne calculent pas ; leurs œuvres ne racontent pas d'histoires : elles donnent à voir. Belles sans esthétisme, vraies sans ostentation, avec une efficace discrétion, elles divulguent l'aspect second des choses et la poésie sous-jacente aux objets de notre temps.

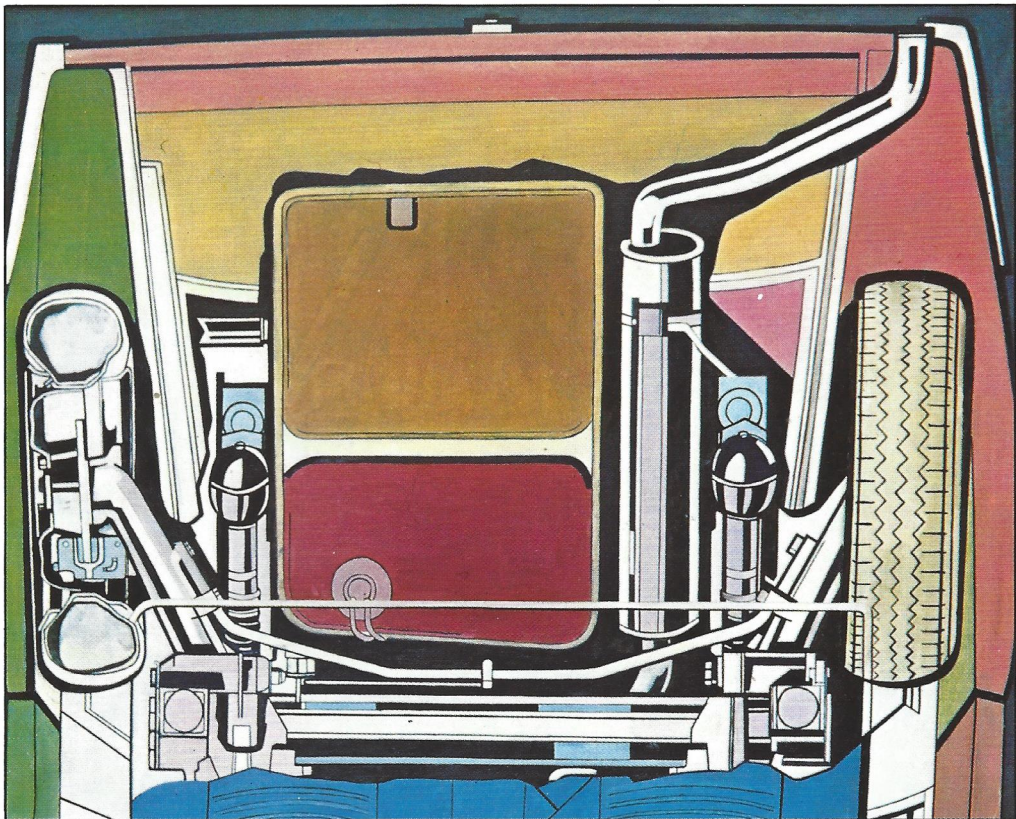
« Une œuvre d'art devrait toujours nous apprendre que nous n'avions pas vu ce que nous voyons » écrivait Paul Valéry.

The motor car has left its imprint so deep on our era that it is amazing how little it has provided in the way of inspiration for contemporary artists and sculptors. Many, of course—such as Montaut or Cappiello—have represented it. Some have tried a deliberately original approach — Moretti's abstractions, Arman's accumulations, César's compressions—but these often were "agin the establishment". The approach of the two artists, whose work has successively been presented by Citroën in the marque's Champs-Élysées showrooms in Paris—Paulette Blumberg (30 March-16 April) and Jan Sanders (18 May to 5 June), is on the other hand quite divergent.

While what they have to say (and their way of saying it) differs widely, they do have points in common besides the fact that they have both taken Citroën as theme for their inspiration.

Both are under the fascination of the motor car, as an object, and of mechanical parts (expressed with very different means, as the reader will see in the pages that follow), and consider them with no lack of respect nor derision. Their art refuses brutality in any form, any paroxysmal violence, and nihilism through absurdity. On the contrary, it embraces today's reality, taming it and revealing its sometimes unexpected richness.

"Witnesses of their times" beyond doubt, "hyperrealists" or "new representationists" perhaps. But they kowtow to no school, each pursuing an individual route as all true artists do: they do not agitate, neither do they plead, nor yet calculate; their pictures have no tale to tell: they are there to feast the eye. Fine without aesthetic pretensions, true without ostentation but with effective discretion, they divulge the second aspect of things and the poetry underlying the objects of our times.



Ci-dessus : « Vue arrière de Citroën CX par dessous », toile (100 x 80 cm) de Jan Sanders. (Photo News Service, Citroën 31.12).

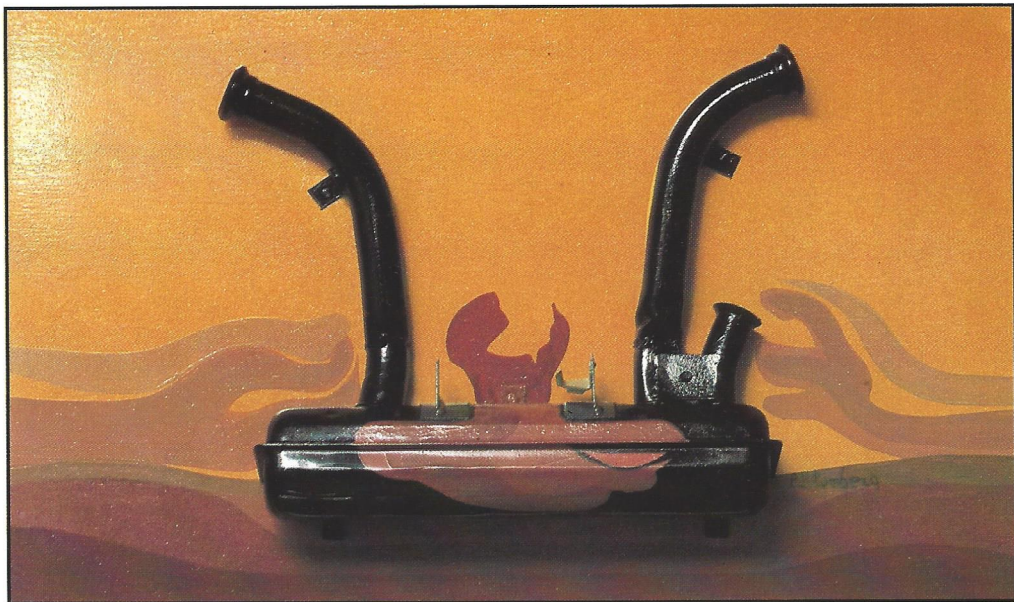
Above : « Rear view of Citroën CX from underneath » canvas (40" x 32") by Jan Sanders. (Photo News Service, Citroën 31.12).

Ci-dessous : « Racines bleues », peinture sur bois et calandre de Citroën H (110 x 110 cm). (Photo Peyrinet/G. Guyot, Citroën 31.6).

Below : « Blue roots » painting on hood and Citroën H radiator grill (44" x 44"). (Photo Peyrinet/G. Guyot, Citroën 31.6).



Paulette Blumberg, « Dunes » (échappement de 2 CV)
85 x 50 cm (Photo Peyrinet-Goyot, Citroën 31.3).



PAULETTE BLUMBERG

C'est en 1975, à l'occasion de fréquents voyages sur l'autoroute Paris-Amsterdam, que Paulette Blumberg, contrainte par le trafic à suivre de nombreux camions, fut frappée par l'aspect de merveilleuses œuvres abstraites qu'offrait l'arrière des « gros porteurs ».

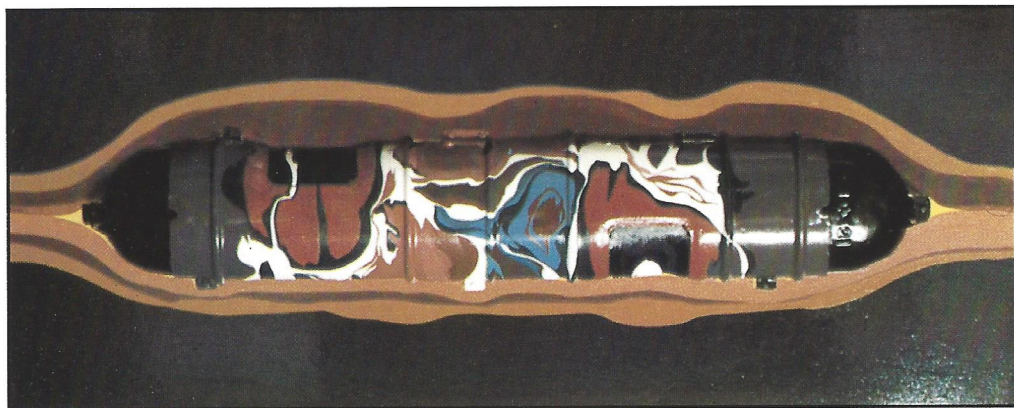
Elle tenta de les reproduire sur ses toiles et dut finalement y renoncer, incapable d'y recréer toute la force de l'automobile dans son contexte vrai. Et c'est en s'interrogeant sur son échec, en cherchant à en analyser les raisons, qu'elle fut conduite à examiner les différentes parties qui contribuaient à la perfection de l'ensemble. Elle découvrit ainsi les pièces de mécanique ou de carrosserie, en même temps qu'elle constatait que celles-ci lui étaient plus accessibles que l'entité automobile globale.

Ces pièces abandonnées quand elles sont hors d'usage, ces pièces devenues inutiles, où elle retrouve cependant un peu de cette vigueur qui l'avait tant impressionnée dans les gros camions, Paulette Blumberg veut les réhabiliter. Elle dissèque l'automobile pour y décou-

It was in 1975 that Paulette Blumberg, during frequent motorway trips between Paris and Amsterdam, and forced as she was by the traffic to drive behind numerous lorries, was struck by the aspect of the marvellous abstract designs displayed on the back ends of heavy trucks. She attempted to render them on canvas, but finally had to give up, deeming herself incapable of recreating the full force of the motor vehicle in its true context. And it was by searching self-questioning as to her failure, and by analysis of the reasons for it, that she was led to examining the various parts that together built up the perfection of the whole. She thus discovered mechanical parts and body subassemblies, while also noting that these parts were more accessible than the car as an overall entity.

Paulette Blumberg wished to rehabilitate these components cast aside because unserviceable, these now useless parts in which she nevertheless found some of the vigour which had so impressed her in the big trucks. She dissected cars to discover the components that inspired

Paulette Blumberg, « Citroscape » (échappement de CX)
125 x 50 cm (Photo Peyrinet-Guyot, Citroën 31.4).



virer des éléments qui l'inspirent. Elle hante les entrepôts des casseurs, elle plonge dans les capots, interroge les châssis, décortique les carrosseries. Elle en tire des pièces qui l'intéressent ou la fascinent. Déjà, par ce choix, elle restitue à l'objet sa singularité première. Puis elle construit son œuvre peinte autour de lui, lui conférant ainsi une réalité nouvelle et inattendue.

Elle glane des trouvailles aux lisières du monolithe de la civilisation industrielle

her. She haunted the scrap yards, she dived under bonnets, she contemplatively considered chassis and dismantled coachwork. She extracted the parts that interested or fascinated her. The mere fact of her choosing one was enough to restore to the object its initial singularity. Then she constructed her painting round it, thus giving it new, unexpected reality. She gleaned her finds from the borders of the industrial civilization monolith, and prescribed for them a new existence



Paulette Blumberg, « Regards » (capotage du moteur de 2 CV)
75 X 55 cm (Photo Peyninet-Guyot, Citroën 31.5).

et leur prescrit une nouvelle existence qui transcende leur utilité. Son hasard corrige leur nécessité.

Avec un grand souci de respecter leurs formes, de se laisser guider par elles, elle les incorpore à son art, elle en fait le centre de ses toiles (qui ne sont déjà plus des toiles car le problème d'un support stable s'étant posé, il fallut passer au contre-plaqué). Alors l'éclat des couleurs, la transparence des glacis, leur ouvrent de nouvelles perspectives — à tous les sens du mot — et leur fixent un imprévu destin.

Ainsi, ce pot d'échappement de 2 CV, ou de CX, ce capotage du moteur d'une GS, cette calandre de fourgon H — dont elle ne connaît ni les noms, ni les usages, mais dont il lui suffit qu'ils aient vécu, servi, et qu'ils en soient marqués, usés, rouillés, déformés parfois par l'usage ou l'accident — deviennent-ils entre ses mains « dunes », « citroscape », « scarabée sacré », « racines bleues »...

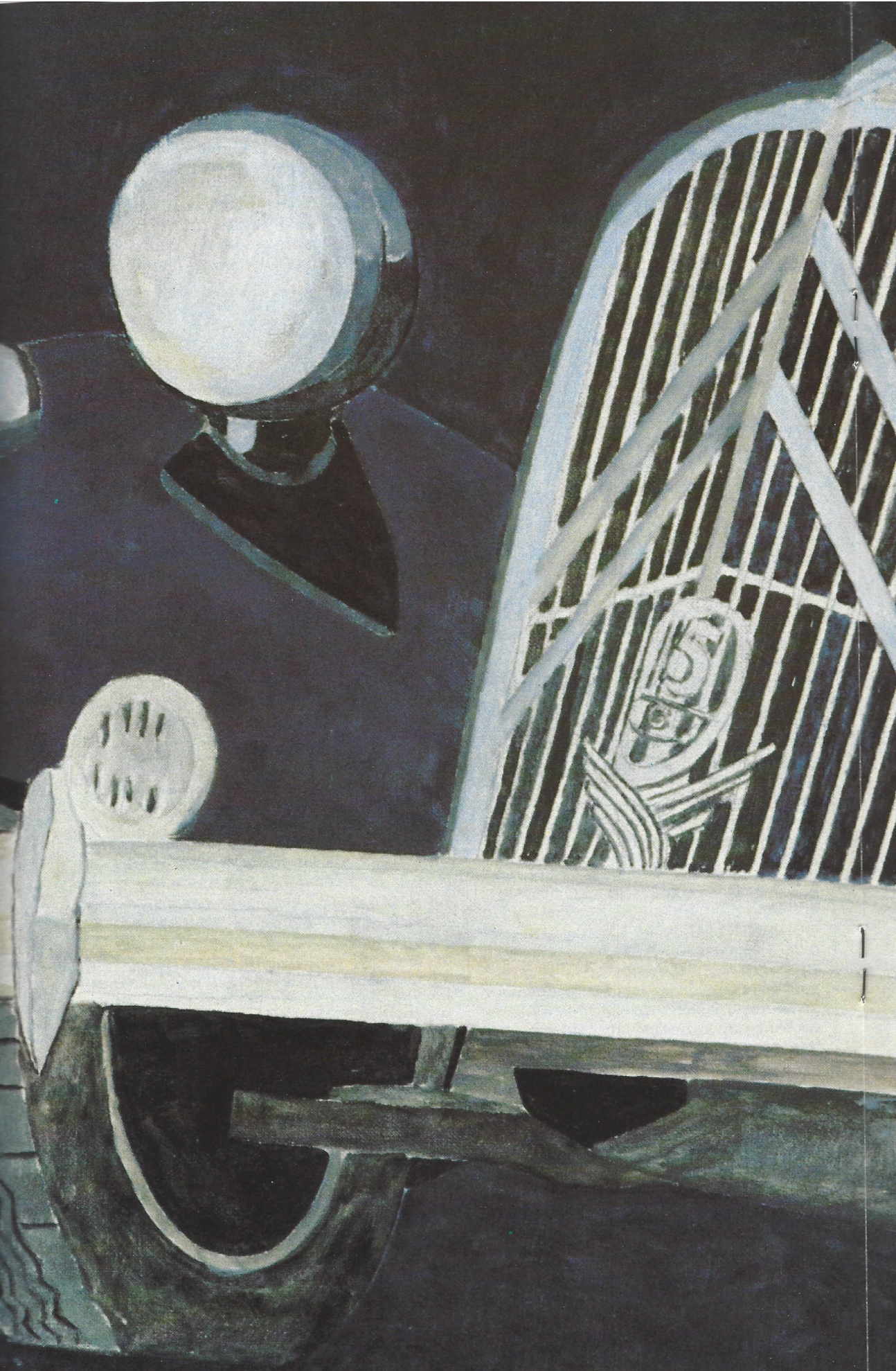
Non pas **métamorphoses**, mais très exactement l'inverse : **métaphores** ; la forme ne change pas, son apparence et son environnement modifiés lui affectent une nouvelle signification.

transcending their practical use. Her randomness corrected their necessity.

Always careful to respect their forms and to let herself be guided by them, she incorporated them into her art and made them the centre of her canvases (no longer of canvas for, the problem of support stability having arisen, it proved necessary to resort to plywood). In this new context the vividness of colours, the transparency of glazes, open up fresh prospects and perspectives, leading them to unexpected fates.

Thus such a 2 CV or CX silencer, this bonnet from a GS, that radiator grille from a H van, whose names or uses she has no idea of, but which — and this is what is important to her — having lived and served, bear the scars of life, of use, of rust, and are sometimes distorted by wear or a crash, will in her hands turn into "dunes", a "citroscape", a "sacred beetle", or "blue roots"...

Not metamorphoses, but their exact converse: metaphors; the form remains unchanged, but modified appearance and environment imbue it with new meaning.



PIET MONDRIAN, « LA QUINZE » 50 × 40 cm (Photo News Service. Citroën 31.13).



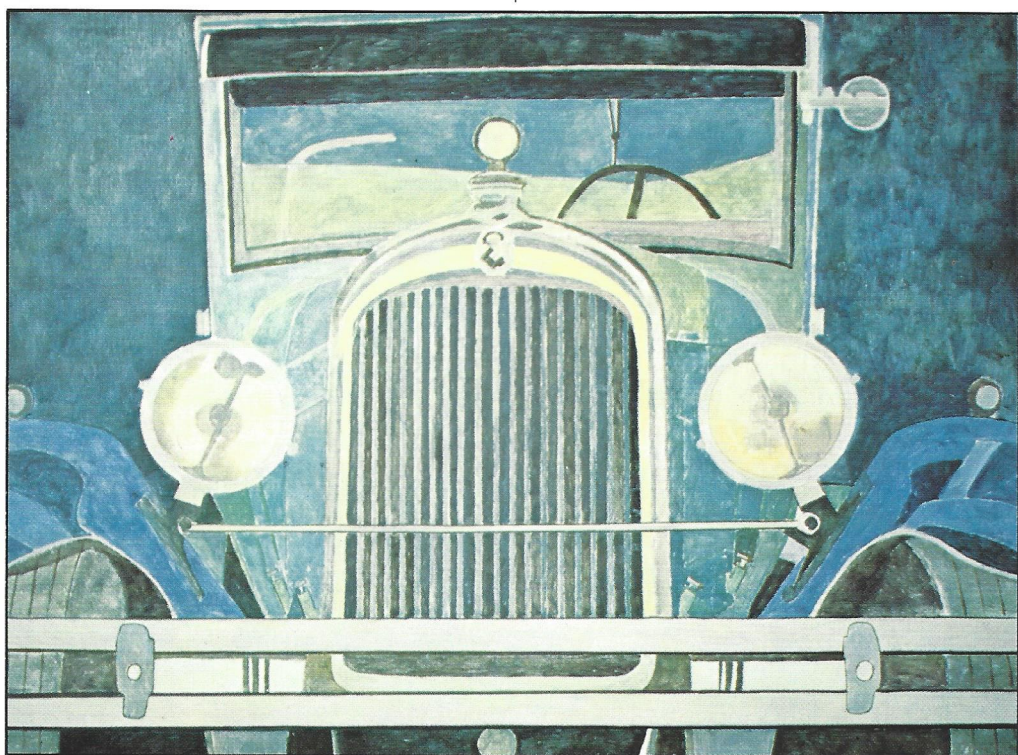
JAN SANDERS

D'abord tenté par la beauté stricte des voitures anciennes ou la pureté lisse de grands plans de carrosserie actuelles, Il en vint à approfondir son regard jusqu'à découvrir — et dévoiler — la structure sous l'apparence. Sur les toiles présentes de Sanders, c'est l'intégralité de l'automobile qui nous est restituée, dans sa vérité technique et sa réalité profonde. Il nous montre qu'une automobile, ce n'est pas tant une forme qu'une création organisée de l'esprit humain, un objet cohérent répondant à une fonction, dont il divulgue les mécanismes tapis sous les tôles qui les enveloppent.

Cette bouleversante présence des choses, Sanders la manifeste avec un art bien à lui, qu'il contrôle minutieusement.

He is first attracted by the strict beauty of antique cars, or by the smooth purity of the large current body models — then Jan Sanders manages to extend his vision in such a manner as to reveal substance within appearances. In Sanders' paintings, the whole car is reconstituted for us in its technical existence and its true reality. He shows us that an automobile is not so much a form as an organized creation of the human mind: a concrete object which serves a function. Sanders illuminates the mechanisms hidden beneath the metal bodies that cover them.

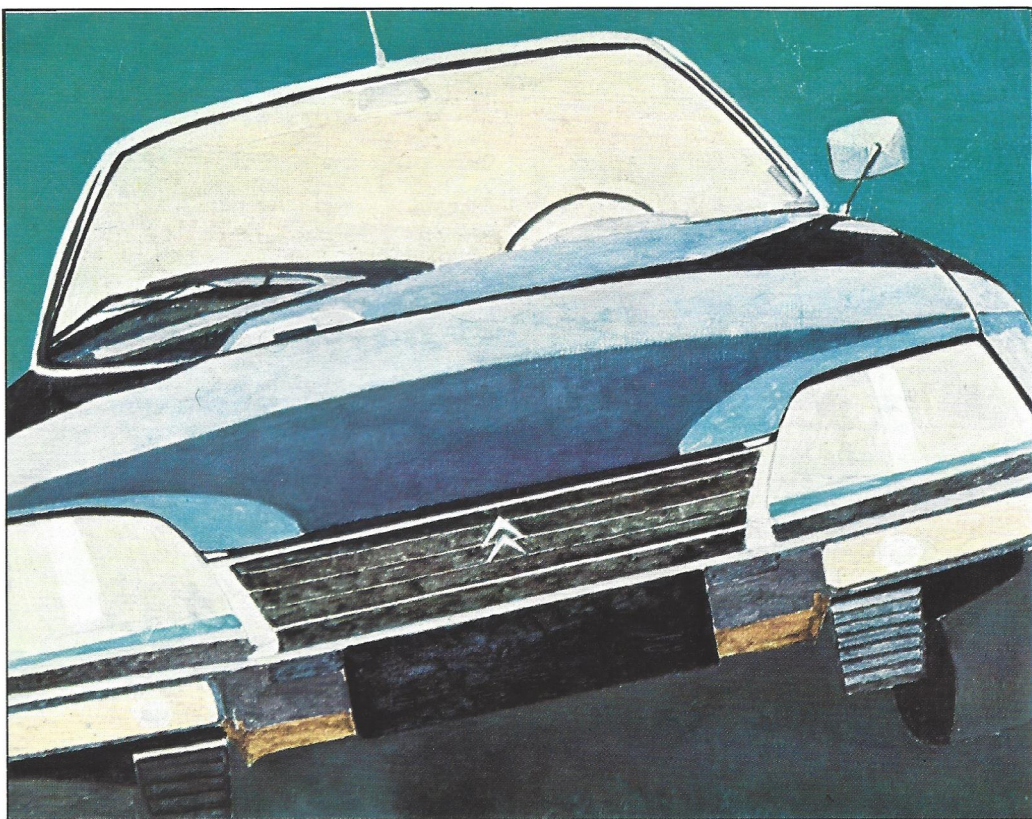
He demonstrates this overwhelming presence of things with a meticulous, personalized art.



Ses modes d'expression sont traditionnels. Non par méconnaissance des procédés dont usent les tenants de la Nouvelle Figuration, qu'il a d'ailleurs expérimentés avant d'y renoncer : reports acryliques, décalques, trames, agrandissements photographiques. Mais parce qu'on ne se refait pas, qu'on ne se renie pas, quand on est peintre, et flamand de surcroît. La peinture reste la peinture. Peinture sans éclats de voix, sans écart de vocabulaire. Un dessin rigoureux mais original, un bonheur simple dans la structure des lignes, le placement des volumes. Et puis la couleur, employée avec une apparente économie de moyens. Pourtant, à y regarder de plus près, celle-ci fonde les séductions de son langage épuré sur une longue patience et un merveilleux équilibre. Sobriété de virtuose, suprême habileté d'une science qui sait se faire oublier. Matité des

His means of expression are traditional. This is not due to a lack of acquaintance with the techniques employed by adherents to the "Nouvelle Figuration". In fact, he experimented with them before abandoning them: acrylic transfers, tracing paper, silkscreening, photographic enlargements. The reason is that one does not repeat oneself, one does not deny oneself, when one is a painter, and especially a Flemish painter. Painting is painting. Painting without shouting, without discarding the language. An original but rigorous design, a simple enjoyment of the structure of lines, the placement of volumes. Colour, which is used with a clear economy of means. However, in looking closer it can be seen that this forms the attractions of his refined language based on steady patience and a splendid balance.

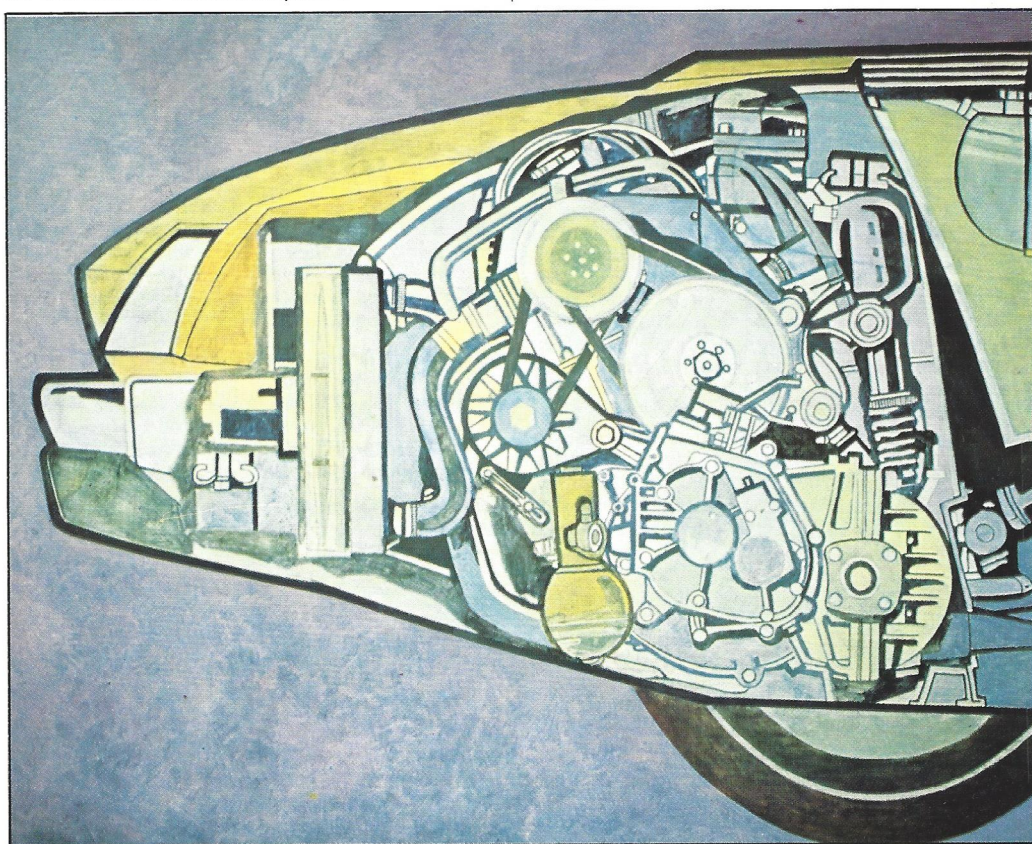
This is the subtle science of a restrained



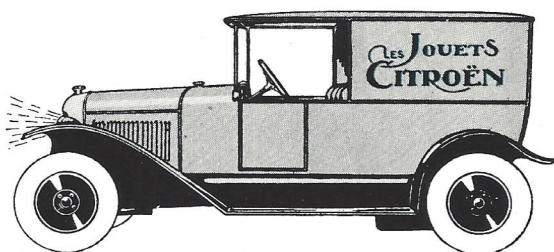
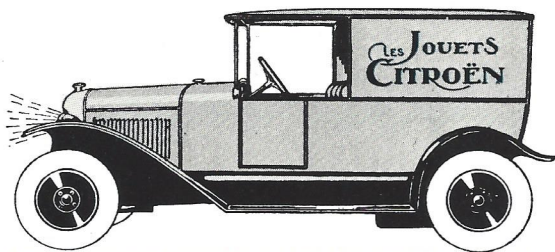
Jan Sanders. « One Citroën CX 1 », 50 x 40 cm (Photo News Service. Citroën 31.10).

couleurs diluées à l'essence sur des toiles absorbantes (les plus difficiles à travailler), paradoxale impression de camaïeu à partir de la juxtaposition de teintes dangereuses à marier, dont la conjonction est ici parfaitement dominée, tonalités réputées agressives savamment apprivoisées, jusqu'à leur faire jouer d'harmonieux accords. Et quelle force dans le murmure puissant de ces litotes chromatiques !

virtuoso. The colours are mat; diluted and then applied to absorbant canvasses (which are the most difficult to work with). The juxtaposition of colours which are most dangerous to mix gives the paradoxical impression of a camaïeu. Here, their union is perfectly controlled, these supposedly shocking colours are applied with a fine hand, in such a way as to make them harmonize. A quiet power beathes through these chromatic visions.



Jan Sanders. « Motor profile Citroën CX », 100 x 80 cm (Photo News Service. Citroën 31.11).



Quand André Citroën disait : « Il faudrait que les premiers mots que connaisse un enfant soient : Maman, Papa et... Citroën », ce n'était pas seulement une boutade. Il avait compris l'un des premiers l'importance qu'allait prendre l'automobile pour le monde de l'enfance et en avait aussitôt tiré des conclusions pratiques. Bientôt, près d'un million d'enfants, chaque année, parlèrent de leur Citroën avec autant de fierté que leurs parents de la leur.

When André Citroën said: "The very first words a child should know are: Mummy, Daddy and... Citroën", it was not in mere jest. He, among the first, understood the importance of the role the motor car was going to play in the eyes of children—and had immediately drawn practical conclusions. Before long, close on a million children were speaking with as much pride of their Citroën as their parents of theirs.

Dès 1923 apparaît le premier jouet Citroën. C'est la réplique exacte de la voiture sortant de chaîne à cette époque : la B 2 torpédo 10 HP, car André Citroën avait aussi compris l'un des premiers la nécessité de l'exactitude et du sérieux dans la fabrication des jouets pour enfant. D'une longueur de 40 cm, ce premier modèle fut le seul sans moteur, prévu seulement pour être tiré avec une ficelle comme les anciens jouets.

The first toy Citroën went on the market as early as 1923. It was the exact replica of the car then coming off the assembly lines: the B 2 10 HP "Torpedo" (open tourer), for André Citroën was also among the first to recognize the necessity of building accurate, well-made models for the youngsters. 16 inches long, this first toy car was the only one not to be motor powered: it was just pulled on the end of a string, like the toys of tradition.

La même année apparut la B 2 à moteur mécanique, 15.000 exemplaires en furent produits en 1923.

In the same year, the B 2 with a clockwork motor came out. 15,000 were produced in 1923.

Ensuite, ce fut la série des célèbres 5 HP, en plusieurs versions suivant qu'il s'agissait des premiers modèles avec des roues métalliques étroites et la calandre en nid d'abeilles ajouré, tableau de bord en aluminium, puis vers la fin des 5 HP, roues plus larges, calandre comportant un papier imprimé imitant le nid d'abeilles. Les couleurs étaient les mêmes que dans la gamme des voitures véritables : jaune clair, bordeaux, bleu. Ce modèle a constitué la première grande série de jouets. Il eut, à l'époque, un succès considérable.

Then came the series of the famous 5 HPs, in several versions to correspond to the real cars: the first models had narrow metal wheels, a honeycomb radiator, and an aluminium dashboard; or, towards the end of the 5 HPs, wider wheels and a radiator grill bearing a printed paper facsimile of a honeycomb. The colour schemes were the same as those of the "adult" car range: light yellow, wine red, blue. This model was the first of the mass-produced toys. At the time, it met with considerable success.

Les B 2 suivirent, toujours en torpédo, mais aussi en version taxi. Apparaissaient, dans le même temps, les camionnettes publicitaires, dont celles des « Jouets Citroën » (voir dessin ci-dessus).

The B 2s followed, still in the open tourer version, but also in the taxi version. Simultaneously, the advertising vans came out, and among them those of "Jouets Citroën" (Citroën Toys) (see drawing above).

En 1924, Citroën célèbre la Croisière Noire en construisant la réplique exacte de l'auto-chenille, avec un moteur spécial d'une précision d'horlogerie, faisant fonctionner des chenilles de cuir qui permettent à la voiture de franchir des obstacles.

In 1924, Citroën celebrated the Trans-Africa Run ("Croisière Noire") by building an accurate scale model of the special half-track vehicle, with a high-precision clockwork motor driving leather caterpillar tracks allowing the toy car to clear obstacles.

En 1925, la production des jouets Citroën atteint près de 65.000 exemplaires.

In 1925, Citroën toy production reached a figure of nearly 65,000.

En 1927/1928, ce fut la série des B 14 où Citroën offrait tout l'éventail de ses carrosseries : conduite intérieure, coupé de ville, torpédo et un taxi très rare reprenant la partie arrière de la B 2. Un châssis indémontable se fit à partir de la B 14, très dépouillé, avec, sur la plaque d'immatriculation, la mention « Bébé 14 ».

In 1927/1928 came the B 14 series, among which Citroën offered the complete range of its bodies: saloon, coupé-de-ville, open tourer and a very rare taxi version comprising the rear portion of the B 2. A stripped B 14 chassis, which could not be dismantled, was also made; it was highly simplified, and its number-plate bore the proud device: "Bébé 14".

In 1925, Citroën entered the field of human-scale toy cars which children could get into — and drive. The first was a 1/3 reduction of the 5 CV. Reciprocating pedal drive. Chassis

En 1925, Citroën aborde les jouets à l'échelle humaine véritable, en offrant une automobile à la taille de l'enfant. C'est une 5 CV, réduction au tiers du modèle pour adultes. Propulsion par pédales à mouvement alternatif. Châssis à longerons et plate-forme en bois, Essieu avant muni de lames de suspension. Carrosserie en tôle d'acier, type « feuillard », avec ailes avant et arrière en bois. Calandre en laiton. La direction à renvoi était assez rudimentaire, du type direct, avec volant en bois à branches en aluminium recourbé.

En 1928, ce sera la « Citroënnette », à moteur électrique, magnifique reproduction du modèle alors en vogue chez les adultes, la C 6. Châssis en bois, carrosserie en tôle d'acier émaillée. Direction à renvoi. Quatre pneus à chambre à air gonflable. Le moteur électrique, placé à l'arrière avec bloc différentiel incorporé, autorisait une vitesse de 10 km/h.

Aux jouets miniatures B 14 des années 1927/1928, succédèrent en 1929/1930 les C 6. En comptant les véhicules utilitaires, plus de 20 modèles différents à l'échelle 1/10 (taille : 40 cm) furent fabriqués. Il existait une version avec un moteur électrique relié aux pare-chocs avant et arrière qui faisait avancer, reculer ou s'arrêter la voiture.

A partir de ces modèles, les roues deviennent caoutchoutées, les phares électriques, les portières ouvrantes avec glaces en mica mobiles. La gamme des coloris très variée reprenait fidèlement les couleurs de la série. La gamme des véhicules utilitaires était également très complète et très soignée. Les voitures de pompiers existaient en trois modèles différents : le premier avec la grande échelle, le second avec une petite remorque et le troisième avec des tuyaux souples en caoutchouc. Les pompiers étaient fournis avec le jouet.

Il y eut également une benne basculante avec relevage mécanique, un plateau bois, une fourragère avec côtés amovibles, une citerne à essence, un tracteur avec remorque chargée de trois sacs de sciure, une dépanneuse.

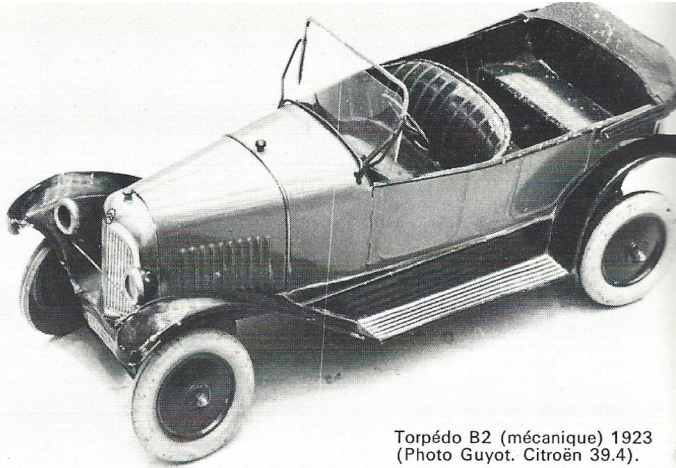
Citroën améliora ensuite son jouet technique avec un châssis C 6 entièrement démontable, partant des éléments de la véritable voiture, avec le châssis, des lames de ressort, une boîte de vitesses, un arbre de transmission, un pont arrière, un moteur très bien reproduit avec ventilateur relié par poulie et courroie, un capot ouvrant chromé, des ailes noires démontables et une calandre chromée.

Plusieurs autres modèles plus petits, au 1/43 et au 1/24, apparurent dans le même temps à des prix nettement inférieurs, qui permettaient une plus grande diffusion.

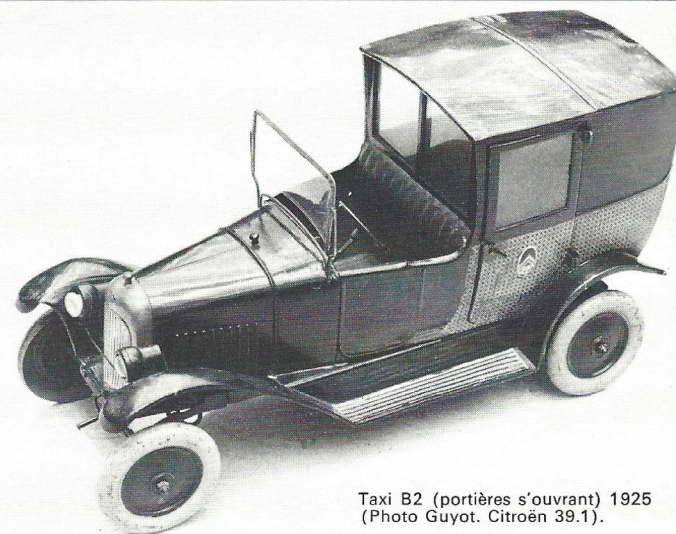
En 1932/1933, un jouet Citroën de 40 cm coûtait entre 35 et 40 F de l'époque et la production annuelle atteignait 576.000 exemplaires pour les jouets miniatures, 288.000 exemplaires pour les jouets mécaniques.

En 1933/1934, la Rosalie fut produite au 1/5^e, en trois versions : berline, coupé et cabriolet. Une grande publicité entoura la sortie de la « Rosalie des records » qui sortit en deux versions, au 1/10^e et au 1/15^e, à des prix intéressants pour l'époque. La matière plastique fait son apparition et remplace parfois la tôle emboutie d'une seule pièce (indéformable).

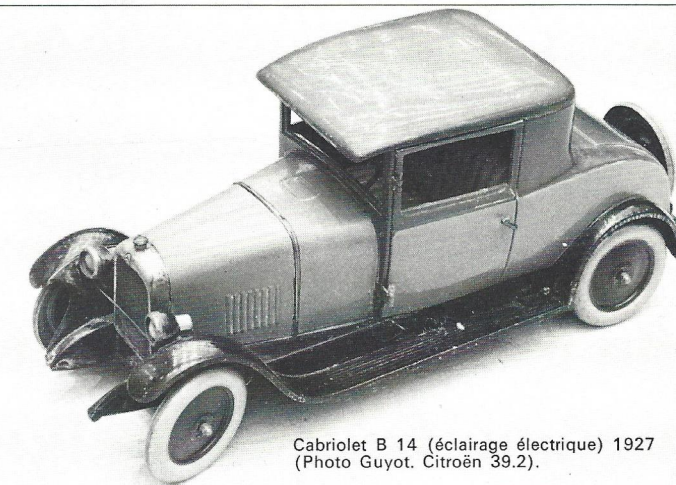
En 1936, apparaît la traction avant : berline type 1934 sans malle arrière, 4 portes ouvrantes, sièges en caoutchouc souple à l'avant et à l'arrière, reproduisant les banquettes et le moteur à traction avant avec ses cardans.



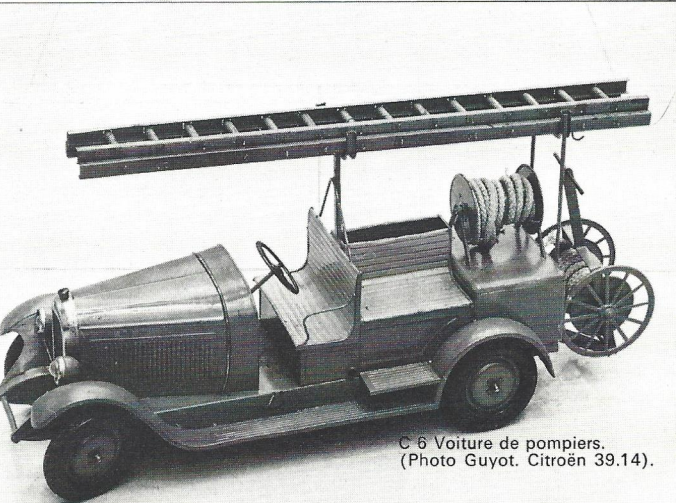
Torpédo B2 (mécanique) 1923
(Photo Guyot. Citroën 39.4).



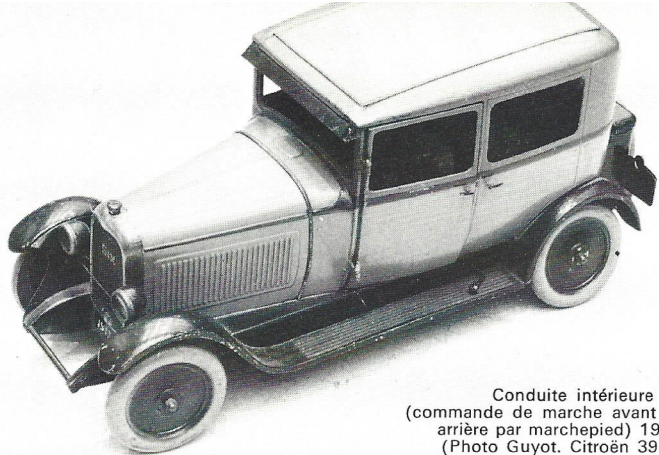
Taxi B2 (portières s'ouvrant) 1925
(Photo Guyot. Citroën 39.1).



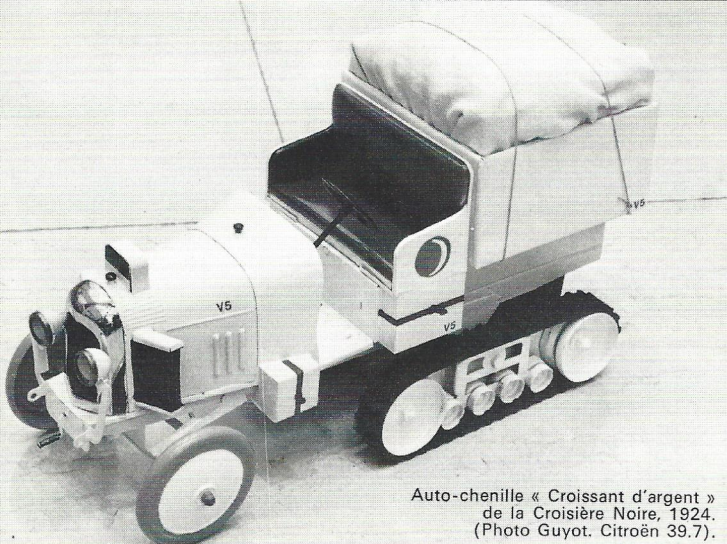
Cabriolet B 14 (éclairage électrique) 1927
(Photo Guyot. Citroën 39.2).



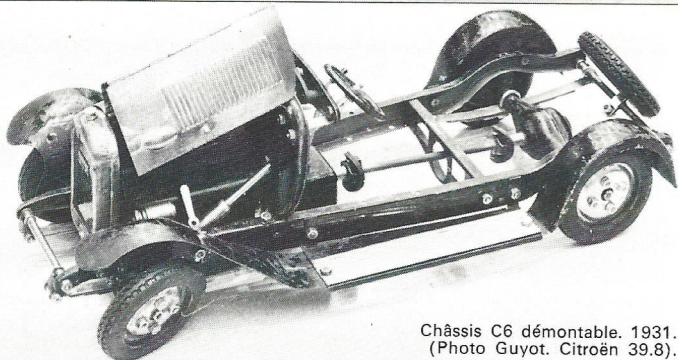
C 6 Voiture de pompiers.
(Photo Guyot. Citroën 39.14).



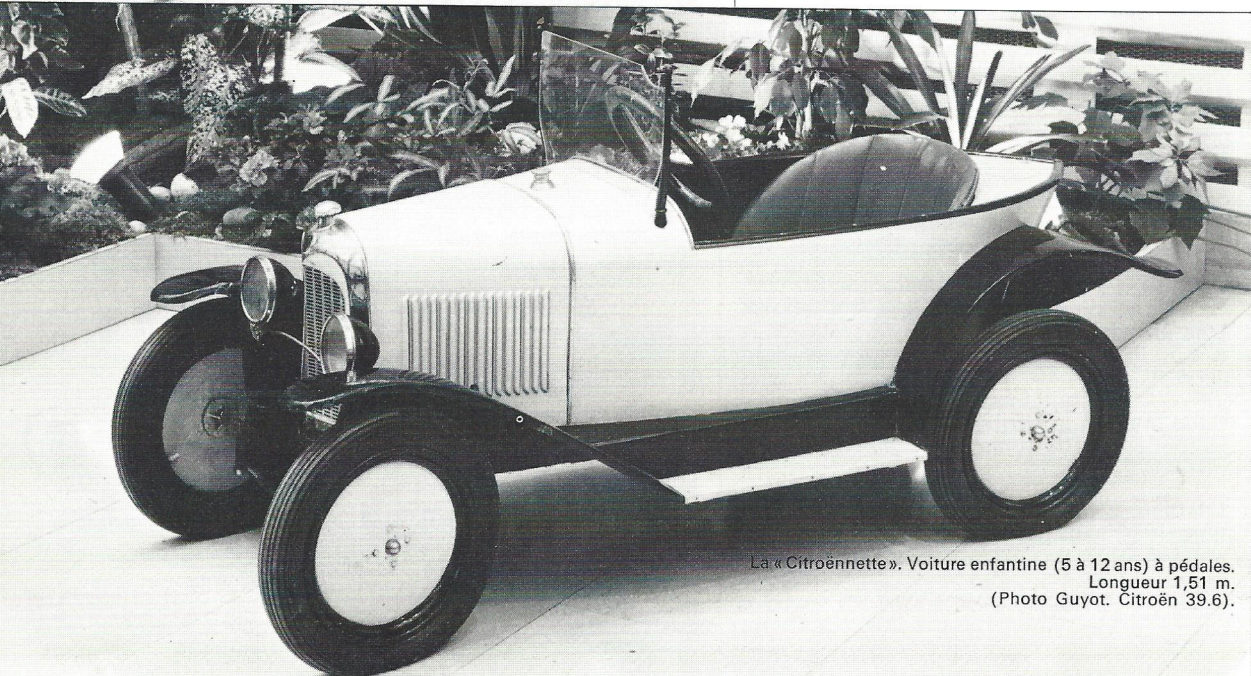
Conduite intérieure C6
(commande de marche avant ou
arrière par marche-pied) 1929.
(Photo Guyot. Citroën 39.9).



Auto-chenille « Croissant d'argent »
de la Croisière Noire, 1924.
(Photo Guyot. Citroën 39.7).



Châssis C6 démontable. 1931.
(Photo Guyot. Citroën 39.8).



La « Citroënnette ». Voiture enfantine (5 à 12 ans) à pédales.
Longueur 1,51 m.
(Photo Guyot. Citroën 39.6).

with wooden side members and platform. Front axle with suspension blades. Body of strip steel, with wooden wings at front and rear. Brass radiator grille. The counter-gear steering was rather rudimentary, with direct-type action and a wooden steering-wheel with curved aluminium spokes.

In 1928 came the electric-motor driven "Citroënnette", a magnificent reproduction of the model the all the rage with the grown-ups: the C 6. Wooden chassis, enamelled sheet-steel body. Counter-gear steering. Four tyres with inflatable inner tubes. The electric motor, fitted at the rear with a built-in differential block, allowed a speed of 6 mph.

The B 14 miniature toys of the years 1927/1928 were succeeded by the C 6s in 1929/1930. Counting the utility vehicles, over 20 different 1/10 scale models (about 16 inches long) were made. There was a version with an electric motor connected to the front and rear bumpers which made the car move forward, or in reverse, or stop. From these models onwards, wheels were rubber tyred, head-lights would light, and doors would open with sliding mica windows. The colour range, of great variety, exactly copied the colours of the "fullscale" range.

The toy utility vehicle range was also very complete and well finished. Fire engines were available in three different models: the first carrying a long ladder, the second towing a small trailer and the third fitted with soft rubber hoses. Toy firemen accompanied the vehicles. Also available were a mechanical tipper-truck, a timber truck, a farm utility with removable sides, a petrol tanker, a tractor and its trailer loaded with three sacks of sawdust, and a break-down van.

Citroën then improved its technical toy with a completely strippable C 6 chassis, based on the real car parts and components, with chassis, spring blades, gearbox, prop shaft, rear axle, a good reproduction of the engine with a fan connected by a pulley and belt, a chromium-plated opening bonnet, strippable black wings and a chromium-plated radiator grille.

Several other, smaller models (1/43 and 1/24 scales) came out simultaneously, at much lower prices, to allow more widespread distribution.

In 1932/1933, a 16-inch Citroën toy cost between 35 and 40 francs of the time; yearly production reached 576,000 for the miniature toys, and 288,000 for the clock-work driven ones.



Jouet "LA CROISIÈRE NOIRE"

Composition en plomb, reproduisant des scènes et personnages de l'Expédition CITROËN CENTRE AFRIQUE. Sujets très variés, exécutés d'après les documents rapportés de la Mission : Scènes de chasse, campements, voitures à chenilles, reproduction de la faune et de la flore africaine, etc... — Ce jouet, présenté en un carton élégamment décoré, se fait en cinq grands-décorés différents :

Boîtes	N° 1	N° 2	N° 3	N° 4	N° 5
Dimensions des boîtes.. . . .	19 × 30	29 × 30	31 × 36	35 × 47	46 × 54

Document Citroën 39.5

Jusqu'en 1940, le jouet André Citroën poursuit sa carrière. Derniers modèles : une série de tractions avant longues de 17 cm, en conduite intérieure, en cabriolet et en coupé. Ses tôles épaisses en faisaient une voiture très robuste, argument publicitaire parallèle à celui de la traction réelle, projetée dans une carrière et sortie sans trop de dégâts de sa cabriolet.

Pour « parquer » ces petites merveilles, Citroën fabriqua des garages et stations-service en tôle décorée, à ouverture par volets métalliques à glissières.

Dans le domaine des loisirs de l'enfance, Citroën ne s'en tint pas aux seuls modèles réduits : il édita des albums illustrés (« Frisemouche fait de l'auto » relate dans un style approprié à l'âge des lecteurs les aventures d'un jeune garçon qui effectue un voyage sur sa Citroënnette), des albums à colorier (« Toto fait de l'auto »), ou à découper (« Le Raid saharien » : trois feuillets à découper comprennent 27 sujets).

La boîte de figurines « Croisière Noire » comportait les reproductions en plomb de scènes et de personnages de l'expédition Citroën Centre Afrique, sujets exécutés d'après les documents rapportés par la mission : scènes de chasse et de campement, voitures à chenilles, faune et flore africaines.

On vit apparaître aussi un « Jeu de l'auto » qui consistait à reconstituer un puzzle simple représentant chaque fois un modèle de la marque, à l'aide de jetons dessinés et coloriés. Il existait aussi des jeux de cubes, marqués chacun aux lettres Citroën et au double chevron; un mécanisme de conduite à distance avec grand volant pour les B 14 et les C 6...

Ces jouets étaient, pour l'essentiel d'entre eux, construits par la Compagnie Industrielle du Jouet, dont les usines se trouvaient situées à Briare.

In 1933/1934, a 1/5 scale model of the Rosalie came out in three versions: saloon, coupé and convertible.

A great deal of publicity accompanied the introduction of the "Rosalie of the (long-distance) records", models of which came out at scales of 1/10 and 1/15, at tempting prices for the period. Plastics came on the scene and were sometimes used to replace single-piece steel parts (for rigidity).

1936 saw the advent of the toy "Traction-avant" (front-wheel drive car): 1934-type saloon, 4 opening doors, seats of soft rubber at front and rear, and front-wheel drive engine complete with couplings.

André Citroën toys continued their career until the year 1940. Last models: a series of 7-inch long "tractions", in saloon, convertible and coupé versions. They were of heavy-gauge sheet metal giving them great strength, a sales point in parallel to that of the real "traction", one of which had been allowed to run over the edge of a quarry and had come out relatively unscathed.

As "parks" for these miniature masterpieces, Citroën built garages and service stations of decorated sheet metal, with metal blind-type doors which actually opened and closed.

Where children's playtime activities were concerned, Citroën did not limit his activities to the scale-model field: he also published children's comic books "Frisemouche fait de l'auto", in a style appropriate for the age of its readers, tells of the adventures of a boy undertaking a journey in his Citroënnette, colouring albums ("Toto fait de l'auto"), and cut-out-albums ("the Trans-Sahara run", three sheets to be cut out, comprised 27 figures).

The "Croisière Noire" solid-figure set included cast-lead reproductions of scenes and characters of the Citroën Central African Expedition, based on documents brought back by the mission: hunting and camping scenes, half-tracks, and plants and wild beasts of Africa.

(Photo Peyrinet. Citroën 19.541).



2CV CROSS

Terminée en apothéose à la Finale internationale de Linz (Autriche), avec un temps radieux, 86 pilotes de 9 pays, et la victoire « in extremis » du Français Patrick Lapie sur Antonio Franco (France) et Antonio Manzo (Italie), la saison 1977 de 2 CV Cross Citroën-Total avait trouvé un épilogue digne d'elle avec la soirée officielle de remise des prix, le 25 novembre. 498 invités présents, les uns venus de fort loin, pour applaudir Colin Penea et son extraordinaire marionnette chantant au micro, dansant des claquettes et jouant de la guitare; Marie-Paule Belle, comique ou triste, aigre-douce ou drôle mais toujours intelligente et sensible; ainsi que le talent éprouvé de Marcel Amont.

Au cours de cette soirée, M. Jacques Lombard, membre du Directoire des Automobiles Citroën remit à Patrick Lapie les clés de la GS X2 que lui valait sa victoire au Trophée International.

De son côté, Antonio Franco se voyait offrir deux voitures : une 2 CV 6 pour sa seconde place au Trophée et une LN pour sa victoire au Critérium de France ! Grâce au concours de la BNP, de Total, de Cibié et de Citroën, plus de 100 000 francs français furent ensuite distribués aux meilleurs pilotes 1977, dans l'ordre du classement. (Ceci sans préjudice évidemment des prix en espèces remis aux mieux classés à chaque épreuve, par exemple en France : 3 000 F au premier, 2 000 au second, 1 000 au 3^e et au meilleur étranger, etc., jusqu'au 15^e. Au total, en 1978, près de 280 000 F de prix seront distribués en France seulement. Rappelez-vous aussi que les droits d'engagement sont gratuits

Finishing with a flourish at the Linz (Austria) Final, in glorious weather, with 86 drivers from 9 countries and a hair-breadth victory of Patrick Lapie (France) over Antonio Franco (also of France) and Antonio Manzo (Italy), the 1977 season of Citroën-Total 2 CV Cross racing came to a spectacular end at the Official Prize-Giving Evening on 25 November. 498 guests, some of them hailing from distant countries, were present, to applaud Colin Penea and his extraordinary marionette, which sings into the mike, tap-dances and plays the guitar; Marie-Paule Belle, gay or sad, bitter-sweet or frankly funny, but always intelligent and sensitive; not to mention Marcel Amont, whose talent is known world-wide.

During the evening, Mr Jacques Lombard, a member of the Automobiles Citroën Directorate, presented Patrick Lapie with the keys of the GS X2 which his victory in the International Trophy earned him.

Antonio Franco, for his part, received two cars: a 2 CV for his second place in the Trophy, and an LN for his victory in the Critérium de France!

Thanks to the assistance of the Banque National de Paris, Total, Cibié and Citroën, over 100,000 French francs were handed out to the best 1977 drivers, in order of their classification. (This without prejudice to the cash prizes received by those best placed in each contest—for instance, in France: 3,000 F to the winner, 2,000 to the runner-up, 1,000 to the third and to the best foreign entry, etc., down to the 15th. Altogether, in 1978, nearly 280,000 F prize-money will be distributed in France alone).

If you also remember that no entry fee is levied, you will realize that the 2 CV Cross

et vous constaterez que le 2 CV Cross mérite vraiment son titre de formule automobile accessible à tous).

Mais beaucoup de pilotes, déjà, pensaient à la saison 1978 dont les organisateurs avaient annoncé le calendrier : de mars à septembre, 32 épreuves internationales dans huit pays.

C'est à l'Autriche que revint l'honneur d'ouvrir la saison, dès le 5 mars à Hollabrunn, mais avec un 2 CV Cross réservé aux seuls pilotes nationaux; donc ne comptant pas pour le classement du Trophée. Un mois plus tard, le 2 avril, selon la même formule nationale, un nouveau venu, le Danemark, organisait sur la piste Ring Djursland le premier 2 CV Cross disputé au pays d'Andersen.

COUP D'ENVOI A BARI

L'ouverture véritable de la saison eut lieu en Italie, les 26 et 27 mars, avec la première épreuve internationale, disputée à Binetto, près de Bari, sur la côte adriatique.

Malgré le choix prudent d'une région méridionale, le mauvais temps — pluie et vent violent — vint compliquer la tâche des pilotes et des officiels (qui durent, en raison de la tempête, réduire à dix au lieu des quinze habituels le nombre de tours de la finale).

Il n'importe, 46 concurrents s'étaient déplacés. Ils se livrèrent une lutte acharnée, aux glissades spectaculaires. En Italie, le Trophée International Citroën-Total a démarré sur les chapeaux de roues dans des jaillissements de boue.

Antonio Manzo (qui termina en 1977 brillant 3^e au Trophée International) triompha largement en finale, devant ses compatriotes Natale Morano 2^e et Mario Daviati 3^e. Au classement de cette finale, on retrouve des noms qu'on apprît à connaître en 1977 et qu'on retrouvera sans nul doute souvent au palmarès des 2 CV Cross 1978 : Leone Pelachin (5^e au Trophée International), Alberto Fiorani, Luciano Mombelli, etc. Deux pilotes suisses avaient fait le (long) voyage; l'un d'eux, Karl Pichler, se classe 11^e.

ITALIE, SECOND ACTE

Les 15 et 16 avril, les Italiens devaient frapper leur second coup : à Udine cette fois, au nord de Trieste. La pluie persistante pendant huit jours cessa heureusement le samedi et, la bonne tenue du sol du circuit aidant, le 2 CV Cross put se dérouler normalement, mais dans le vent et le froid.

71 pilotes y participèrent, dont — le fait est à signaler — 13 étrangers. Parmi ceux-ci, on remarquait les Anglais avec leur bus super-équipé, et surtout la présence de Robert Cordebar, doyen des pilotes de

truly deserves its title of "car-racing formula accessible to all").

Many drivers, however, were already thinking about the 1978 season, whose calendar had been published by the organizers: between March and September, 32 international events in eight countries. The honour of opening the season fell to Austria, on 5 March at Hollabrunn, but this 2 CV Cross was for Austrian drivers only, and therefore did not count in the Trophy classification.

A month later, on 2 April, and following the same national formula, Denmark—a newcomer—organized the first 2 CV Cross ever in Hans Andersen's country on the Ring Djursland track.

KICK-OFF AT BARI

The real inaugural race of the season took place in Italy, on 26 and 27 March, with the first international event, fought out at Binetto, near Bari, on the Adriatic seaboard. Although caution had dictated the choice of a southern location, bad weather—rain and gale-force winds—came to complicate the tasks of both drivers and stewards (who, because of the storm, had to cut down the final to ten laps instead of the usual fifteen).

Be that as it may, 46 competitors had entered, a good score at this very early stage of the season. They vied in a ding-dong struggle with spectacular skids galore. In Italy, the International Trophy was off to a roaring start amid gushes of mud.

Antonio Manzo (who ended a brilliant third in the 1977 International Trophy),

Remise des prix 1977 : Patrick Lapie vient de recevoir la coupe du vainqueur du Trophée International Citroën-Total et la clé de la GS X 2 qu'il a gagnée, des mains de M. Jacques Lombard, membre du Directoire des Automobiles Citroën.



2 CV Cross : 70 ans, arrivé par la route dans sa 2 CV dont il démontra et remonta les portes avant et après les courses, pour ensuite reprendre tranquillement la route du retour!

Après avoir pris le meilleur départ en finale, Leone Pellachin dut céder le pas (rupture d'un bras de suspension avant déjà endommagé) à Antonio Manzo qui, par cette deuxième victoire, prend une sérieuse option sur le Trophée International.

Deux voitures ont été démontées pour vérification, l'une d'entre elles a été trouvée non conforme (boîte de vitesses), ce qui a entraîné la disqualification de son pilote.

LE 100^e 2 CV CROSS
Tournai, en Belgique, les 27/28 mai 1978, sera le centième 2 CV Cross international disputé depuis la création de la formule, en 1972 à Argenton-sur-Creuse (France).

Derrière Manzo, on trouve au classement final : Pietro Luppi 2^e (et 2^e au Trophée International Citroën-Total), Bruno Romano 3^e. A noter la très bonne 6^e place du Suisse Peter Sprüngli et la malchance de l'Anglais Peter Dalkin, meilleur temps aux essais, première ligne en demi-finale, dont le moteur cala sans rémission à la seconde même de son départ.

TOUT BEAU, TOUT BON A MARIGNANE

Les 22-23 avril, c'était au tour des Français d'ouvrir leur saison à Marignane. Ce fut un envol réussi : beau temps, belle assistance (10 000 spectateurs), beau plateau (113 pilotes, un record pour un début de saison, avec une forte participation d'étrangers). Malgré le meilleur temps de Komaniecki aux essais, on put constater que les frères Franco n'avaient rien perdu de leurs talents. Mais une crevaison pour Antonio en demi-finale, un amortisseur arrière surmené pour Bruno en finale, permirent à Jean Ballereau de mener une fois encore sa

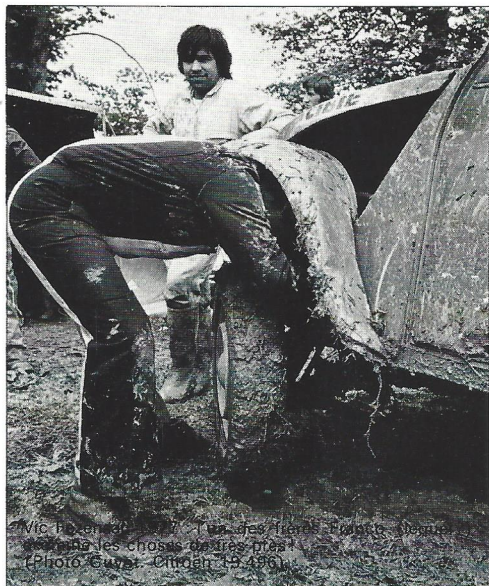


Photo Guyot - Citroën - 1978
Photo Guyot - Citroën - 1978
Photo Guyot - Citroën - 1978

was an easy first in the final, in front of this compatriots Natale Morano, 2nd, and Mario Daviati, 3rd. In the classification of this final were to be found many names which had become familiar in 1977, and which will without any shadow of doubt be frequently seen again in the honours lists for 1978: Leone Pelachin, (5th in the International Trophy), Alberto Fiorani, Luciano Mombelli, etc. Two Swiss drivers had gone all the way down to Bari: one of them, Karl Pichler, came in 11th.

ITALY, ACT TWO

On the 15th and 16th of April, the Italians were to strike their second blow : at Udine this time, north of Trieste. The rain which had persisted for eight days fortunately stopped on Saturday and, with the help of firm ground on the track, the 2 CV Cross was able to take place normally, even though cold and windy conditions prevailed.

100th 2 CV CROSS
The hundredth international 2 CV Cross since the formula was started (at Argenton-sur-Creuse, France, in 1972) will be run at Tournai, Belgium, on 27 and 28 May 1978.

71 drivers took part in the race, and it is to be noted that there were 13 foreign competitors. Among these the English stood out, with their superbly equipped bus. Above all, Robert Cordebar, doyen of 2 CV Cross drivers, was present. Aged 70, he arrived by road in his 2 CV, and removed and refitted the doors of his car before and after the race, then calmly went home by road!

After making the best start in the final, Leone Pellachin had to give to Antonio Manzo (breakage of an already damaged front suspension arm), who is well placed for the International Trophy with this second victory.

Two cars were dismantled for inspection, one of which was found not to comply with the regulations, resulting in the disqualification of its driver.

Behind Manzo, the final line-up was as follows: Pietro Luppi 2nd (also second in the Citroën-Total International Trophy) and Bruno Romano 3rd. The very good 6th place of the Swiss Peter Sprüngli is worthy of note, as well as the bad luck of the Englishman Peter Dalkin. He made the best time in the trials and the first line in the semi-final, but his engine stalled for good at the very start.

On the 22nd and 23rd of April it was the turn of the French to open their season at Marignane.

It was a successful start: good weather, a large audience (10 000 spectators), and a good field (113 drivers, a record for the start of a season, with a high number of foreign participants). Despite Komaniecki's best time in the trials, it was clear that the Franco brothers had lost none of their talents. But a puncture for Antonio



Valladolid, 1977 :
Christian Komaňecký se sent
pousser des ailes.
(Photo Citroën 19.534).

« panthère rose » à la victoire, devant Gérard Tilliette 2^e, l'un et l'autre n'ayant jamais cessé de talonner Bruno Franco, 3^e, suivis de l'excellent Jean-Bernard Roger.

A noter la détermination dont font preuve cette année les étrangers : sur 26 engagés, 6 terminent classés en finale, le Suisse Peter Sprüngli 6^e (ce qui lui vaut, avec une place identique à Udine, d'être 3^e au Trophée international), le Britannique John Waghorn 10^e, le Belge Richard Gengler 11^e, etc...

Une femme à l'honneur : Béatrice Tilliette, épouse de Gérard, qui s'attribua avec détermination la victoire en course de consolation.

in the semi-final and a wornout shock absorber in the final for Bruno enabled Jean Ballereau to bring his "pink panther" to victory once more, in front of Gérard Tilliette who took 2nd place. Neither of them had ever left the heels of Bruno Franco, who ended 3rd followed by the excellent Jean Bernard Roger. The determination shown by the foreigners this year is to be noted: out of 26 entries, 6 reached the final, Swiss Peter Sprüngli in 6th place (which, with an identical place at Udine, brought him a 3rd in the International Trophy), Britisher John Waghorn in 10th and Belgian Richard Gengler in 11th place, etc. A woman in place of honour: Béatrice Tilliette, Gérard's wife, who non the consolation race.

26/27 mars : ITALIE, Bari.
15/16 avril : ITALIE, Udine.
22/23 avril : FRANCE, Marignane.
29/30 avril : ESPAGNE, Malaga.
6/7 mai : FRANCE, Lège (Cap Ferret).
6/7 mai : PORTUGAL, Coïmbra.
27/28 mai : ITALIE, Gropello (Cairoli).
27/28 mai : BELGIQUE, Tournai.
3/4 juin : FRANCE, Vic-Fezensac.
10/11 juin : ESPAGNE, Tarrasa.
10/11 juin : GRANDE-BRETAGNE,
Preston (Lancashire)
10/11 juin : ITALIE, Turin.
17/18 juin : FRANCE,
St-Amand-les-Eaux.
17/18 juin : PORTUGAL, Braga.
24/25 juin : SUISSE, Boningen.
1/2 juillet : AUTRICHE, Linz.
1/2 juillet : GRANDE-BRETAGNE,
Tunbridge Wells (Kent).
1/2 juillet : ITALIE, Ornavasso.

8/9 juillet : FRANCE, Pont-de-Ruan.
8/9 juillet : PORTUGAL, Porto.
15/16 juillet : GRANDE-BRETAGNE,
Cadwell Park (Lincoln).
15/16 juillet : ESPAGNE, Vigo.
15/16 juillet : ITALIE, Senigallia.
22/23 juillet : AUTRICHE,
Hollenburg (Klagenfurt).
5/6 août : GRANDE-BRETAGNE,
Chelmsford.
26/27 août : GRANDE-BRETAGNE,
Camber ey
2/3 septembre :
GRANDE-BRETAGNE, Chelmsford.
9/10 septembre : ESPAGNE, Madrid.
16/17 septembre : FRANCE, Chartres.
16/17 septembre : ITALIE, Lonato.
16/17 septembre : PORTUGAL, Viseu.
30 septembre/1^{er} octobre : FRANCE,
Le Creusot - FINALE.

UN ESPAGNOL EN ASIE

60.000 kilomètres à travers le Vieux Monde. 60.000 kilomètres à travers l'Espagne, Andorre, France, Monaco; Italie, Autriche, Tchécoslovaquie, Pologne, Tchécoslovaquie, Hongrie, Roumanie, Bulgarie, Turquie, Syrie, Liban, Syrie, Turquie, Iran, Afghanistan, Pakistan, Inde, Népal, Inde, Ceylan, Inde, Tibet, Pakistan (Beluchistan), Afghanistan, Iran, Turquie, Syrie, Liban, Syrie, Turquie, Grèce, Yougoslavie, Autriche, Allemagne, Danemark, Suède, Norvège, Suède, Danemark, Allemagne, Hollande, Belgique, France, Espagne.

Pas question de conter ici par le menu le voyage de 19 mois accompli par cet Espagnol solitaire, Valero Brotons, et sa fourgonnette 2 CV. Nous avons préféré extraire de ses aventures au Pakistan un passage caractéristique.

37.000 miles across the Old World. 37,000 miles through Spain, Andorra, France, Monaco, Italy, Austria, Czechoslovakia, Poland, Czechoslovakia, Hungary, Rumania, Bulgaria, Turkey, Syria, Lebanon, Syria, Turkey, Iran, Afghanistan, Pakistan, India, Nepal, India, Ceylon, India, Tibet, Pakistan (Baluchistan), Afghanistan, Iran, Turkey, Syria, Lebanon, Syria, Turkey, Greece, Jugoslavia, Austria, Germany, Denmark, Sweden, Norway, Sweden, Denmark, Germany, Holland, Belgium, France, Spain.

There can be no question of here telling the full tale of the 19-month trip taken by the solitary Spaniard, Valerio Brotons, and his 2 CV light van. We have chosen to excerpt from his adventures in Pakistan a characteristic passage.

"A la cinque de la tarde..."

Il devait être cinq heures de l'après-midi. Le paysage changeait. Les arbres se transformaient en arbustes, l'asphalte en terre, la terre en sable. Près d'un ruisseau à sec, je trouvai une douzaine de manœuvres qui construisaient un petit pont. Je montrai au patron la carte en le priant de m'indiquer la route de Deva Ghazi à Jacobabad. Il se mit à sourire :

— Nous commençons justement à construire cette route.

— Mais... elle est signalée sur la carte comme route "metalled or shingled".

— Oui, mais faire une carte est beaucoup plus facile que faire une route.

Deux kilomètres plus loin, je commençai à sentir un vent léger sur mon visage. Un grand nuage rouge apparut à l'horizon. Je pris mon appareil et fis une photo. J'essayai sous un autre angle mais c'était déjà trop tard. La cellule-photo était descendue en trois secondes de 125/11 à 15/1.4. La tempête de sable! Je dus me réfugier dans la 2 CV.

Au bout de deux heures, j'entendis dans le fracas des bourrasques le bruit d'un camion et je vis des lumières. Dieu Saint! Je me trouvai au beau milieu de la piste étroite avec les phares éteints. Je les allumai rapidement et le chauffeur du camion s'arrêta à peu de distance de ma voiture. Tous les passagers du camion vinrent à la rescousse pour dégager la 3 CV ensevelie et après une demi-heure d'efforts, nous arrivâmes à la pousser sur le côté de la piste, afin que le camion puisse repartir. La tempête finit à quatre heures du matin. A huit heures, deux hommes arrivèrent avec un tracteur.

— Merci, j'essayerai tout seul. Je n'ai plus d'argent.

— Cela n'a pas d'importance, vous êtes notre ami.

It must have been five in the afternoon. The landscape was changing. The trees were changing to shrubs, the tarmac to earth, the earth to sand. Near a dry rill, I found a dozen navvies building a small bridge. I showed the foreman the map, asking him to point out the road from Deva Ghazi to Jacobabad. He smiled:

— "That is the road we are just starting to build."

— "But it is shown as "metalled or shingled" on the map."

— "So it may be; but drawing a map is much easier than building a road."

A mile or so further on, I began to feel a light breeze on my face. A great red cloud appeared on the horizon. I brought out my camera and took a photograph. Then I tried another angle, but already it was too late. The exposure meter had dropped from 125 at f/11 to 15 at f/1.4. Sandstorm! I rushed for refuge to the 2 CV.

After two hours, I heard above the noise of the stormy gusts that of a lorry, and saw its lights. Merciful heavens! There I was, in the middle of the narrow track, with not a light showing! Quickly I switched my headlights on, and the lorry driver stopped within feet of my car. All the lorry's passengers came to help free the halfburied 2 CV, and after half-an-hour's effort, we managed to push it onto the side of the track to allow the lorry by. The storm ended at 4 a.m. At eight, two men came with a tractor.

— "No thanks, I'll try by myself. I've no money left."

— "That doesn't matter, you are our friend."

The tractor put me back onto the track, but the engine would not start. I cleaned the air filter, the plugs and the leads:



Photo Brotens. (Citroën 10.970)

Le tracteur me remit sur la piste, mais la voiture ne démarra pas. Je nettoyai le filtre à air, les bougies et les câbles : rien. Je demandai au propriétaire du tracteur où je pourrais trouver un mécanicien : pas avant Quetta. Je réalisai alors l'inconvénient de voyager seul, car si j'allais à Quetta, à mon retour je risquais de ne plus trouver qu'une carrosserie vide. Il fallait que je répare sur place.

500 km avant, j'avais changé les vis platinées. Je vérifiai : le courant arrivait à la bobine. La panne devait provenir de ce qu'il n'y avait pas de rupture dans le courant. Donc des vis platinées quand même. Je ne pouvais croire que le sable avait pénétré dans leur boîtier. Et pourtant, c'était bien cela!

La tempête avait rempli les ornières de sable mou. Dans l'une d'entre elles le châssis cogna bruyamment contre le sol. La voiture redémarrera mais la première vitesse ne passa pas. Mon Dieu... la boîte de vitesses cassée? Il n'y avait personne, personne pour me consoler. Je ne savais que faire. La seconde et la quatrième vitesses entraient, mais ni la première ni la troisième. J'essayai de démarrer en seconde : impossible. Une dernière tentative : la marche arrière. Cela allait. En avant! En avant marche arrière pendant... 20 kilomètres.

Puis un autre problème surgit : à continuer en marche arrière, je risquai de brûler toute mon essence avant de sortir du désert. Je n'en avais plus que trois litres. J'y ajoutai un litre d'alcool que je possédais. La voiture continua à rouler!

Quant à moi, je n'avais plus d'eau. Mes gencives saignaient...

... Arrivé à la civilisation, je bus huit « coca-cola », l'un derrière l'autre. Une fois de plus, une 2 CV avait traversé l'enfer.

nothing. I asked the tractor owner where I could find a mechanic: not before I got to Quetta. I then realized the drawbacks of travelling alone, for if I went alone to Quetta, I stood a good chance of finding a stripped body on returning. So I had to repair on the spot.

300 miles earlier on, I had changed the contact points. I checked: the coil was receiving current all right. The breakdown must be due to a make-and-break failure. And therefore to the contact points, just the same. I couldn't believe that sand had penetrated into the distributor. Yet that was the source of the trouble!

The storm had filled the track ruts with soft sand. In one of them, the chassis banged hard on the ground. The engine started all right, but I couldn't get the car into first. Good Lord! Could it be a broken gearbox? Not a soul to sympathize. I tried to start in second: no go. One last attempt: reverse. It worked. So "forward" in reverse... for over twelve miles! I now know what it feels like to be a crayfish. While I was on my backward way, I met a caravan of camels. They stared at me with incommensurable perplexity.

Then came another problem: if I went on in reverse, I was likely to burn up all my petrol before I got out of the desert. I had a bare 3/4 gallon left. I added a quart of alcohol I happened to have by me. The car went on running normally.

As for me, I had run out of water. My gums were bleeding and I was suffering from massive sunburn...

... When finally I reached civilization, I knocked back 8 cokes, one right behind the other!

Once again, a 2 CV had got safely through an inferno.



CHEZ L'ANTIQUAIRE

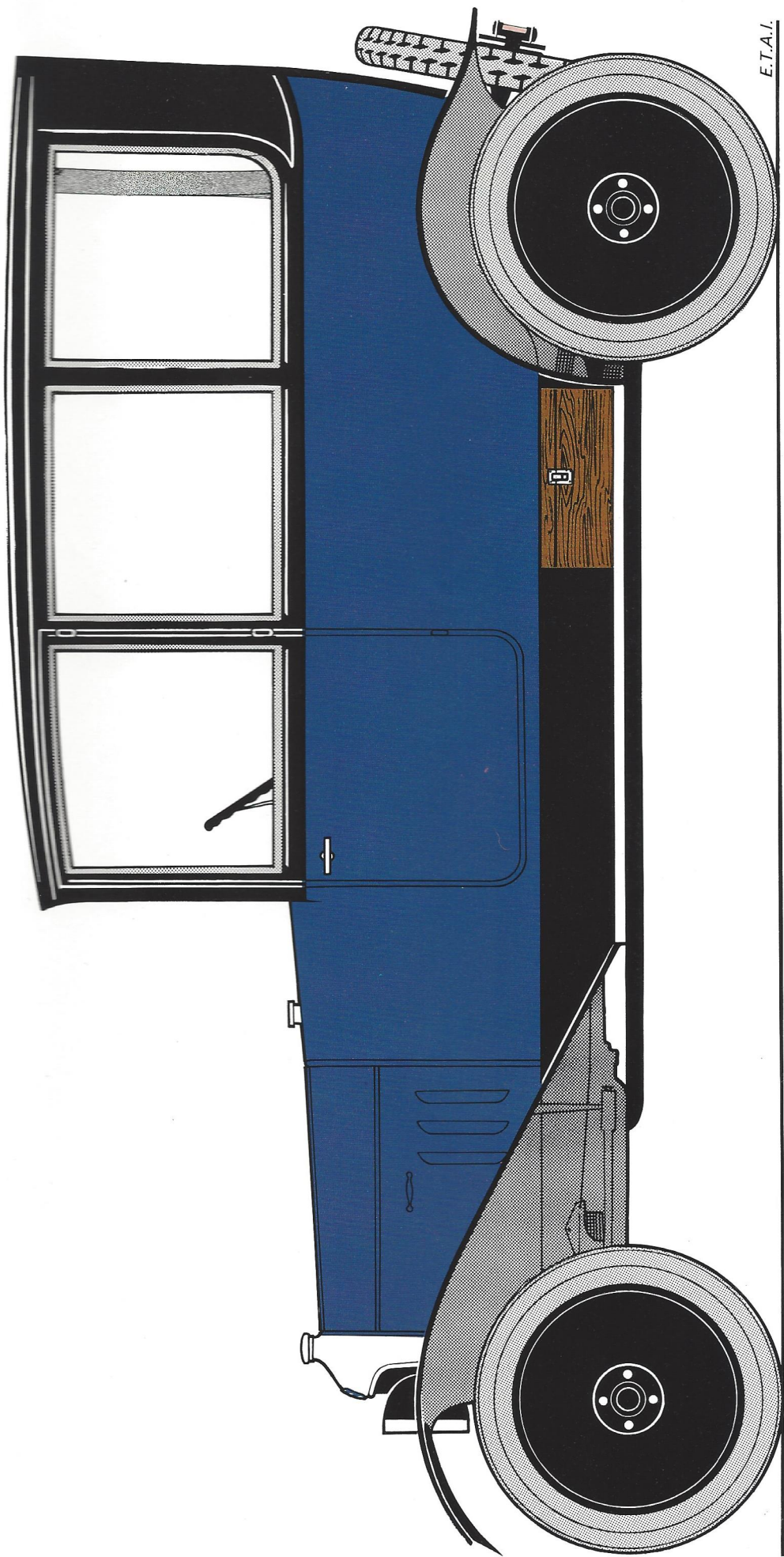
Type A conduite intérieure, 1919

Bien que la torpédo fût le modèle le plus courant, le « type A » était également livrable sous la forme d'une conduite intérieure quatre places, assez luxueuse et bien équipée pour l'époque : garnitures en drap, coussins et dossiers à ressorts, encadrements de portes en ébénisterie, stores aux glaces latérales, éclairage électrique à l'intérieur. Les sièges avant, réglables en longueur comme en inclinaison des dossiers, étaient amovibles. La roue de secours était à l'arrière, contrairement à la disposition adoptée pour la torpédo, mais il n'y avait que trois portes, deux à droite, une à l'avant gauche. Coffre à outils en bois verni sur le marchepied, peinture bleue unie avec ailes et roues noires.

FICHE TECHNIQUE : conduite intérieure 4 places « type A ». **MOTEUR** : 4 cylindres en ligne monobloc. Alésage 65 mm. Course 100 mm. Cylindrée 1327 cm³. Rapport volumétrique 4,8/1. Puissance fiscale 8 CV. Puissance réelle 18 ch à 2100 tr/mn. Vilebrequin à 2 paliers. Soupapes latérales. Graissage sous pression par pompe à palettes. Circulation d'eau par thermosiphon (pas de pompe à eau, pas de ventilateur). Allumage par magnéto. Démarrage électrique. Alimentation par gravité. Capacité du réservoir 25 l. Carburateur Solex. **TRANSMISSION** : embrayage à disque unique fonctionnant à sec. Boîte de vitesses à 3 rapports avant et 1 marche arrière. **FREINS** : frein à pied agissant sur l'arbre de transmission, directement en sortie de la boîte de vitesses. Frein à main sur tambours des roues arrière. **DIRECTION** : à vis sans fin et secteur denté. **SUSPENSION** : avant par 2 ressorts quart-elliptiques, arrière par 4 ressorts quart-elliptiques réalisant un effet d'auto-amortissement grâce à des flexibilités différentes. **CARROSSERIE** : berline conduite intérieure 4 places. **PNEUS** : Michelin roue à voile plein 710 × 90. **DIMENSIONS** : longueur hors tout 4,00 m, largeur hors tout 1,41 m, voies AV et AR 1,19 m, empattement 2,83 m. **PERFORMANCES** : vitesse maximale 65 kilomètres à l'heure.

Although the open tourer was the more common standard model, the "Type A" could also be supplied in the form of a four-seater saloon which was fairly luxurious and well equipped for the period: broad-cloth upholstery, spring seat cushions and backs, cabinet work door frames, blinds on the side windows, electric interior lighting. The front seats were removeable, with reclining backs and their length could also be adjusted. The spare wheel was at the rear, contrary to the arrangement adopted for the open-touring model, but there were only three doors, two on the right and one on the left at the front. Varnished wooden tool box on the running board, plain blue paintwork with black wings and weels.

TECHNICAL DATA SHEET : "Type A" 4-seater saloon. **ENGINE** : 4 in-line monobloc cylinders. Bore 65 mm. Stroke : 100 mm. Cubic capacity 1327 cm³. Volumetric ratio 4.8/1. Treasury rating 8 HP. Actual power 18 HP at 2100 r.p.m. Crankshaft with 2 bearings. Vertical valves. Forced-feed lubrication by vane pump. Water circulation by thermosyphon (no water pump, no fan). Magneto ignition. Electrical starting. Gravity feed. Tank capacity 25 l. Solex carburetter. **TRANSMISSION** : dry single-disc clutch. Gearbox with three forward gears and 1 reverse gear. **BRAKES** : Foot brake acting on the transmission shaft, directly from the gearbox. Hand brake on rear wheel drums. **STEERING** : worm and toothed sector steering. **SUSPENSION** : front suspension with 2 quarter-elliptic springs rear with 4 quarter-elliptic springs with self-damping action by means of different flexibilities. **BODYWORK** : 4-seater saloon. **TYRES** : Michelin solid disc wheel 710 × 90. **DIMENSIONS** : overall length 4.00 meter, overall width 1.41 meter, front and rear tracks 1.19 meter, wheelbase 2.83 meter. **PERFORMANCES** : maximum speed 65 kilometer/hour.



E.T.A.I.

Croyce A, conduite intérieure, 1919



« Scarabée sacré » (100 × 65 cm) une des œuvres de Paulette Blumberg — dont l'exposition continue page 12. Cette artiste incorpore à ses œuvres des pièces mécaniques ou des éléments de carrosserie Citroën. Ici le capotage moteur d'une GS.

« Scarabaeus » (100 × 65 cm) one of Paulette Blumberg's works — exhibition continued on page 12. This artist incorporates Citroën bodywork elements and mechanical parts. Here, the engine hood of a GS.