30

le DOUBLE CHEVRON

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

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

sommaire :

	Page
Éditorial	3
Résultats 1972	4
Chiffres de production	5
Usines en construction	6
Adolfo Orsi n'est plus	7
L'Ami Super	8
Rallye : le TAP	14
Formule bleue 1972	16
Une école de pilotage	18
Édition spéciale : la 2 CV	19
Échos	31
Un voyage en 1/2 2 CV	38
La première traversée du Sahara	40
Photothèque : Sahara	44
Chez l'Antiquaire : la Caddy	46

contents :

	Page
Editorial	*3*
Results in 1972	*4*
Production figures	*5*
Works building	*6*
Obituary : Adolfo Orsi	*7*
Ami Super	*8*
Rallies : the TAP	*14*
Blue formula 1972	*16*
A racing-driving school	*18*
Special Edition : the 2 CV	*19*
Snippets	*31*
A journey in a 1/2 2 CV	*38*
The first crossing of the Sahara	*40*
Photo library : the Sahara desert	*44*
Antiquarian's corner : the Caddy	*46*

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

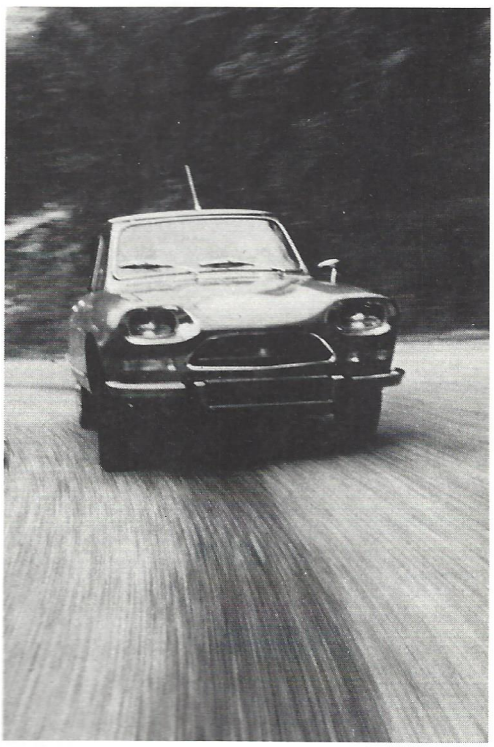


Photo de couverture : Opération de transplantation cardiaque réussie pour l'AMI 8 : elle a reçu un cœur nouveau, plus gros et plus jeune : un moteur de 4 cylindres opposés à plat refroidi par air comme la GS. Sa cylindrée passe de 602 à 1015 cm³ et sa puissance de 32 à 53,5 Ch DIN. Un véritable bond en avant qui lui permet désormais d'atteindre une vitesse de 140 km/heure et de parcourir le kilomètre départ arrêté en 39" 6 (au lieu de 43" 1). Si vous voulez faire la connaissance de ces nouveaux berline et break (photo en dos de couverture) AMI Super, rendez-vous en page 8, mais allez-y vite car elles sont si nerveuses que vous risquez de ne plus les trouver lorsque vous y arriverez.

Cover photograph : Successful part transplant operation for AMI 8 ; new, bigger, younger heart grafted ! An air-cooled flat-four engine just like that of the GS. Cylinder capacity rises from 602 to 1015 cc and h.p. from 32 to 53.5 DIN. A true leap forward, now giving it a top speed of 87 MPH and the ability to cover one kilometre in 39.6. seconds, from a standing start (instead of 43.1. seconds). Would you like to get acquainted with the new AMI Super saloon and estate models (photo on back cover) ? Turn to page 8 - but don't dawdle, because they are so snappy they might no longer be there by the time you reach it.

Photo André Martin (Citroën 21.7)

éditorial

L'objectif " production " de Citroën en 1972 était de 720.000 véhicules. Cet objectif a été atteint et même largement dépassé (voir page 4). La progression spectaculairement amorcée en 1971 (+ 22,8 %) s'est donc poursuivie en 1972 (+ 11 %). Pour assurer l'expansion future, l'outil de production a été, et sera, amélioré en qualité et en quantité : certaines usines développées, d'autres créées et équipées (page 6). Les modèles : 1972 a vu la refonte de la série DS avec l'apparition des DS 23 et des DSuper 5 vitesses, la naissance et le succès d'une GS 1220, au moteur plus puissant, au couple amélioré. L'année 1973 commence avec l'apparition de l'AMI Super, qui gagne d'un coup 21,5 Ch DIN, pas moins! Vous ferez sa connaissance en page 8 de ce numéro. De la puissance (8 Ch) de la première 2 CV 1948, aux 53,5 Ch de l'AMI Super 1973, quel chemin parcouru en 25 ans! 25 ans, c'est l'anniversaire de la 2 CV que Citroën fête en 1973. Notre Édition Spéciale (page 19) rappelle en images naïves quelques-uns des hauts faits, dramatiques ou pittoresques, de ce modèle populaire dont le succès ne se dément pas. Autre anniversaire prestigieux : le cinquantenaire de la première traversée du Sahara en automobiles : Touggourt-Tombouctou en autochenilles Citroën. Départ de cette expédition historique en page 40. Vous y trouverez peut-être un avant-goût de ce que pourrait devenir " le raid " Citroën-Total attendu en 1973.

Citroen's "production" objective for 1972 was 720,000 vehicles. Not merely was this goal attained, it was satisfactorily exceeded (see page 4). Thus the progress dramatically initiated in 1971 (+ 22.8 %) was kept up in 1972 (+ 11 %). In order to make for future expansion possibilities, production facilities have been, and will be, yet further improved, both quality- and quantity-wise : some plants will be developed, others set up and fitted (page 6). Models : with 1972 came a complete revision of the DS series, with the birth of the 5-ratio DS 23 s and DSupers, the birth and success of a GS 1220 with a more powerful engine and a higher torque. 1973 begins with the first bow of the AMI Super which at one fell swoop gains no less than 21.5 h.p. DIN ! You will meet it on page 8 of this issue. From the 8 h.p. of the first 2 CV of 1948 to the 53.5 h.p. of the 1973 AMI Super - well, what a way we've come in the past 25 years ! And so 1973 is the Silver Jubilee of the 2 CV - an occasion indeed for Citroen. Our special edition (page 19) recalls, in a few simple pictures some of the highlights, either dramatic or picturesque, through which this popular model (as yet to be proved unsuccessful) has shown its mettle. Yet another magnificent anniversary : the half-century of the first trans-Sahara run in motor cars : Touggourt - Timbuctoo in Citroen half-tracks. Start out with this historic expedition of page 40, for you might there find a foretaste of what the next Citroen-Total long-distance run could become in 1973.

Résultats 1972

La production totale du groupe Citroën (Citroën-Berliet-Panhard-Maserati) pour 1972 est de 758 788 véhicules, contre 687 531, soit une augmentation de 10,36 %.

CITROEN

La production 1972 de la Société des Automobiles Citroën est de 736 551 véhicules, dont 648 956 voitures particulières, contre 663 625 véhicules en 1971, dont 578 328 voitures particulières. Les automobiles Citroën enregistrent donc une augmentation de 11% par rapport à 1971.

Cette progression répondait aux objectifs poursuivis, qui ont même été sensiblement dépassés.

De la production Citroën totale, 52,4 % ont été au marché français, avec 385 253 véhicules, contre 369 944 en 1971, ce qui représente une augmentation de 4,13 %. A ce chiffre, il faut ajouter 1 585 camions.

Pour l'année 1972, les exportations Citroën représentent 47,6 % de la production et atteignent 349 713 véhicules, dont 311 704 voitures particulières. Ces chiffres représentent une augmentation de 20 % par rapport aux résultats de 1971 (291 284 véhicules). Ils comprennent aussi bien les véhicules exportés montés que les expéditions d'éléments vers les usines étrangères de production Citroën : Afrique du Sud, Argentine, Belgique (usine de montage de toutes les fourgonnettes 2 CV/3 CV et des Méhara), Chili, Espagne, Iran, Madagascar, Portugal, Vietnam, Yougoslavie.

Comme en 1972, les efforts les plus importants ont porté sur les marchés européens (14,3 % d'augmentation totale dans les pays du Marché commun) : Italie, 66 345 véhicules, + 30,06 % d'augmentation par rapport à 1971, record d'augmentation en nombre; Allemagne, 48 337 véhicules, + 20 % d'augmentation; Espagne, 43 487 véhicules + 2,44 %; Belgique 27 783 véhicules, + 19,04 %; Angleterre, 17 048 véhicules, + 140 %, record d'augmentation en pourcentage; Suisse, 13 365 véhicules, + 13,06 %; Autriche, 6 419 véhicules, + 50 %; Danemark, 4 070 véhicules, + 9,3 %; Portugal, 3 139 véhicules, + 9,72 %; Suède, 2 805 véhicules, + 105 %; Norvège, 1 200 véhicules, + 35,44 %. Sur le marché hollandais aucune progression n'a été enregistrée (35.755 véhicules) mais il s'agit là d'un marché qui n'a connu qu'une faible évolution. En Yougoslavie, 6 534 véhicules ont été livrés, ce qui marque un recul par rapport à 1971, (8 154 véhicules), recul dû aux difficultés temporaires rencontrées dans la réalisation des accords de compensation.

Dans le reste du monde, 64 832 véhicules

The Citroën Group's allover production for 1973 (Citroën - Berliet - Panhard - Maserati) was 758,788 vehicles, as against 687,531 an increase of 10,36 %.

CITROEN

Citroën's own production rose 11 % over 1971. In 1972, the Société des Automobiles Citroën's production was 736,551 vehicles, and among them 578,328 private cars, as against 663,625 vehicles in 1971, including 578,328 private cars.

The large increase in production noted in 1972 corresponded to the goals laid down, which were in fact appreciably exceeded.

For the year 1972, Citroën's exports represented 47,6 % of production, reaching 349,713 vehicles of which 311,704 were private cars. These figures show an increase of 20 % over 1971 results 291,284 vehicles.

As was the case last year, the chief efforts were directed at European markets : Italy, 66,345 vehicles, 30,06 % increase over 1971; Germany, 48,337 vehicles, + 20 %; England, 17,048 vehicles, + 140 %; Switzerland, 13,365 vehicles, + 13,06 %; Spain, 48,487 vehicles, + 2,44 % increase; Austria, 6,419 vehicles, + 50 %; Denmark, 4,070, + 9.3 %; Pottugal, 3,139 vehicles, + 9.72 %; Sweden, 2,805 vehicles + 105 %; Norway, 1,200 vehicles + 35,44 %. In the Dutch market no increase was recorded (35,755 vehicles), but the market as a whole didn't show big progression. In Jugoslavia, 6,534 vehicles were sold, a drop by comparison with 1971, but this was due to difficulties met with in implementing compensation agreements.

BERLIET

The 1972 production of the Société des Automobiles Berliet (which remains the largest French manufacturer of trucks of over 6 tons all-up weight) was 21,680 vehicles as against 23,356 in 1971. Berliet exports in 1972 reached 5,229 vehicles. This results shows an apparent drop in exports, the more apparent in that 1971 had been a particularly outstanding year (9,189 vehicles exported); but these 1971 results represented the fulfilment of large orders placed at an earlier date. The "orders" figure should thus weight actual export figures, and it should be real-

Au Salon de Paris, M. François Rollier (à droite), président directeur général de Citroën S.A., et M. Raymond Ravenel (à gauche), président directeur général des Automobiles Citroën, accueillent sur le stand Citroën le président de la République, M. Georges Pompidou (6 octobre 1972).

At the Paris Motor Show, Mr François Rollier (right) chairman and general manager of Citroën S.A., and Mr Raymond Ravenel (left), chairman and general manager of Automobiles Citroën, greet Mr Georges Pompidou, President of the French Republic.

Photo Guyot (Citroën 10.692).

contre 59 977 ont été exportés montés ou par éléments, soit une augmentation de 8%. Les marchés les plus importants sont ceux d'Argentine et du Chili (24 650 véhicules pour les 2 pays et d'Iran (6 691 véhicules). Dautre part, des accords ont été conclus en 1972, (accords nouveaux ou développement d'accords antérieurs) pour la fabrication de véhicules Citroën au Chili, en Tunisie, en Afrique du Sud et en Yougoslavie, accords qui vont permettre une plus importante pénétration sur ces marchés.

BERLIET

La production 1972 de la Société des Automobiles Berliet (qui reste le premier constructeur français de camions de plus de 6 tonnes de poids total en charge) est de 21 680 véhicules contre 23 356 en 1971. Les exportations Berliet en 1972 atteignent 5 229 véhicules. Ces résultats marquent une diminution apparente des exportations, d'autant plus sensible que l'année 1971 avait été particulièrement brillante (9 189 véhicules exportés) mais ces résultats 1971 représentaient la réalisation d'un important carnet de contrats signés antérieurement. Le chiffre des commandes doit donc pondérer celui des réalisations et, dans cette perspective, il convient de savoir que les commandes prises à la fin novembre 1972 sont en augmentation de 22 % par rapport au montant des commandes prises pendant la même période de 1971.

MASERATI

Les ventes des Officine Alfieri Maserati ont été en 1972 de 639 voitures ce qui est un résultat meilleur que celui enregistré en 1971. Le ralentissement sensible qui avait marqué le marché de la voiture de luxe en 1971 (-14 % environ de diminution globale) a donc été stoppé en 1972 pour Maserati.

Avec ses nouveaux modèles Merak et Kamsin, Maserati renforce sa position sur ce marché restreint.

A l'exportation Maserati a réalisé en 1972 la vente de 291 unités contre 286 en 1971.

ised that the orders booked to end November 1972 were greater than those for the corresponding period in 1971.

MASERATI

The sales of Officine Alfieri Maserati were 639 cars, a better result than that achieved in 1971. The appreciable regression which had struck the luxury-car market in 1971 (about 14 % overall drop) was thus halted in 1972 where Maserati is concerned.

With the new Merak and Kamsin models, Maserati's position in this limited market has become stronger.

Where exports are concerned, Maserati sold 291 cars as against 286 in 1971. America and England head the export market list.

PRODUCTION 1972 DU GROUPE CITROEN

ANNÉE	1972	1971
Voitures particulières	648 956	578 328
Total Citroën	736 551	663 625
Berliet	21 680	23 356
Maserati	557	550
Total Groupe	758 788	687 531

D' AULNAY / BOIS

Le chantier de construction de la future usine Citroën des Ardennes a été officiellement ouvert le 30 novembre 1972. Le premier stade de cette nouvelle usine Citroën entrera en activité en 1974. Elle traitera la fonderie de fonte et la fonderie des métaux légers, dans des ateliers de 30.000 m². L'effectif de ce premier stade sera de 750 personnes. Ce sera l'une des fonderies les plus modernes d'Europe. Elle complétera les Fonderies de Clichy, dans la région parisienne.

Depuis 1953, date de la première « décentralisation » Citroën avec la mise en service de l'usine de Rennes-la-Barre Thomas, un programme d'expansion d'ensemble a été développé. Déjà partiellement concrétisé (75.000 m² d'ateliers ont été mis en service en 1972), il connaîtra son aboutissement vers 1980.

Fondée en 1960, plusieurs fois étendue, et encore tout récemment, Rennes-la-Janais (380.260 m², 10.500 personnes) est l'usine d'emboutissage-ferrage-peinture-montage des voitures moyennes de la gamme ; Levallois (2 CV, Dyane) et Bruxelles-Forest (camionnettes, 2 CV, Méhari), celles des petits véhicules.

Aulnay (qui doit tripler la production de Javel qu'elle remplacera), sera celle des voitures de haut de gamme (DS, SM). Le premier stade de construction, actuellement commencé prévoit la mise en service de 220.000 m² de surface utile.

Autour de ces usines terminales (carrosserie-montage) s'organisent les unités de production en amont : Forges (Clichy) et fonderies (Clichy et son développement dans les Ardennes), laminoirs et tréfileries à Froncles (52), outillage à Saint-Étienne, transmissions à Mulhouse, boîtes de vitesse à Metz et, pour les véhicules utilitaires, à Reims, éléments hydrauliques à Asnières (92), liaisons au sol à Caen, emboutissage à Saint-Ouen (93), moteurs à piston alternatif à Nanterre (92), puis,

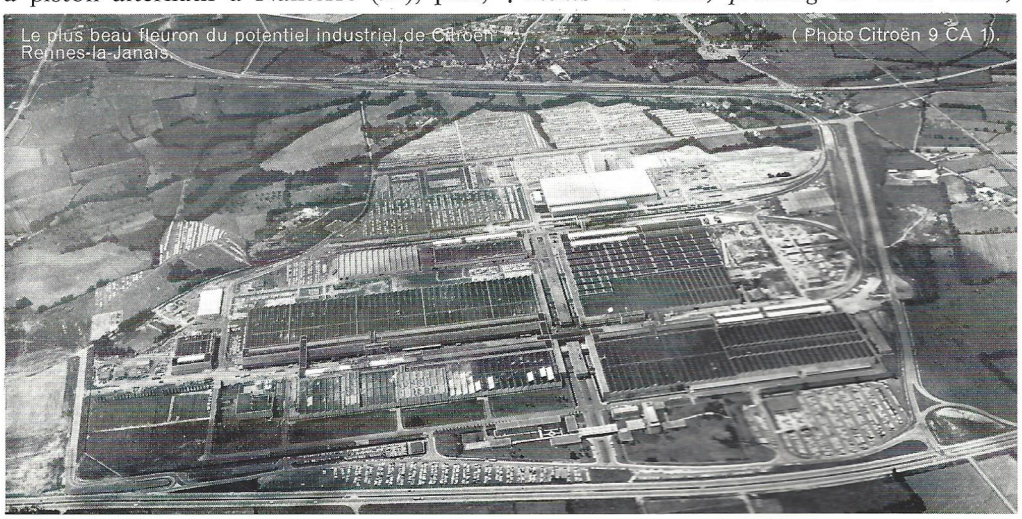
The building site of the future Citroën plant in the Ardennes was officially inaugurated on 30 November 1972. The first section of this new Citroën plant will start operating in 1974. It will handle cast steel and light alloy smelting in shops covering 323,000 sq. ft. In this first state, the staff will number 750 persons. While this will be one of the most modern smelting works in Europe, it will however not replace the Clichy smelting works in the Paris region, merely forming a complement to them.

Ever since 1953, the year of Citroën's first "decentralization", at which time the works of Rennes-la-Barre starting operating, a general expansion scheme has been developed. Already partly put into practice (over 800,000 sq.ft. put into operation in 1972), it will come to a close towards the year 1980.

Begun in 1960 and several times extended up to quite recently, Rennes-la-Janais (over 4,000,000 sq.ft., 10,500 staff) is a pressing, fitting, painting and assembly plant for the medium-sized cars in the range; Levallois (2 CV, Dyane) and Bruxelles-Forest (light vans, 2 CV, Mehari), are those coping with the smallest vehicles.

Aulnay (which is to treble the production of Javel which it will replace) will attend to cars of the top reach of the range (DS, SM). The first stage of building, now under way, will make available 2,260,000 sq. ft. of working area.

Around these end-of-production plants (coachwork - assembly) are sited the "upstream" production plants: forging (Clichy) and smelting (Clichy and its Ardennes offshoot), rolling mills and wire mills at Froncles, tooling at Saint-Étienne, transmission gear at Mulhouse, gearboxes at Metz (and at Reims for utility vehicles), hydraulic parts at Asnières, ground elements at Caen, pressing at Saint-Ouen,



Le plus beau fleuron du potentiel industriel de Citroën : Rennes-la-Janais. (Photo Citroën 9 CA 1).

A ALTFORWEILER

A Altforweiler, l'usine Comotor sortie de terre (premier stade) va commencer à produire des moteurs à piston rotatif. (Photo Citroën 9 CA 2).

dans le futur, à Croissy-Beaubourg (77), sans oublier, d'une part les usines de fabrication ou de montage à l'étranger (Argentine, Chili, Espagne, Iran, Madagascar, Portugal, Tunisie, Union Sud Africaine, Vietnam, Yougoslavie), d'autre part l'usine Comotor (50 % Citroën, 50 % Audi NSU) d'Altforweiler, où, en un premier stade d'aménagement (10.000 m² et 500 personnes), la production des moteurs à piston rotatif doit démarrer en 1973.

De nombreux ateliers spécialisés de la région parisienne continueront à alimenter les différentes usines du groupe, mais d'ici à 1978, les usines du 15e arrondissement de Paris, soit 400.000 m², seront transférées. Le transfert du Bureau d'Études, notamment, est en cours à Vélizy. Le siège social et les services centraux demeureront dans la région parisienne.

Ainsi se trouvera développé un outil de production rationnel, nécessité par les objectifs futurs de Citroën, fondé sur l'importante augmentation de production (35 % de plus de 1970 à 1972) qui doit se poursuivre dans les années qui viennent

reciprocating engines at Nanterre and, in times to come, at Croissy-Beaubourg — not to mention manufacturing and assembly plants abroad (Argentina, Chile, Iran, Jugoslavia, Madagascar, Portugal, South Africa, Spain, Tunisia and Vietnam) and, on the other, the Comotor works (50 % Citroën, 50 % Audi-NSU) at Altfortweiler where, in a first stage, taking up 108,000 sq. ft. and employing 500 staff, rotary-piston engine production is to start in 1973.

Many of the specialised shops operating in the Paris region will continue to supply the Group's various works, but between now and 1978 the works in the 15th Arrondissement, covering over 4,300,000 sq. ft., are to be transferred. The research department for instance is in the process of moving to Vélizy. Headquarters and central departments will remain in the Paris region.

In this way rational production complex, such as is called for by Citroën's future objectives, based on a sharp increase in production (1972 35 % over 1970) and forecast to continue in coming years, will be developed.

Adolfo Orsi n'est plus

Le Président d'honneur de Maserati, Adolfo Orsi, né en 1888, s'est éteint à Modène le 26 octobre 1972, quelques jours avant le Salon de Turin.

Depuis 1937, date à laquelle il acheta les "Officine Maserati" et les transféra de Bologne à Modène, Adolfo Orsi a donné à la "firme au trident" une impulsion déterminante, veillant à son développement, à son succès sur les circuits, à son prestige mondial.

Le monde de l'automobile pleure celui qui fut une de ses grandes figures, qui fut aussi à l'origine du développement industriel de Modène, et avait reçu pour cela du Gouvernement Italien la plus haute distinction, celle de "Cavaliere del Lavoro". La direction et le personnel des "Officine Maserati" ont fait célébrer le samedi 4 novembre 1972 une messe à la mémoire de leur président d'honneur. A sa famille, à ses amis et anciens collaborateurs nous exprimons nos sincères condoléances.

The President Honoris causa *of Maserati, Adolfo Orsi, born in 1888, died in Modena in 1972, a few days before the Turin Motor Show.*

Since 1937, the date at which he brought out the "Officine Maserati" and transferred them from Bologna to Modena, Adolfo Orsi gave his "trident firm" a determinant drive, seeing to its development, its success on the tracks and its world-wide prestige.

The automobile world grieves at the loss of one who was among its leading figures and who, also having been at the origin of Modena's industrial development, had for this reason been awarded the Italian Government's highest distinction, that of "Cavaliere del Lavoro". The Management and Staff of the "Officine Maserati" had mass celebrated to the memory of their President Honoris causa *on 4 November 1972. We hereby express all our sympathy to his family, his friends and the men and women who worked with him.*

4 cylindres

Lancée en 1960 avec sa casquette à l'envers (l'arrière du pavillon avançant en surplomb sur la lunette à l'inclinaison inversée), l'Ami 6 possédait déjà ses solides caractéristiques de base qui ne devaient jamais changer (traction avant, suspension sur roues indépendantes par pot longitudinal à ressort hélicoïdal, direction à crémaillère) et donc les essentielles qualités qui devaient faire sa réputation : une tenue de route impériale, une sécurité sans défaut, un confort enviable (douceur de la suspension, grande habitabilité intérieure, etc.), auxquels il faut ajouter : robustesse, facilité d'entretien, économie à l'utilisation. En 1966, elle fut en France le véhicule le plus vendu dans l'année. En 1964, un modèle break vint s'ajouter à la berline et, plus pratique qu'elle, supplanta bientôt celle-ci dans les ventes.

Dotée à l'origine d'un moteur 2 cylindres opposés à plat, refroidis par air, de 602 cm³, développant 21 Ch DIN à 4.500 tr/mn, avec un couple moteur de 4 m/kg à 2.800 tr/mn, les premières Ami 6 roulaient à 105 km/h.

Certains clients souhaitaient plus et mieux, estimant que les qualités de base de la voi-

Introduced in 1960 with its cap on back to front (the rear of the roof projecting like a cap-peak over the reversed-slope rear window), the AMI 6 already had its steady basic characteristics which were never to change (front wheel drive, independent wheel suspension with a longitudinal helicoidal spring, dashpot, rack and pinion steering); hence the essential qualities which were to build up its reputation : unimpeachable road holding, faultless safety and enviable comfort (gentle suspension, spacious cabin, etc.), to which must be added: ruggedness, ease of maintenance and running economy. During the year 1966, it was the most-sold vehicle in France. In 1964 an estate version came to join the saloon; proving yet more adaptable than the latter, it was soon to supplant it where sales percentages were concerned.

Originally fitted with a flat-twin, air-cooled 602 cc. engine, developing 29 h.p. DIN at 4,500 r.p.m. with an engine torque of 28.9 lb.ft at 2800 r.p.m., the first of the AMI 6s could do 65 m.p.h. Certain customers wanted something faster and better, judging that the car's basic qualities could easily accommodate higher power. They were deemed right, and given satisfaction, in May 1968 with a 602 cc. engine of the same type, but developing 32 h.p. DIN at 5,750 r.p.m., with a torque of 30.4 lb. ft at

pour une ami

ture admettraient facilement un surcroît de puissance. Il leur fut donné raison (et satisfaction) en mai 1968, avec un moteur de même type, de 602 cm³ développant 32 Ch DIN à 5.750 tr/mn, couple 4,2 m/kg à 4.000 tr/mn. Elle roulait ainsi à 123 km/h.
En mars 1969, l'Ami 6 devint l'Ami 8 et acquit une nouvelle carrosserie, aux lignes plus nerveuses et plus épurées à la fois. La berline perdait ainsi sa lunette arrière inversée.
Janvier 1973, l'Ami connaît une transformation plus importante encore. Certes sa carrosserie ne change pas, mais ce qu'elle recèle sous le capot va lui faire franchir un bond en avant : les Ami 8 bien connues se voient adjoindre l'Ami Super, modèle équipé d'un nouveau moteur de type GS, 4 cylindres à plat opposés 2 à 2 refroidis par air, à 2 arbres à cames en tête entraînés par courroies crantées. La nouvelle cylindrée est de 1.015 cm³, la puissance réelle de 53,5 Ch DIN à 6.500 tr/mn, le couple maximum DIN de 6,9 m/kg à 3.500 tr/mn. Par rapport à l'Ami 8, l'Ami Super dispose donc d'une augmentation de puissance de 67 %. Plus rapide, elle atteint et dépasse les 140 km/h. Plus nerveuse, elle atteint les 100 km/h en 18 secondes, parcourt le 400 m départ arrêté en 20''4. Sa consommation DIN est de 9,29 l.
Sa puissance fiscale française de 6 CV.

4,000 r.p.m. This allowed it to do 76.5 m.p.h.
In March 1969, the AMI 6 was to become the AMI 8, acquiring a new body with cleaner, more aerodynamic lines. The saloon thus lost its inverted rear window (which was far from getting all the votes, as shown by the success of the estate model, whose rear design was more classic).
Today the AMI is undergoing a yet more important transformation. Its body will remain unchanged, but what is hidden under the bonnet will make it leap forwards: to the well known series of AMI 8s is now added the AMI Super, a model fitted with a new GS-type flat-four, air-cooled engine with two overhead camshafts driven by notched belts. The new capacity is 1 015 cc., delivering an effective 53.5 h.p. DIN at 6,500 r.p.m., with a maximum DIN torque of 59.9 lb.ft at 3,500 r.p.m. By comparison with the AMI 8, the AMI Super therefore has a rise in power of 21.5 h.p. DIN, and an increase in torque of 19.5 lb.ft DIN. Faster, it will do (and in fact exceed) 87 m.p.h. (on half load). Livelier also, it reaches 100 kilometers per hour in 18 seconds, covers 400 meters from a standing start in 20.4 seconds, and 1 000 meters in 38.6 seconds.
Its DIN consumption is 9.29 litres per 100 kilometers (30.5 m.p.g.)
Its French Treasury rating is 6 CV.

Photo André Martin (Citroën 2 C30)

AMI SUPER

L'ami au

Version révolutionnaire de l'Ami 8, l'Ami Super possède certes un nouveau moteur de type GS, plus nerveux et plus puissant que celui de sa sœur aînée plus sage. Mais ce n'est pas tout. En fait, sous une carrosserie identique se cache une voiture nouvelle.

Le moteur d'abord, moderne, compact, en alliage léger : le bloc moteur est constitué de 2 demi-carters en alliage d'aluminium coulé sous pression, incliné vers l'arrière à 9° par rapport à l'horizontale. 4 cylindres à plat opposés deux à deux (formule procurant le meilleur équilibre de fonctionnement qui soit). Cylindrée 1.015 cm^3 (alésage 74 mm, course 59 mm). Les culasses sont en alliage d'aluminium coulées coquille, à chambres hémisphériques et conduits d'admission extérieurs en acier, boîtier d'admission en alliage léger avec réchauffage par les gaz d'échappement. La distribution s'effectue par soupapes en V à 70°, 2 par cylindre, commandées par culbuteurs, avec 2 arbres à cames en tête (1 par culasse) entraînés par courroies crantées qui assurent un fonctionnement rigoureux et silencieux. Le refroidissement s'effectue par circulation de l'air pulsé par un ventilateur en plastique monté en bout de vilebrequin. On sait les avantages du refroidissement par air : pas de durite, pas de radiateur, les risques de panne considérablement réduits, un moteur qui ne craint ni le froid (pas d'antigel), ni le chaud et est prêt à fonctionner par tous les temps. On sait aussi que son seul inconvénient, le bruit, a été

A revolutionary version of the AMI 8, the AMI Super, has, of course, a GS-type engine, snappier and more powerful than that of its elder, more sedate, sister.

But there is more in it than meets the eye: there is in fact a new car hiding under the now classic coachwork.

First the engine: it is modern, compact and built of light alloy.

Made up of two halfcasings of pressure-cast aluminium for the crankshaft, it is tilted 9° backwards from the horizontal. It is a flat-four with two opposed banks of two cylinders each (the best layout for working balance). Swept volume 1015 cc. Bore 75 mm - 59 mm. Cylinder heads are of cast aluminium, with hemispherical combustion chambers and external inlet pipes of steel, and a light alloy inlet manifold pre-heated by exhaust gases. Inlet and exhaust timing is by means of rocker-controlled "V" valves set at 70°, two per cylinder, with two overhead camshafts (one per cylinder head) driven by notched belts ensuring strict timing and silent operation. Cooling is by air thrown back by a plastic fan mounted at the forward end of the crankshaft. The advantages of air cooling are well known: no connecting hoses, no radiator, reduced risks of failure, an engine which fears neither cold (no anti-freeze) nor heat and is "rarin to go" at any time. Another now well-known fact is that its sole drawback, noisy operation, has been completely eliminated from the GS engine which hencefor ward powers the AMI Super.

superlatif

considérablement réduit sur ce moteur GS qui équipe désormais l'Ami Super.

Mais Citroën ne s'est pas contenté de doter un modèle existant d'un moteur nouveau développant 53,5 Ch DIN. Toute la mécanique a évolué en fonction des nouvelles performances. La boîte, évidemment est nouvelle, de type GS, à 4 vitesses synchronisées et commande mécanique par levier au plancher sur console (et non levier au tableau de bord comme sur l'Ami 8). Le couple conique est de 8/33.

Mais aussi :

— la plate-forme (sérieusement renforcée),
— les freins (surdimensionnés, à disque à l'avant type GS 1220, refroidis par air pulsé, à tambours à l'arrière avec limiteur en fonction de la charge),
— la direction (nouvelle épure, très douce, très précise, avec colonne de sécurité à 2 cardans, volant plus petit garni de mousse comme celui de la GS),
— la suspension (nouveaux ressorts hélicoïdaux, 4 amortisseurs hydrauliques à réaction rapide, réagissant au moindre degré de variation du bras, 2 barres anti-roulis).

Sans oublier le réservoir (plus grand : 40 litres), les pneus plus larges (135 × 152) assurant une meilleure assise à la voiture, et l'équipement : nouvelle planche de bord havane, nouveau compteur de vitesse, nouvelle commande de frein à main, pulseur d'air chaud en série, nouveau dessin de calandre, logotype Ami Super sur la porte de coffre et le chiffre de la nouvelle cylindrée «1015» sur son aile avant droite.

But Citroën cannot just be satisfied with fitting a new engine developing 53.5 h.p. DIN on an existing model. All mechanical parts have been re-designed in accordance with new performance figures.

Quite obviously, the gear-box, now of the GS type with four syncromesh forward speeds and floor gear lever (no longer with a gear lever on the fascia as in the AMI 8), is new.

The mitregearing ratio is 8/33.

And, what is more:

- *The chassis platform is much more strongly built.*
- *The brakes are large-dimension, with GS 1220-type discs on forward wheels, cooled by blown air; rear-wheel drum brakes with braking-limiter geared to load.*
- *Steering (new design) combines ease of action with accuracy; it is fitted with a two-coupling safety column, and a smaller diameter foam covered wheel similar to that of the GS.*
- *Suspension: new spiral springs, four quick-acting hydraulic buffers, reacting to the slightest degree of variation in the suspension arm, and two anti-roll bars.*

And, moreover: a larger tank (8.8 gallons), fatter tyres (135 × 152), seating the car more firmly on the road, not to mention equipment: a new tan fascia, new speedometer, new handbrake control, standard-fitted hot air blower, new radiator grill, AMI Super logo on boot lid and the figure denoting the present « 1015 cubic centimeters » capacity on the right forward wing.

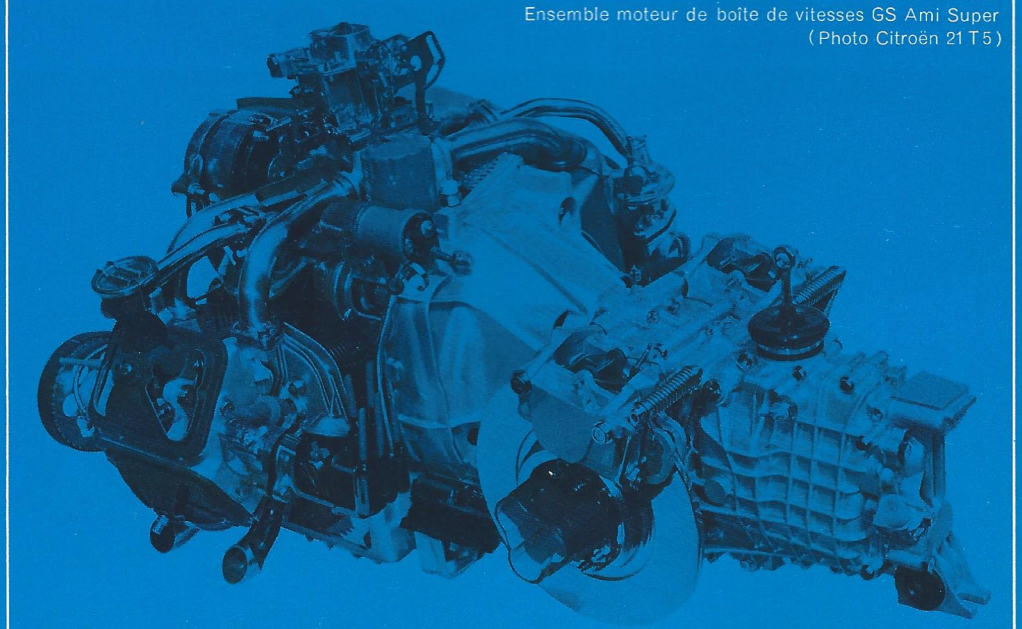
Photo André Martin (Citroën 21.6)

AMI SUPER

SUPER FICHE

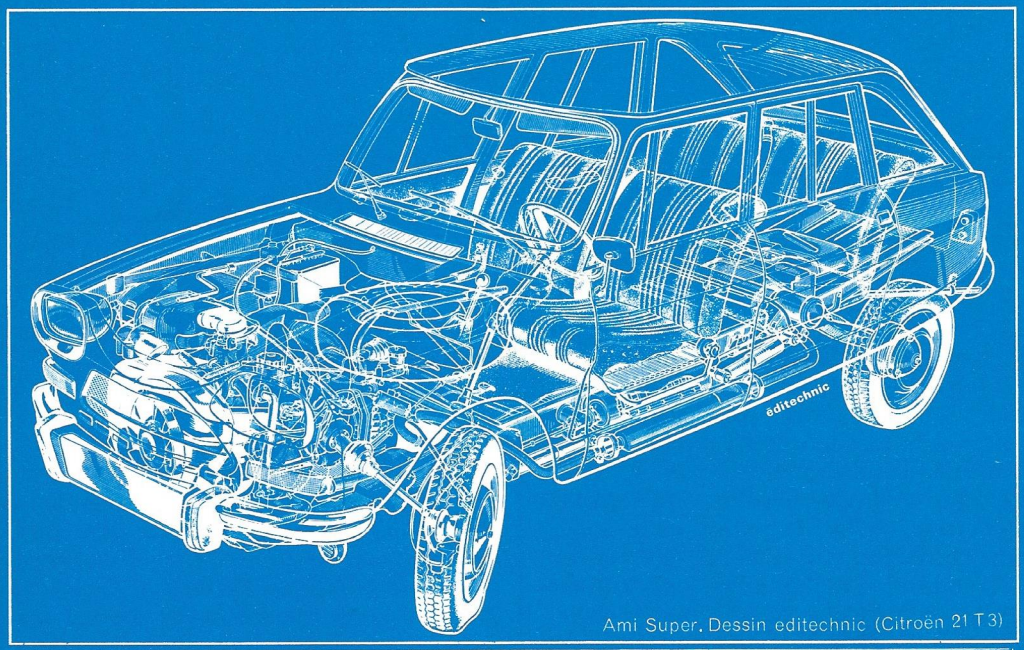
PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES MODÈLES " AMI " 1973

		AMI 8			AMI SUPER		
		Berline	Break Comm.	Service	Berline	Break Comm.	Service
MOTEUR							
Nombre de cylindres		2 à plat			4 à plat		
Puissance fiscale en CV		3			6		
Alésage course en mm		74-70			74-59		
Cylindrée en cm³		602			1 015		
Rapport volumétrique		9			9		
Puissance ch régime tr/mn SAE		35 - 5 750			61 - 6 750		
Puissance ch régime tr/mn DIN		32 - 5 750			53,5 - 6 500		
Couple m•kg régime tr/mn SAE		4,7 - 4 750			7,5 - 3 500		
Couple m•kg régime tr/mn DIN		4,2 - 4 000			6,9 - 3 500		
TRANSMISSION							
Rapport de boîte de vitesses	1re	5,7486			3,8182		
	2e	2,9348			2,3126		
	3e	1,9231			1,5238		
	4e	1,3500			1,1200		
	M AR	5,7486			4,1818		
Couple conique		8/31			8/33		
Vitesse en km/h pour 1 000 tr/mn	1re	5	5		7		
	2e	9,7	9,8		11,6		
	3e	14,8	15,0		17,6		
	4e	21,1	21,4		23,9		
	M AR	5	5		6,4		
PNEUMATIQUES							
Pressions en bars	AV - AR	125-380 X	135-380 X		135-380 ZX		
	AV - AR	1,8-1,8	1,4-1,8		1,8-1,9		
POIDS (en kg)							
Poids DIN		725	725	730	805	815	815
Poids DIN Version Club					810		
Poids total en charge		1 050	1 100	1 100	1 130	1 185	1 185
Poids remorquable		500	500	500	600	600	600
PERFORMANCES							
Conducteur seul	0-400 m	22" 9	23" 1		20" 4		
	0-1 000 m	43" 1	43" 6		38" 6		
	0-100 km/h	30" 9	31" 2		18"		
Demi charge	Vitesse maximum	123	120		140		
	Consommation DIN	6,4	6,4		9,29		



Ensemble moteur de boîte de vitesses GS Ami Super
(Photo Citroën 21 T 5)

TECHNIQUE



Ami Super. Dessin editechnic (Citroën 21 T3)

PRINCIPAL SPECIFICATIONS OF THE 1973 " AMI " MODELS

		AMI 8			AMI SUPER		
		Saloon	Estate Comm.	Service	Saloon	Estate Comm.	Service
ENGINE							
Number of cylinders		flat twin			flat four		
French treasury rating		3			6		
Bore-stroke in mm		74-70			74-59		
Swept volume in cc		602			1 015		
Compression ratio		9 : 1			9 : 1		
SAE hp at rpm		35 - 5 750			61 - 6 750		
DIN hp at rpm		32 - 5 750			53.5 - 6 500		
SAE torque in lb. ft		34 - 4 750			54.2 - 3 500		
DIN torque in lb. ft		30.4 - 4 000			49.9 - 3 500		
TRANSMISSION							
Gear ratios	1st	5.7486			3.8182		
	2nd	2.9348			2.3126		
	3rd	1.9231			1.5238		
	4th	1.3500			1.1200		
	R	5.7486			4.1818		
Mitre gearing ratio		8/31			8/33		
Speed in mph	1st	5	5		7		
per 1 000 rpm	2nd	9.7	9.8		11.6		
	3rd	14.8	15.0		17.6		
	4th	21.1	21.4		23.9		
	R	5	5		6.4		
TYRES							
Pressure in bars:	front/rear	125	135-380 X		135-380 ZX		
		380 X					
	front/rear	1.8-1.8	1.4-1.8		1.8-1.9		
WEIGHTS (in lbs)							
Weight DIN		1 598	1 598	1 609	1 775	1 797	1 797
Weight DIN, club version					1 786		
ALL-up weight		2 315	2 425	2 425	2 491	2 613	2 613
Towable weight		1 100	1 100	1 100	1 320	1 320	1 320
PERFORMANCES FIGURES							
Driver alone	0-400 m	22.9"	23.1"		20.4"		
	0-1 000 m	43.1"	43.6"		38.6"		
on board	0-100 kph	30.9"	31.2"		18."		
Half load Max. speed mph		76	74.5		87		
DIN petrol consumption							
in litres/100 km		6.4	6.4		9.29		
in mpg		43	43		31		

BJØRN WALDEGÅRD MEDAILLE DE BRONZE

Le soleil ne fut pas à son dernier rendez-vous sportif de l'année : le 6e rallye TAP fut disputé du 11 au 15 octobre 1972, à travers tout le Portugal, sous une pluie diluvienne qui accrut considérablement les difficultés d'un itinéraire justement réputé pour ne pas en manquer : après 1.250 km d'un parcours de concentration type Monte Carlo, commence, à Bragança, dans les montagnes du nord (Tras os montès), un parcours commun de 2.900 km, en cinq étapes très dures, littéralement truffé d'épreuves spéciales courtes et rapides, pas moins de 31, dont 24, oui : 24, entièrement sur pistes de terre (ou plus exactement, cette année, de boue visqueuse et glissante).

Le ratio d'arrivée traduit bien, sous la sécheresse (façon de parler, cette année) des chiffres, la sévérité de l'épreuve : 126 voitures (22 marques, 17 nations) au départ, 21 à l'arrivée.

Citroën présentait trois équipages au départ : le suédois Björn Waldegaard sur SM groupe V (coupé prototype) avec H. Torselius; l'autrichien Richard Bochnicek sur DS 21 groupe II (voiture de série améliorée) avec Kernmayer; et le portugais Francisco Romaozinho, vainqueur du rallye TAP 1969, associé à José Bernardo sur DS groupe V (prototype).

Les pilotes de Citroën avaient pour instruction de ne pas forcer sur les premières étapes spéciales de goudron, d'y assurer simplement leur classement, puis d'accélérer leur rythme sur les épreuves de terre.

Dans la seconde épreuve spéciale (Boa viagem), un incident de suspension faisait plonger Waldegaard dans les profondeurs du classement : 93e. Dans la même étape, Bochnicek, victime de sa fougue, sortait de la route et se retrouvait... 92e.

The sun missed its last sporting rendez-vous of the year: the 6th TAP Rally, fought out over the whole of Portugal between 11 and 15 October 1972, took place in pouring rain which considerably increased the difficulties of a course rightly considered to abound in them: after 777 miles of a Monte-Carlo type concentration run there began, at Bragança, in the mountains of the north (Tras os montès), a common run of 1,800 miles, in five very tough stretches simply packed with short, fast, special trials; no fewer than 31 of them, of which twenty-four — yes twenty-four! — were entirely over earth tracks (or, to be more precise, this year tracks of viscous, slithery mud).

The arrival entries ratio gives a clear though dry (so to speak, considering the weather) picture of the test's severity: 126 cars (22 marques, 17 countries) at the start — and only 21 at the finish.

Three Citroën teams were among the starters: the Swede Bjorn Waldegaard in a Group V SM (prototype coupé) with H. Torselius; Richard Bochnicek, an Austrian, in a Group II DS 21 (improved standard production car) with Kernmayer; and the Portugese Francisco Romaozinho (winner of the 1969 TAP Rally, this time teamed up with José Bernardo in a Group V DS (prototype).

The Citroën drivers has been instructed not to overdo it during the first special test runs over tarred roads, merely making sure of being with the appointed times, then to step up their rhythm in the earth track tests.

In the second special test (Boa viagem), an incident with his suspension drove Waldegaard down into the very depths of the classification: 93rd place. During the same stretch Bochnicek, falling a victim to his own enthusiasm, went off the road to reach...

Photo Carlos Gil (Citroën 7.343)

AU RALLYE TAP

Quelque temps plus tard, dans Arrabida, Romaozinho était à son tour retardé par une défaillance de pompe : 47e.

Pour les trois Citroën, c'était un lourd handicap à remonter, tandis que Nicolas et Darniche, sur Alpine groupe IV, et Warmbold, sur BMW groupe II, entraînaient le peloton de tête.

Bochnicek fit merveille : 4e meilleur temps dans la 15e épreuve spéciale (Prestino), 5e dans la 18e (Marâo), il réussit, avec sa DS de groupe II, à battre dans Ermelo (19e spéciale, 13,500 km de terre), Darniche, Fall (Datsun groupe IV), Waldegaard, Paganelli (prototype Fiat) en faisant le 3e meilleur temps. Bochnicek devait malheureusement se retirer dans l'épreuve suivante, après un incident de circuit électrique, alors qu'il devait naviguer autour de la 6e place au classement général. Il avait montré qu'il pouvait être l'égal des plus grands, qualités qu'il devait confirmer deux mois plus tard au Rallye RAC de Grande-Bretagne, en terminant, au volant de la même voiture, dans les 17 premiers sur 199 partants.

Plus régulier, sur son terrain, Romaozinho remontait lui aussi (4e meilleur temps dans la 15e spéciale) mais devait abandonner à son tour, sur incident électrique lui aussi, à trois épreuves de l'arrivée. Waldegaard fut fantastique, bien qu'encore peu familier de la traction avant, il sut utiliser au mieux les qualités de tenue de route de sa SM pour revenir invinciblement aux tous premiers rangs, signant notamment le meilleur temps absolu dans la 27e spéciale (Freita, 16 km de terre) en prenant 8 secondes à Paganelli, 16 à Warmbold; le 2e meilleur temps dans la 23e, 26e, 28e spéciale, le 3e dans la 20e, 21e, etc...

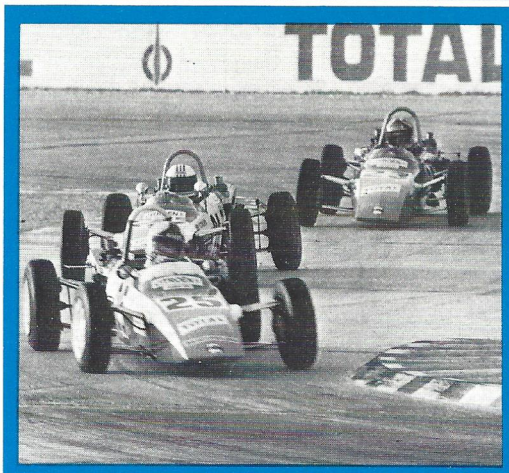
C'est ainsi que le pilote suédois et sa SM que l'on avait cru prématurément disparus dans les abysses des feuilles de pointage, terminèrent 3e du classement général et 1e du groupe V, de ce 6e rallye TAP.

92nd position.

A little later, in Arrabida, it was Romaozinho's turn to be slowed down by pump failure: 47th place.

For the three Citroëns, this was a big handicap to overcome, whereas Nicolas and Darniche in a Group IV Alpine, and Warmbold in a Group II BMW headed the leaders. Bochnicek worked wonders: 4th best time in the 15th special test (Prestino), 5th in the 18th (Marao); thus, in his Group II DS, he managed to beat, in the Ermelo stretch (19th special test, 8 miles of earth track), Darniche, Fall (Group IV Datsun), Waldegaard and Paganelli (Fiat prototype), making the third best time. Bochnicek unfortunately had to throw up the sponge during the following tests, after an electric-circuit incident, and a time at which he must have been in about 6th place in the general classification. He had shown that he could rivalise with the best, qualities which he was to confirm two months later during the British R.A.C. Rally, finishing among the first 17 at the wheel of the same car out of 199 starters. More regular over his own terrain, Romaozinho also picked up places (4th best time in the 15th special test,) but was also in his turn to give up, likewise following electrical failure, three tests from the finish. Waldegaard was fantastic, since, although as yet not entirely conversant with front-wheel drive techniques, he was able to make the best possible use of the road holding qualities of his SM to rise once more, invincibly, to the very first places, among other things clocking the best absolute time in the 27th special test (Freita, 10 miles of earth track), 8 seconds in front of Paganelli and 16 before Warmbold; second best time in the 23rd, 26th and 28th special tests, third best in the 20th,21st, etc. Thus the Swedish driver and his SM, thought to have prematurely shuffled off into the abyss of timing sheets, finished third in the general classification and first in Group V, of this TAP Rally.

Lutte serrée à Montlhéry. Photo Peyrinet-Guyot (Citroën 20.11)



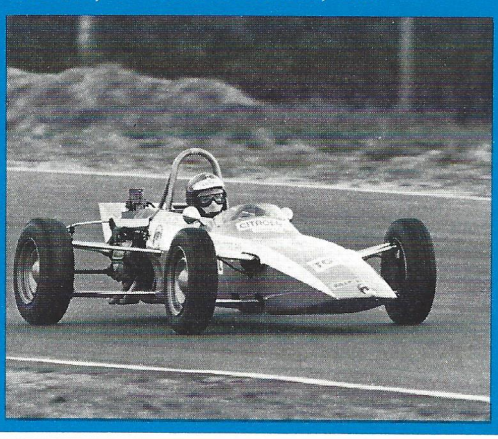
Le Mans, 22 octobre 1972, circuit Bugatti. Les Meps X 27 sont sur la grille de départ... Elles sont parties! C'est la dernière course d'une saison âprement disputée et fertile en péripéties et en rebondissements. Ce n'est qu'à son arrivée que l'on connaîtra le vainqueur du Critérium de Formule Bleue 1972.

Pilet, ancien champion de France de karting, prend la tête. Derrière lui, Gabriel et Bochet rivalisent d'adresse et se livrent une poursuite sans merci, roue dans roue. Alternativement, à chaque tour, ils occupent la seconde position et battent plusieurs fois le record du tour. Puis Gabriel menace sérieusement Pilet. Aux derniers passages, on attend Pilet ou Gabriel... C'est Bochet qui survient! Ses deux adversaires avaient vu leurs espoirs s'évanouir dans une sortie de route. Bochet passe la ligne d'arrivée en vainqueur, il est Champion de France de Formule Bleue.

CLASSEMENT 1972

A l'issue de 42 courses (circuits et courses de côtes), le classement s'établit ainsi : 1er Philippe Bochet, 23 ans, attaché commercial en matériel de travaux publics, dont c'est la première année en compétitions et qui souhaite devenir professionnel (182 points); 2e Daniel Morello, mécanicien à Lyon, leader du Critérium en fin de saison (172 points); 3e Gérard Pilet (157 points); 4e Jean Trépier, 5e Michel Gabriel, 6e Gérard Picolet, etc.

190 kmh, au Mans. Photo Guyot (Citroën 20.10)



UNE SAISON EN

Le Mans, October 1972, on the Bugatti circuit. The Mep X 27s are in their starting boxes... and they're off! This is the last race of a hotly disputed season fertile in ups and downs and their repercussions. The winner of the Blue Formula "Criterium" would only be known as he crossed the finishing line.

Pilet, an earlier French karting Champion, first took the lead. Behind him Gabriel and Bochet, their wheels almost touching, displayed their skill in a merciless pursuit. Alternately, at each lap, they held the second place and several times broke the lap record. Then Gabriel became a serious menace to Pilet. At the last runs past, everyone expected either Pilet or Gabriel

Départ sur le circuit d'Albi. A gauche, Marlène Cotton, Chef du Service Compétitions Citroën et « grand patron » de la Formule Bleue. Photo Guyot. (Citroën 20.14)

to be in the lead... and Bochet in fact appeared. His two rivals had seen their hopes vanish for they had left the track. Bochet crossed the finishing line as winner, this becoming French Champion of the Blue Formula.

At the outcome of 42 races (circuits and hill-climbs), the classification was as follows: 1st Philippe Bochet, 23, a heavy road-works haulage equipment rep, whose first year of competitions this was and whose desire is to become a professional racing driver (182 points); 2nd Daniel Morello, Lyons mechanic, who led in the "Criterium" at the end of the season (172 points); 3rd Gérard Pilet (157 points); 4th Jean Trépier; 5th Michel Gabriel, 6th Gérard Picolet and so on.

The Citroën Mep was granted official status by the F.F.S.A. (French Federation of

FORMULE BLEUE

La Citroën Mep a été officialisée par la F.F.S.A. en 1969, en tant que formule française d'initiation à la compétition, sous l'appellation de Formule Bleue, critérium richement doté par les sociétés Total, Michelin et Citroën qui interviennent à deux reprises : d'abord en subventionnant l'achat du véhicule afin de rendre la monoplace accessible aux jeunes, ensuite en dotant le Critérium de primes et de prix divers, en cours et en fin de saison.

25 DE PLUS EN 1973

Depuis 1969, 231 jeunes ont ainsi pu faire leurs premières armes en compétition et acquérir l'expérience de la monoplace. Ils seront 75 de plus en 1973. Citroën,

Start at the Albi motor racing track. On left hand side, Marlène Cotton, Head of the Citroën Racing Department, and "Big Boss" of the "Formule bleue".

Total et Michelin ont décidé d'intervenir une fois encore pour que 25 Mep X 27 de plus soient offertes à un prix accessible (15 000 F toutes taxes comprises) et s'ajoutent aux 50 monoplaces déjà existantes qui disputeront en 1973 le Critérium National de Formule Bleue.

La Mep X 27, construite par M. E. Pezous à Albi, est équipée du moteur de la Citroën GS (78 Ch DIN à 6 750 tr/mn) et atteint près de 200 km/h. Les freins arrière, les transmissions et la boîte de vitesses (couple conique 9 × 33) sont également ceux des GS.

Pour tout renseignement écrire à la : Fédération Française du Sport Automobile, Commission « Formule Bleue », 136, rue de Longchamp, Paris 16e.

Charlotte Verney, la seule fille du Critérium, en pleine action. Quelques instants plus tard, elle terminera, sur le circuit Bugatti du Mans, à 42 secondes seulement du vainqueur de la finale. Photo Guyot (Citroën 20.12).

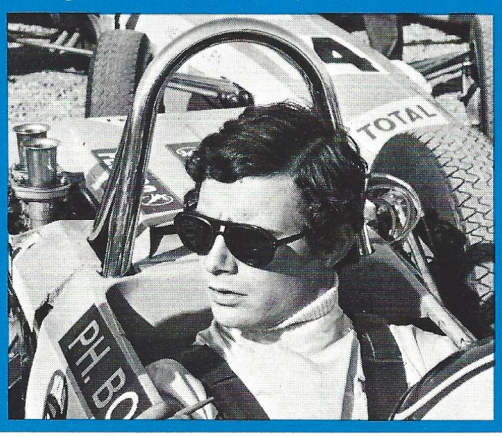
Automobile Sports) in 1969, as French formula for racing training, under the name of "Formule Bleue", or Blue Formula, a "criterium" richly endowed with prizes by the Total, Michelin and Citroën companies, whose intervention takes place at two levels: first in subsidizing the purchase of the vehicle so as to put it within the price range of young people, and secondly in endowing the "Criterium" with various prizes both during the season and at its end.

Since 1969, 231 young people have thus been able to fight their first competitive battles and to acquire single-seater expererence.

They will number 75 more in 1973. Citroën, Total and Michelin have decided to step in once again so that 25 more Mep X 27s can be offered at an acceptable price (15,000 francs including taxes) and thus come to join the 50 single-seaters already in existence in the Blue Formula "Critérium National" for 1973.

The Mep X 27, built in Albi by M.E. Pezous, is powered by the Citroën GS engine (78 HP DIN at 6,750 rpm) and has a top speed of nearly 200 kph (125 mph). The rear brakes, the transmission and the gear box (mitre gear ratio 9 X 33) are also those of the GS.

For information, please write to: Fédération Française du Sport Automobile, Commission "Formule Bleue", 136, rue de Longchamp .Paris 16e (France).



Philippe Bochet, champion de France de Formule Bleue 1972. Photo Peyrinet-Guyot (Citroën 20.13).

L'expansion considérable de l'automobile et l'augmentation numérique des voitures en circulation qui en est résultée posent aujourd'hui plus que jamais le problème de la sécurité de circulation. On sait que ses éléments s'analysent en trois parties : la route, le véhicule, le conducteur. Mais on sait moins, ou pas assez, que la part de responsabilité essentielle est celle du conducteur : 92% des accidents seraient causés par une erreur de conduite, et il est clair que si un bon pilote peut s'adapter facilement à n'importe quelle route et à la moins bonne des machines, la réciproque est fausse : la meilleure voiture sur la meilleure des routes, entre les mains d'un conducteur n'ayant pas une connaissance suffisante de l'exercice auquel il se livre, aboutit à la catastrophe. Les progrès considérables qu'ont accomplis la plupart des constructeurs, l'aménagement progressif du réseau routier par les pouvoirs publics, resteront sans effet si un effort réel et profond ne porte pas sur l'apprentissage effectif des conducteurs. Le triste et morne pis-aller de la limitation de vitesse aveuglément généralisée qui, à sa limite, aboutit au blocage intégral, n'est pas une solution réaliste, on finira bien par s'en apercevoir. C'est pourquoi l'initiative de Total et de Citroën, associés à l'Automobile Club du Midi, à l'ASA Albigeoise, avec le patronage de « La Dépêche » de Toulouse, semble axée avec rectitude, dans la mesure où (à son échelle) elle va d'emblée au cœur du problème : avec les beaux jours s'ouvrira sur le circuit d'Albi une École de pilotage qui comportera deux sections, chacune dispensant un enseignement théorique et surtout pratique.

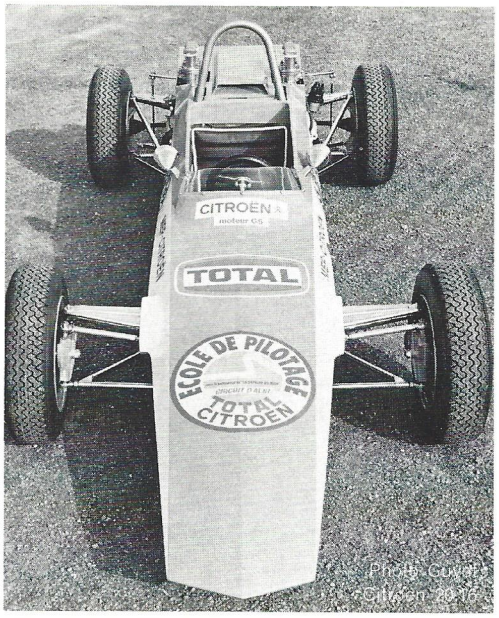


Photo Guyot (Citroën 20.15)

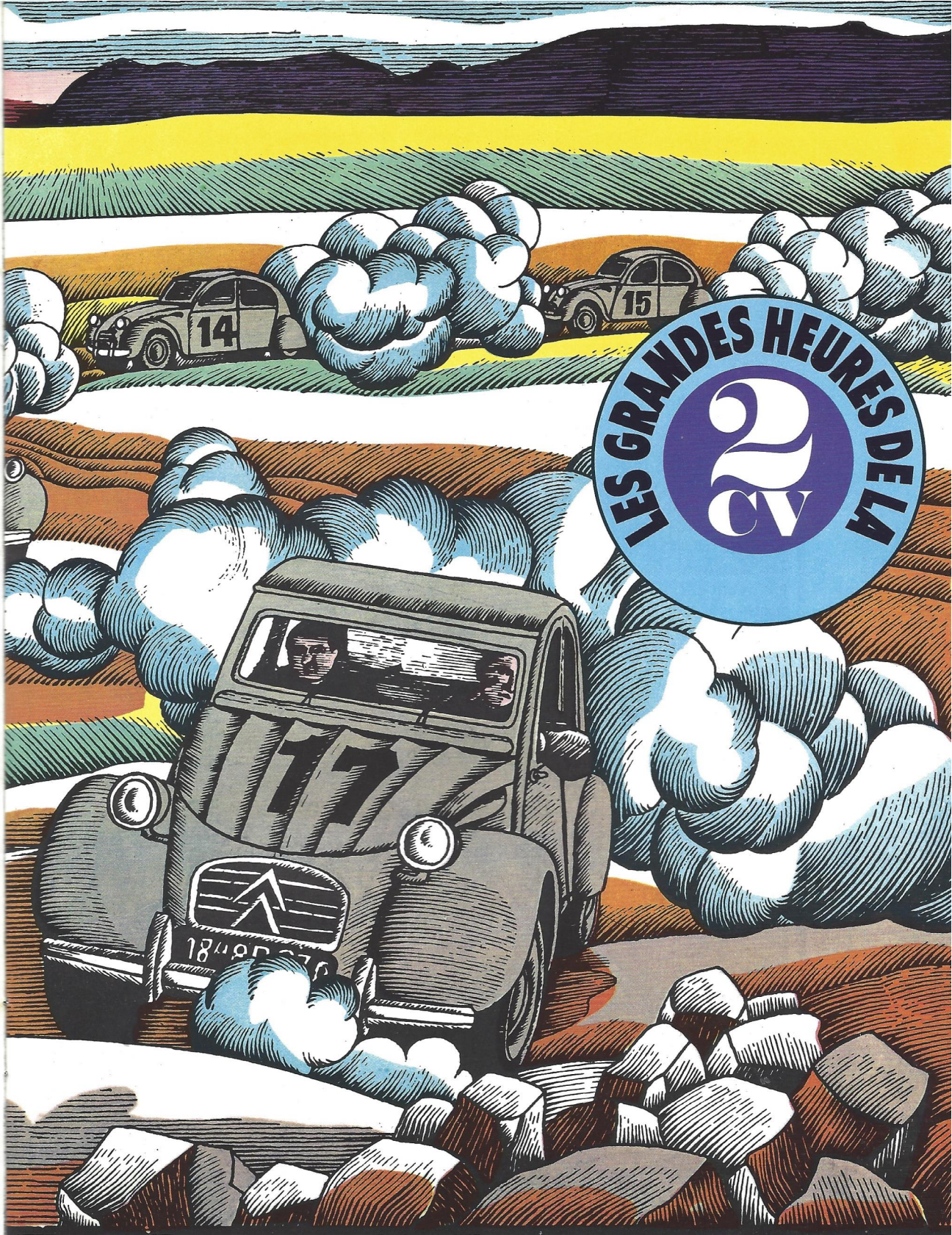
— Une section de perfectionnement à la conduite automobile, ouverte à tous les automobilistes désireux de recevoir un enseignement complémentaire à l'insuffisant permis de conduire et à leur expérience forcément limitée de conducteur, enseignement dont on constate chaque jour à quel point il est nécessaire.

— Une section sportive ouverte aux jeunes souhaitant s'initier au pilotage en circuit sur monoplaces, afin d'accéder peut-être à la compétition, mais avant tout d'acquérir les réflexes et le jugement de pilotes véritables.

Le parc de l'école comporte d'ores et déjà plusieurs modèles Citroën de tourisme et des monoplaces (8 Mep X2 et 5 Mep X27 à moteur Citroën GS).

Pour tous renseignements, écrire: soit à l'Automobile Club d'Albi, 7, boulevard Paul-Bodin 81000 Albi; soit à Total, 11, rue du Docteur-Lancereaux 75008 Paris; soit aux Relations Publiques Citroën, 133, quai Citroën, 75747 Paris Cedex 15.

Photo Guyot (Citroen 20.15)

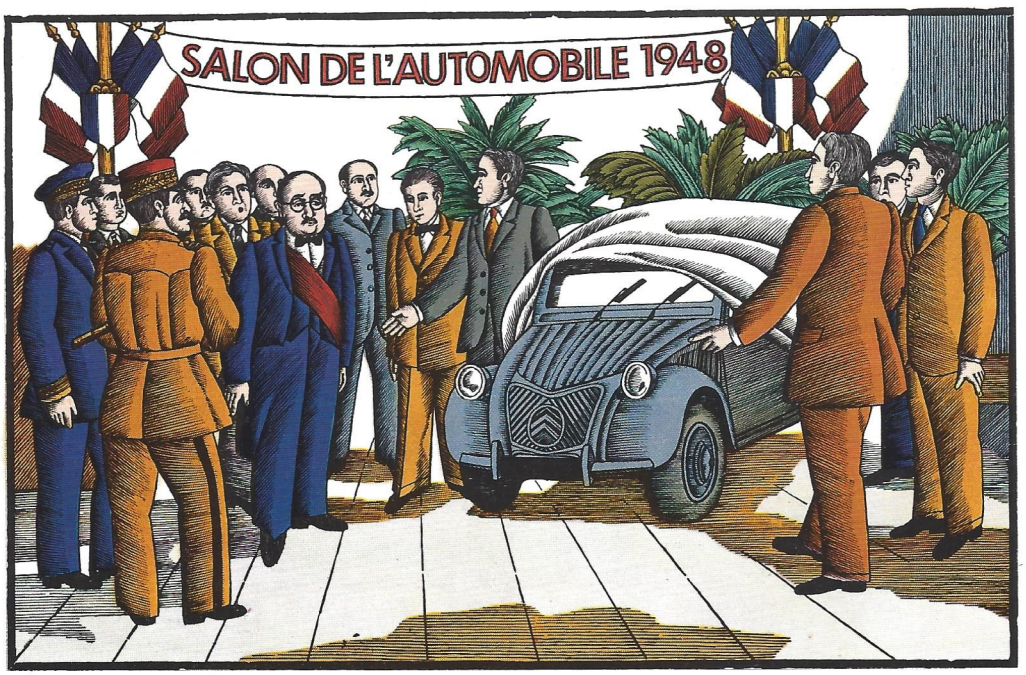


4500 km dans la poussière, la boue, sur les pierres, les trous, les nids-de-poules, les dos d'ânes, c'est le grand Prix d'Argentine 1961. 205 voitures au départ, 44 à l'arrivée. Parmi elles, quatre 2 CV, parties ensemble, de retour ensemble. Citroën est le seul à enregistrer 100 % d'arrivées. Ce n'est qu'un épisode des " riches heures " de la 2 CV dont nous donnons ici quelques extraits.

Close on 3,000 miles through dust, mud, over scree, ruts, potholes and hogs' backs - such was the 1961 Argentina Grand Prix. 205 cars at the start, 44 at the finish. And among these four 2 CVs, which left together and returned together. Citroën was the only marque to have 100% finishers. This was but one of the "golden hours of the 2 CV". To get a better understanding of this most unusual of cars, read on.

Parties à quatre, arrivées à quatre, les 2 CV du grand Prix d'Argentine 1961 avaient une fois encore montré l'endurance et les qualités routières de cette extraordinaire petite voiture. Cette année là, en Argentine, ce fut une hécatombe d'amortisseurs, les pots d'échappement choisissaient la liberté, les freins brûlaient, les radiateurs explosaient, les moteurs agonisaient, abrutis de fatigue les conducteurs s'endormaient au volant et sortaient de la route... 163 voitures furent éliminées au fil des difficultés. Mais pas la 2 CV. Elle en avait vu d'autres. Elle en verra d'autres. Depuis longtemps déjà sa réputation n'était plus à faire. Les quelques images que nous présentons ici évoquent quelques-unes de ses aventures où le pittoresque le dispute à l'héroïque, la poésie à l'épopée. Elles sont tirées de l'album de souvenirs de la 2 CV, album qui reste encore à composer et qui ne le sera sans doute jamais car les hauts faits sont trop nombreux, de cette voiture qui est plus, ou moins, en tout cas autre chose que les automobiles communes. Le journaliste et pilote Paul Frère (« Pour-

Starting four strong, finishing four strong, the 2 CVs of the Argentina Grand Prix had once again demonstrated the endurance and the road qualities of this amazing little car. That year in Argentina, there occurred a real holocaust of shock absorbers, silencers chose freedom, brakes burnt out, radiators exploded, engines went into death throes, while the drivers, dazed with fatigue, went to sleep at the wheel and left the road... 163 cars were eliminated as difficulty succeeded difficulty. Not so the 2 CV. It knew all the answers. Its reputation was more than well established. The few pictures we give here are a reminder of a few of its adventures in which the picturesque went hand in hand with the heroic, and poetry with saga. They are out of the 2 CV's souvenir album, an album which has yet to be composed, and which probably never will be, so many are the highlights in the history of this car which is more, or less, than other run-of-the-mill cars, but in any case something different. The motoring journalist and racing driver Paul Frère (in " Pourquoi pas " of 25 November 1971) has described it in one word: "phenomenon". This is but one more epithet for the little Citroën, whose nicknames through the world are innumerable: "Ugly Duckling" in Holland, "Spatscek" (raggamuffin) in Jugoslavia, "blue jeans car" in the USA, "likelele" in Central Africa, "Monpti" in Germany, "Mafi-bé" in Madagascar, "Motocar Yapotopoto" (car-that-will-go-through-mud) in the



LA 2 CV ÉTONNE LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Le 7 octobre 1948, à l'ouverture du Salon de l'automobile de Paris, la 2 CV est présentée au Président de la République française ainsi qu'aux ministres et aux personnalités qui accompagnent le premier magistrat de l'État. La 2 CV les attend dans son stand, dissimulée aux regards par une housse et suscitant une immense curiosité. C'est la première voiture que la Société Citroën présente depuis la sortie de la Traction avant en 1934. Devant le cortège officiel, la 2 CV est lentement dévoilée et des exclamations de surprise fusent de toutes parts. Tout est nouveau, curieux, insolite sur cette voiture. Aux officiels ébahis, on définit son but : servir, on explique sa devise : pour tous et pour tout.

On 7 October 1948, at the opening of the Paris Motor Show, the 2 CV was presented to the President of the French Republic and the leading figures accompanying the first magistrate of the State. The 2 CV was awaiting them on its stand, hiding under a tarpaulin cover and arousing wild curiosity around it. This was the first new car to be introduced by Citroën since the front-wheel drive in 1934. Under the eyes of the official procession, the 2 CV was slowly unveiled, provoking exclamations of surprise in every side. Everything in this car was new, curious, unusual. The amazed officials heard its purpose defined: to be of service for everything and for everyone.

LA 2 CV BAT LE RECORD D'ALTITUDE EN AUTOMOBILE

Deux jeunes explorateurs lyonnais, Jacques Cornet et Henri Lochon ont entrepris d'établir avec une 2 CV Citroën la liaison automobile Canada-Terre de Feu. Aux deux tiers de leur voyage, ils roulent sur le haut plateau bolivien quand ils décident de tenter de battre le record d'altitude en automobile. Déjà ils sont à près de 4 000 mètres et, à cette hauteur, la raréfaction de l'oxygène rend les mouvements des hommes pénibles et perturbe la carburation du moteur. Qu'importe, ils sont jeunes, l'impossible les séduit : ils vont lancer leur vaillante 2 CV à l'assaut du géant Chacaltaya, 5420 mètres. Ils gravissent lentement des côtes extrêmement rudes et bientôt dominent les montagnes avoisinantes. La 2 CV progresse de plus en plus péniblement et Lochon doit descendre pour l'alléger. Jacques Cornet continue seul. Ce n'est pas encore suffisant, dans l'air raréfié, la voiture respire aussi mal que son conducteur. Alors Cornet commence à jeter un à un tous les bagages sur le chemin, pour faire moins de poids. Quelques mètres encore et, dans un cri de victoire de Cornet, la montagne est vaincue. A 5420 mètres, la 2 CV est la voiture la plus haute du monde. C'était le 1er novembre 1953, à 11 h 05 du matin.

Two young explorers from Lyons, Jacques Cornet and Henri Lochon, had undertaken the Canada-Tierra del Fuego journey in a Citroën 2 CV. Two thirds of the way along, they were running over the high Bolivian plateau when they decided to attempt to beat the car altitude record. They were already at over 13,000 ft, and at such altitudes oxygen rarification already impairs human resistance and peturbs engine carburation. What matter? They were young, tempted by the impossible, they intended to throw their galant 2 CV at giant Chacaltaya, 17,780 ft tall. The slowly climbed extremely steep rises and soon dominated neighbouring peaks. The 2 CV making heavier and heavier weather of it, Lochon had to get down to lighten the load. Jacques Cornet went on alone. Still this wasn't enough in the rarefied atmosphere, the car breathing as badly as its driver. Then, one by one, Cornet started throwing out every piece of luggage by the track side for the sake of lightness. Another few yards to the top and, with a shout of victory from Cornet, the giant lay vanquished, At 17,780 ft, the 2 CV became the highest car in the world. This was on 1 November 1953, at 11.05 a.m.

LA 2 CV DANS LES COMMANDOS DE LA ROYAL NAVY

En ce beau jour de 1959, un porte-avions de 27 000 tonnes croise majestueusement au large des côtes anglaises. C'est le « Bulwark » (le rempart), orgueil de la flotte de Sa Majesté. L'Amirauté Britannique procède à des manœuvres aéroportées de débarquement. Il s'agit, d'atteindre rapidement un objectif situé à 150 kilomètres à l'intérieur des terres. L'opération nécessite un matériel très léger, très résistant, très maniable. Alignées dans un angle du pont, seize 2 CV attendent sagement. L'une après l'autre, elles sont arrimées à un filin et, chaque hélicoptère enlève sa 2 CV. En route pour l'aventure, la 2 CV glisse en plein ciel vers son but. Mais c'est au terme du voyage, que le plus dur reste à faire : se frayer un chemin, avancer à tout prix, passer n'importe où ! La Royal Navy qui a mis la 2 CV à l'épreuve, a constaté son incroyable robustesse, elle l'a reconnue bonne pour le service armé. C'est ainsi que la 2 CV a été enrôlée dans le corps d'élite de la Marine Britannique : les commandos aéroportés.

On this fine day of 1959, a 27,000-ton aircraft carrier was cruising majestically off the coast of Britain. This was H.M.S. Bulwark, pride of Her Majesty's fleet. The Admiralty were carrying out an airborne landing exercise. The object: rapidly reaching an objective 100 miles inland. The operation called for very light, very rugged, very manoeuvrable equipment. Lined up in a corner of the flight deck, sixteen 2 CVs were patiently waiting. One after the other they were hitched to a cable, and every helicopter carried off its 2 CV. Off on the way to adventure, the 2 CVs glided through the air to their target areas. But the hardest part of the operation lay at the journey's end : to open up a route, to advance at all costs, to get through anywhere ! The Royal Navy, which put the 2 CV to the test, took good note of its incredible ruggedness, and pronounced it A 1 for active service. This is how the 2 CV was pressed into the crack corps of the Royal Marines: the Airborne Commandos.

LA 2 CV SAUVÉE DU DÉSERT PAR DES BANANES

Le 15 février 1959, Jacques Seguela et J.-C. Baudot traversent avec leur 2 CV le désert d'Atacama, au Chili. Partis de Perpignan le 9 octobre 1958, pour faire le tour du monde, ils en ont déjà parcouru un bon quart, 25 000 kilomètres en Afrique et en Amérique du Sud. La 2 CV progresse vaillamment sur la piste de « tôle ondulée », quand tout à coup le moteur émet un affreux grincement de crécelle. Les deux amis stoppent, regardent et constatent l'étendue du désastre : plus une goutte d'huile, le bouchon de vidange du carter a été dévissé par les terribles secousses de la route. Il est perdu et les explorateurs aussi car leurs bidons de réserve sont vides, déjà utilisés. Les deux hommes épuisés vont devoir attendre le secours improbable d'un camion incertain. Pour eux, le tour du monde s'arrête ici, au beau milieu d'un désert de 3 000 km, jalonné de loin en loin par les tombes des anciens chercheurs d'or, hérissé de rochers éclatés qui prennent des allures inquiétantes à l'horizon, sinistre et hostile aux

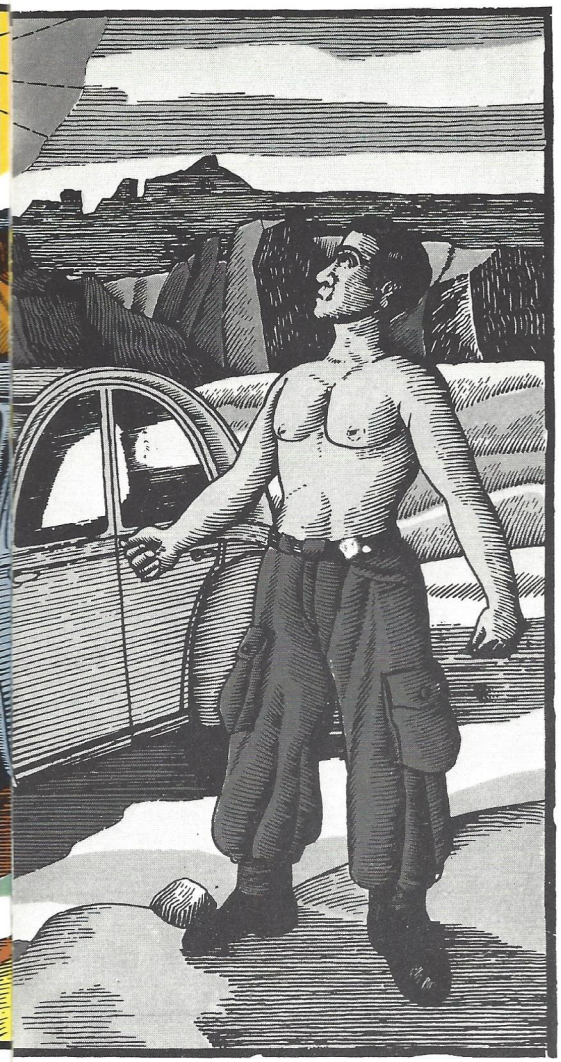
2 CV SAVED FROM DESERT BY BANANAS

On 15 February 1959, Jacques Seguela and J.-C. Baudot were crossing the desert of Atacama, Chile. Having left Perpignan, France, on 9 October on a trip round the world, they had already done a good quarter of it, 15,500 miles in Africa and South America. The 2 CV trekked galantly on over the "corrugated iron" track, when suddenly the engine let out a frightful screaming rattle. The two friends stopped and examined the extent of the disaster: not a drop of oil left, the sump drain plug having shaken loose under the gruelling battering it had got from the road. Of course, the plug was lost — as were the explorers, for their spare cans were empty, having already been used. The two exhausted men would have to wait for the improbable assistance of an uncertain passing lorry. For them, here ended their round-the-world tour, right in the middle of a 2,000-mile wide desert, with as the only landmarks the graves of gold-diggers of yore and spikes of splintered rock which took on a sinister aspect on the horizon, as though they were menacing and hostile to our hapless travellers. But

---

quoi pas » du 25 novembre 1971) l'a qualifiée d'un mot : « phénomène ». Ce n'est qu'une épithète supplémentaire pour la petite Citroën qui ne compte plus ses surnoms dans le monde entier : « vilain petit canard » en Hollande et, plus récemment, en Autriche, « Spatscek » (gavroche) en Yougoslavie, « voiture blue-jeans » aux États-Unis, « likelele » en Afrique Centrale, « Monpti » en Allemagne, « Mafi-bé » à Madagascar, « Motocar Yapotopoto » (voiture qui

Congo, phonetically "Döschwo" in German-speaking Switzerland, and the brief "deuch" or friendly "deux-pattes" in its country of origin... But its full title is and will remain that originally coined by its constructor: 2 CV. Neither more. Nor less. to all the human activities it can be called upon to facilitate.
Its qualities, but also its personality; its characteristics, but also its own character, unlike those of any other, ensure that nobody can remain indifferent.



voyageurs attardés. Mais soudain voici que s'avance, comme tombé du ciel, un grand Indien. Il s'approche et observe sans un mot les mimiques désespérées des jeunes gens. Alors, il tire de son sac plusieurs bananes, les pèle et les introduit une à une dans le carter. Nantie de cet original viatique, la 2 CV repart aussitôt et sans bruit inquiétant. Mieux encore, elle parcourt 300 km sans ennuis. Et Seguela et Baudot termineront leur tour du monde, le premier d'une voiture française : 100 000 kilomètres.

then suddenly, as though descended from heaven, there came an old Indian. He approached and silently observed the young men's desperate miming. Thereupon he took several bananas out of his bag, peeled them and introduced them one by one into the sump. Provided with this unusual viaticum, the 2 CV started at once, without alarming noises.- Better still, it covered 200 miles without mishap. And thus Seguela and Baudot were able to finish their round-the-world run, the first by a French car: 100,000 kilometers, or over 60,000 miles.

franchit la boue) au Congo, phonétiquement « doschwo » en Suisse alémanique, abréviativement « deuch » ou amicalement « deux pattes » en France... Mais son vrai nom est, et restera, celui que lui a trouvé dès l'origine son constructeur, elle s'appelle 2 CV. Ni plus. Ni moins. Elle se donne pour ce qu'elle est, elle est ce qu'elle annonce : une voiture de la réalité,strictement mais totalement adaptée à toutes les activités de l'homme qu'elle sert. Ses qualités mais aussi sa personnalité,

LA 2 CV BAT TOUS LES RECORDS D'ÉCONOMIE

Le 16 mars 1959, 80 voitures de toutes sortes quittent la ville allemande de Freudenstadt. C'est le départ du « Caltex Economy Test » concours international de consommation. Il s'agit de consommer le moins d'essence possible tout en ne descendant pas au-dessous d'une vitesse moyenne imposée. Chaque voiture est strictement conforme à la production de série. Chaque équipage de deux personnes est accompagné d'un observateur officiel qui vérifie que le pilote se conforme aux règles d'une conduite normale, par exemple, qu'il n'arrête pas son moteur en descente, ni ne le mette au point mort, ni ne débraye. Le parcours est de 2 000 kilomètres à travers l'Allemagne, la France, le Luxembourg, la Belgique, la Hollande, le Danemark. Il emprunte notamment les sinueuses routes des Vosges et de la Forêt noire couverte de neige et traverse plusieurs grandes agglomérations. Au bout de cinq jours, à Copenhague, une trentaine de concurrents seulement passent la ligne d'arrivée sans avoir été pénalisés. A leur tête, la 2 CV Citroën de Chaterre. Sur les 2 000 km de l'épreuve, sa consommation moyenne n'a pas dépassé 3,75 litres aux cent km. C'est bien sûr, la plus basse consommation. C'est le record d'économie. Depuis, de nombreuses 2 CV ont suivi les traces de celle de Chaterre et n'ont cessé de s'illustrer dans des épreuves de consommation.

On 16 March 1959, 80 cars of all descriptions left the German town of Freudenstadt. This was the start of the "Caltes Economy Test", an international fuel economy contest. The aim: to consume as little petrol as possible while never dropping below a compulsory speed. Each car was a strictly standard production model. Each team of two was accompanied by an official umpire, to check that the driver complied with the rules of normal driving — for instance, that he neither cut off his engine when running downhill, nor changed into neutral, nor yet de-clutched. The route covered some 1,250 miles through Germany, France, Luxembourg, Belgium, Holland and Denmark. Among other hazards, it ran along the winding roads of the Vosges and the snow-covered Black Forest, and through several large built-up areas. In Copenhagen, after five days, only thirty or so of the competitors crossed the finishing line without having earned penalty marks. Proudly heading them : Chaterre's 2 CV Citroën. Over the 1,250 miles of the run, his consumption had not exceeded 3.75 litres per 100 km (87 mpg). This of course was the lowest consumption recorded — in fact, the economy record. Ever since then, numerous 2 CVs have followed in the tracks of Chaterre, and have never been among the "also rans" in consumption test runs.

Debonair and unasuming, but obstinate and unyielding, it took part in all expeditions and made away with all the records: with Haroun Tazieff (December 1963), it made the first winter crossing of Mount Etna; with Henrik Tveit, the flying agronomist of the Far North, the first winter crossing of Finmark. With Jacques Cornet it beat the automobile altitude record on Chacaltaya Peak (Andes).
It has been pressed into Commando service by the Royal Navy and sent off on a mission by BIT to bring succour to Indians beleagured on the high summits of the Andes. It is the ambulance of UNICEF bush nurses. Working for the Dutch Polders Administration, it alone can run over spongy, newly drained marshland. Episodes of this type are innumerable as the hundreds of jour neys which countless young people have undertaken at the wheel of their 2 CV.

LA 2 CV SAUVE LES CYGNES DE L'YSSEL

Jamais il n'a fait si froid que lors du rigoureux hiver 1962-63. Le lac de l'Yssel, refuge habituel de tous les oiseaux de Hollande, est entièrement pris par le gel et poudré de neige. De courtes rafales cinglent sa surface immobile, retroussant les plumes des oiseaux engourdis par le froid. Le lac reste figé dans l'attente d'une vie nouvelle. Les cygnes y traînent leurs ailes lasses dans une lente promenade où leurs forces s'épuisent. Ils cherchent en vain leur nourriture coutumière. Trompés par la blancheur désertique du paysage, ils restent égarés, sans ressources, condamnés à une mort atroce. Mais les Hollandais qui aiment les grands oiseaux blancs ne les abandonnent pas, ils organisent des secours : tous les jours, les 2 CV du « secours routier » (elles sont les seules à pouvoir circuler sans encombre sur la glace) apportent leur nourriture aux cygnes et aux autres oiseaux, emportent à l'abri les plus atteints par le froid. Et très vite, du plus loin qu'elle aperçoit la 2 CV, la gent ailée accourt du bout de l'horizon, soulevant un duvet de flocons de neige. On raconte en Hollande que, cet hiver-là, les cygnes ont été sauvés par « le petit canard » — c'est le surnom que là-bas on donne à la 2 CV.

2 CV SAVES IJSSEL SWANS

Never had it been so cold as during the very hard winter of 1962-63. The Ijssel meer, usual refuge for all the birds of Holland, was completely icebound and snow-covered. Short gusts of wind whipped its motionless surface, ruffling the feathers of the cold-numbed birds. The lake remained frozen, waiting for a new lease of life. Over it the swans dragged their weary wings in a slow, exhausted perambulation. In vain did they seek their usual foods. Dazed by the desert-like whiteness of the landscape, they were lost, resourceless, condemned to die an atrocious death. But the Dutch, who love the great white birds, did not abandon them: every day the 2 CVs of the road patrols (the only ones able to run over the ice without a hitch) brought out food to the swans and other birds, and took the worst affected into shelter. Very soon, as they spotted the 2 CVs, our winged friends rushed in from the limits of the horizon, raising a "down-storm" of snow-flakes. It is said in Holland that, that winter, the swans were saved by the Ugly Duckling — for such is the pet name the Dutch have for the 2 CV.

LA 2 CV RAMÈNE SIX PERSONNES DU LAOS A PARIS

Après 15 ans de travail en Indochine, Jacques Pochon-Davignon doit regagner la France avec l'équipage familial au complet : la maman et les quatre enfants, Thierry (trois ans), François-Régis (sept ans), Jean-Luc (onze ans) et Anne-Marie (quatorze ans). Un père de famille a tous les courages ; Jacques Pochon-Davignon a celui d'entreprendre le long voyage de retour comme une randonnée touristique et de traverser toute l'Asie et l'Europe dans la fourgonnette 2 CV de fabrication locale qui l'a déjà transporté sur 36 000 km de pistes cambodgiennes : elle est rodée. Toute la petite famille trouve donc bientôt place avec armes et bagages dans la 2 CV qui se lance sur des routes aventureuses. Jusqu'à Bénarès, ce ne sont que mauvaises pistes, forêts inextricables, jungles exubérantes, déserts infinis, cols de 3 000 m de haut où la 2 CV se faufile sans désemparer. Bangkok, Singapour, Madras, Ceylan, Mysore, Haïderabad... De tous leurs yeux et de toutes leurs oreilles, les enfants apprennent la géographie. Bénarès, la ville sacrée

2 CV BRINGS SIX PEOPLE BACK FROM LAOS TO PARIS

After working for 15 years in Indochina, Jacques Pochon-Davignon was due to go home to France with the entire family: mother and four youngsters: Thierry (3), François-Régis (7), Jean-Luc (11) and Anne-Marie (14). A father of four needs a lot of courage; Jacques Pochon-Davignon was brave enough to undertake the long journey home as if what was involved was a holiday jaunt, and of crossing the whole of Asia and Europe in a locally-made 2 CV light van which had already carried him over some 22,000 miles of Cambodian tracks: it was run in, all right. Thus the entire family with all its impedimenta was soon aboard the 2 CV, which careered off along adventurous roads. As far as Benares, nothing but frightful tracks, inextricable forest, exuberant jungle, endless deserts and mountain passes 10,000 ft up, all hazards through which the 2 CV passed undaunted. Bangkok, Singapore, Madras, Ceylon, Mysore, Haiderabad... the kids were learning geography with wide-open eyes and ears. Benares, the

de l'Inde les étonne. Mais, ils n'ont pas fini de s'émerveiller : il leur reste à visiter Téhéran, Bagdad, Jérusalem, Beyrouth, Istambul, Athènes, Belgrade, Milan, Genève, Munich, Stuttgart, Bruxelles. Partis le 23 novembre 1960 de Vientiane au Laos, ils arrivent huit mois plus tard à Paris. Malgré la difficulté des pistes et son turbulent chargement, la 2 CV n'a pas eu une seule seconde de défaillance au cours des 38 000 km de ce voyage en famille.

sacred city of India, amazed them. But they were to be more astounded yet: they still had to visit Tehran, Baghdad, Jerusalem, Beyrut, Istanbul, Athens, Belgrade, Milan, Geneva, Munich, Stuttgart and Brussels. Having left Vientiane, Laos on 23 November 1960, they reached Paris eight months later. Despite difficult tracks and its turbulent crew, the 2 CV never had a moment's weakness all along the 23,600 miles of this family tour.

ses caractéristiques mais aussi son caractère, à nuls autres pareils, font qu'elle ne laisse personne indifférent. On l'adore ou on la déteste. Populaire entre toutes, c'est elle que spontanément les ouvriers qui ont percé le tunnel du Mont-Blanc choisissent en août 1962 pour inaugurer la voie de 11.600 mètres qu'ils ont mis trois rudes années à percer. C'est elle que choisit un jeune couple allemand, Virginia et Manfred Schubert, pour accomplir leur voyage de noces : 99.000 km à travers les Amériques, une lune de miel motorisée de l'Alaska à la Patagonie.

Débonnaire, tranquille, mais opiniâtre et increvable, elle fut de toutes les équipées et de tous les records : elle réussit avec Haroun Tazieff (décembre 1963) la première hivernale de l'Etna; avec Henrik Tveit, l'agronome volant du Grand Nord, la première traversée automobile du Finmark en hiver. Elle bat avec Jacques Cornet le record d'altitude en automobile au Mont Chacaltaya. Elle est commando dans la Royal Navy, envoyée spéciale du BIT pour secourir les Indiens isolés sur les hauts plateaux des Andes. Elle est la voiture des infirmeries de brousse de l'Unicef. Au service de l'administration des polders de Hollande, elle est la seule capable de passer sur le sol encore spongieux des terres récemment asséchées.

Des épisodes de ce genre on ne les compte plus, ainsi que les centaines de voyages lointains que d'innombrables jeunes gens ont menés à bien avec leurs 2 CV. Après les voyages individuels, vint le temps des raids collectifs. Paris-Kaboul-Paris 1970, 1.300 garçons et filles de 18 à 30 ans, en 2 CV ou assimilées, font en un mois l'aller et retour jusqu'en Afghanistan : 16.500 km.

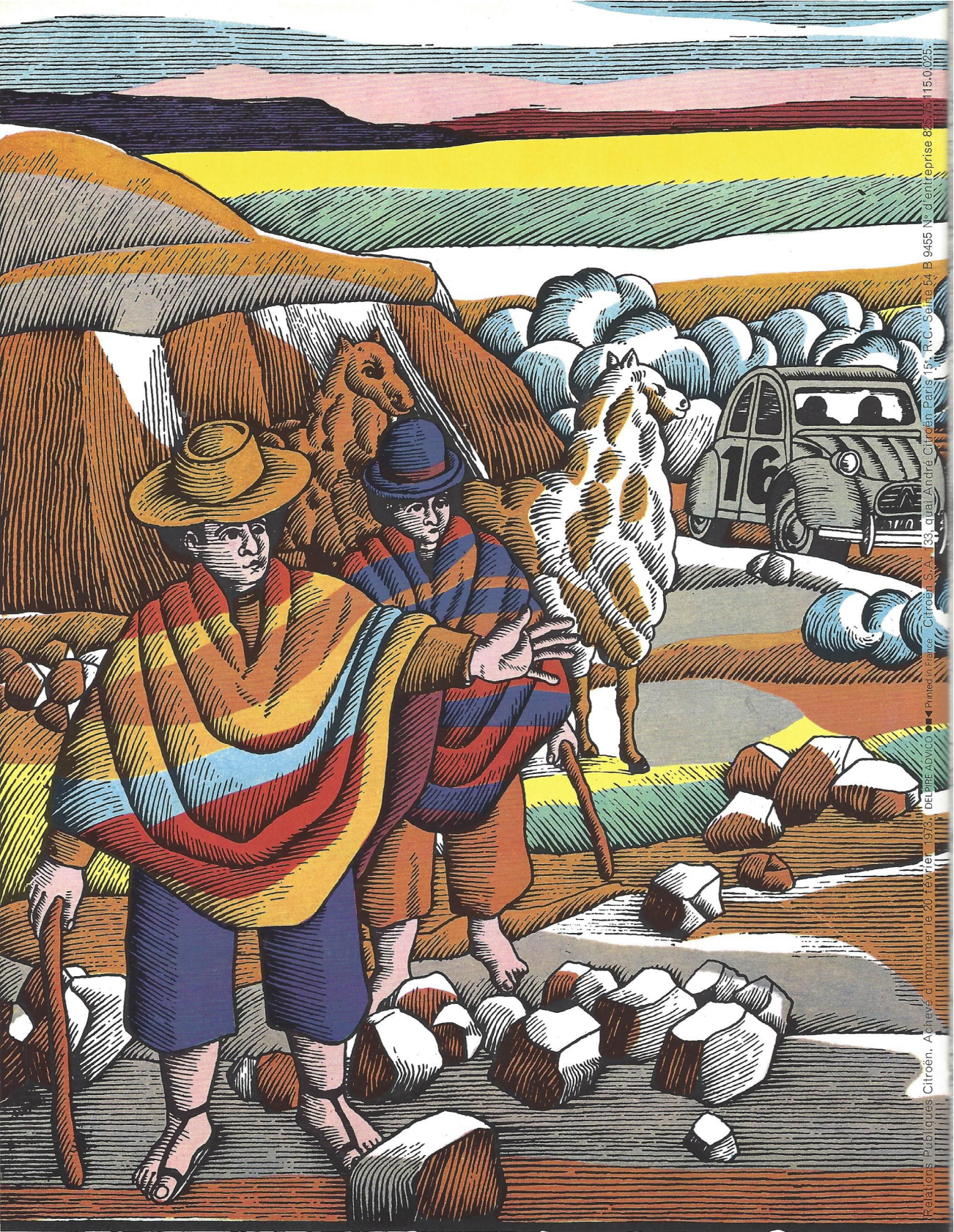
Un an plus tard, Paris-Persépolis-Paris : 1.300 jeunes encore, 500 2 CV, dyane et méhari au départ, guerre des pierres en Turquie, parcours triomphal en Iran...
Salon de Paris 1973, la 2 CV a 25 ans : en octobre 1948, elle était révélée aux foules ébahies. Depuis, elle sillonne le monde à des millions d'exemplaires. Plus encore, si on crédite son bilan de ses variantes ou variétés, au moins les principales : 2 CV, berline et fourgonnettes, 2 CV 4 x 4, Dyane 2 CV 6, Méhari, Babybrousse... Toutes ont les mêmes qualités de base, la même tenue de route devenue proverbiale, les mêmes robustesse et économie d'emploi, le même moteur à 2 cylindres opposés refroidis par air (seule la cylindrée change), le même principe de construction, le même type de suspension, et finalement la même — ou presque — philosophie de machine à rouler, définie une fois pour toutes, avant même sa création, par la légendaire définition de son cahier des charges : «un parapluie sur quatre roues».

LA 2 CV SÉDUIT LE MAHARAJAH KUMAR DE SIKKIM

Dès que le féroce hiver de l'Himalaya a permis aux pistes de se redessiner sous la neige, au début de l'année 1958, le Maharajah Kumar de Sikkim, petite principauté montagnarde perdue au cœur de l'Asie, a fait en grande hâte préparer une expédition par ses serviteurs. Le prétexte de la randonnée a peu d'importance. L'incomparable beauté des montagnes, sous un ciel si pur, le décor féerique que la glace suspend au bord de gouffres horribles, n'émeuvent qu'à peine le Maharajah. Accoutumé à ce spectacle prodigieux dans un pays situé à la frontière du Thibet et de l'Inde, à quelque 4 000 mètres d'altitude, le Prince s'offre une distraction bien plus rare et originale. Il va inaugurer sa nouvelle voiture : une 2 CV qu'il a préférée aux gigantesques limousines étrangères qu'on lui proposait. Sur des routes qui n'en sont pas, mais qui parviennent on ne sait comment à grimper jusqu'à 5300 mètres, c'est un plaisir de roi de rouler confortablement et sans danger dans la 2 CV passe-partout, particulièrement adaptée à un climat très dur, aux pistes primitives périodiquement endommagées par l'hiver et les crues de la rivière Tista, dans un pays où l'essence est rare, montée jusque-là à dos de yaks et à prix d'or.

2 CV CAPTIVATES MAHARAJAH KUMAR OF SIKKIM

As soon as the fierce Himalayan winter allowed the mountain tracks to become discernible again under the snow, early in 1958, maharajah Kumar of Sikkim, a small mountain principality lost in the heart of Asia, had his servants prepare an expedition in all haste. Never mind the excuse for the trip. The incomparable beauty of the mountains under crystal-clear skies, the faerie décor, the ice drapes over the edge of yawning chasms, had little emotional effect on the maharajah. Inured to this prodigious sight in a country lying some 13,000 feet up at the frontiers of India and Tibet, the Prince was after a much rarer, more original form of entertainment. He was about to inaugurate his new car: a 2 CV to which he had given preference over the enormous foreign limousines he had been offered. Over roads which are roads in name only, yet somehow manage to climb up to 17,400 feet, it is a pleasure to ride in comfort and safety in an ibiquitous 2 CV, particularly well adapted to a severe climate, to tracks periodically damaged by winter and the river Tista's floods, in a country where petrol is rare, for it has to be brought up on yak-back at enormous expense.

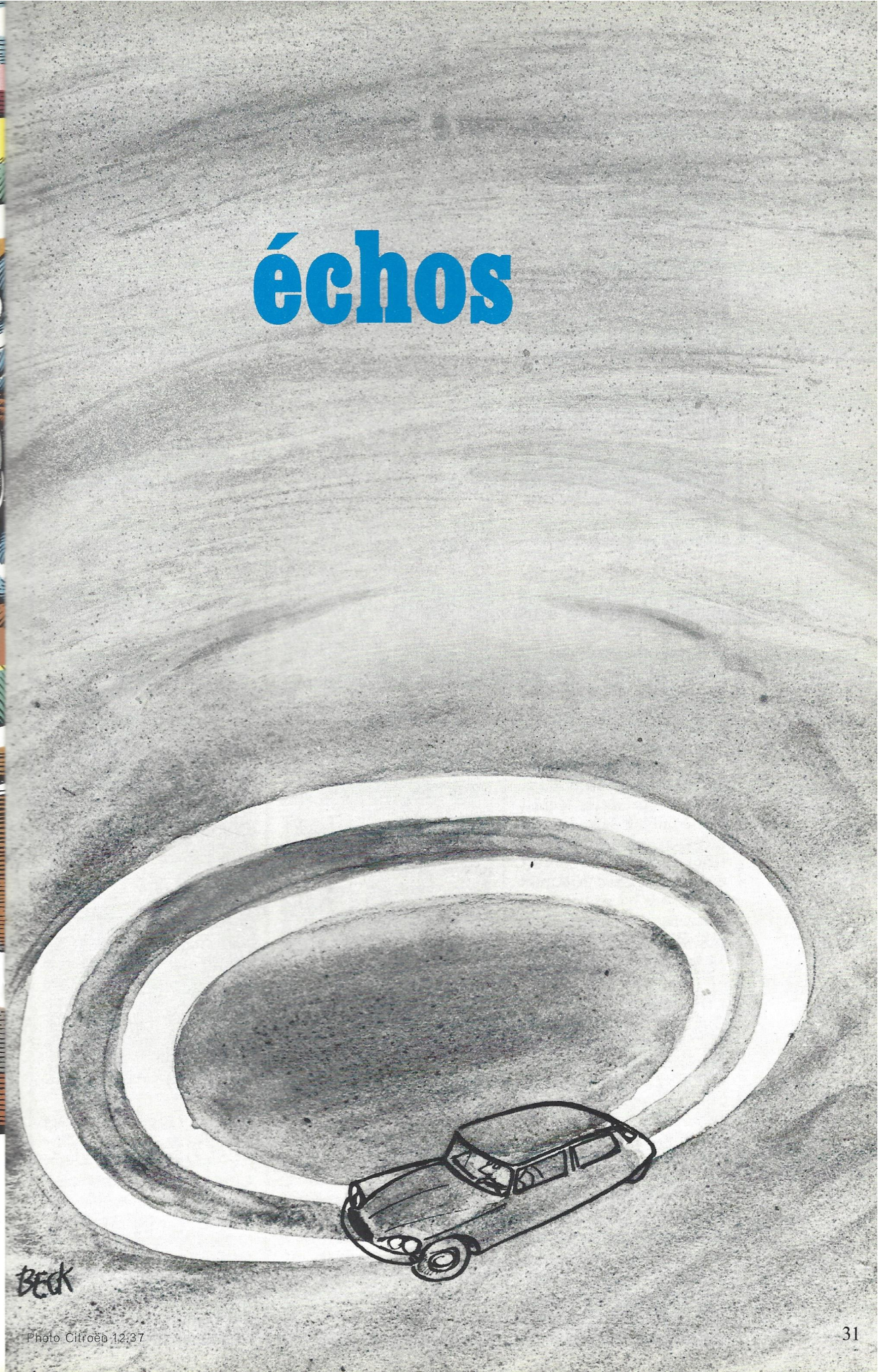


Relations Publiques Citroën. Achevé d'imprimer le 20 février 1973. DELPIRE ADVICO ◀Printed in France Citroën S.A. 133, quai André Citroën Paris 15e. R.C. Seine 54 B 9455 N° d'entreprise 825.765.115.0.025.

Historiquement elle a 25 ans, mais si l'on tient compte de toutes les expériences qu'elle a vécues, elle est plus que centenaire. Si l'on ne considère que ses qualités, son caractère, et l'enthousiasme qu'elle suscite, elle vient tout juste de naître. La 2 CV n'a pas d'âge. Elle transcende toutes les modes, qu'elle ignore superbement. Elle est née pour rester jeune et elle le sera toujours. Immarcescible.

While its historical age is 25, it can be accounted more than a centenarian on account of all the experience it has accumulated. If on the other hand its qualities, its character, and the enthusiasm it arouses are considered, it has only just been born. The 2 CV is ageless. It transcends all fashions and fads, which it looks down upon in disdain. It was born to stay young and will do so for ever; unfading and incorruptible.

échos



échos

LE BREAK GS CAR OF THE YEAR

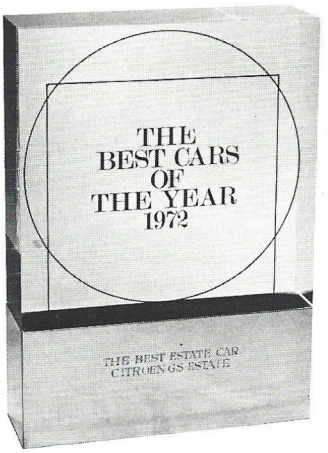


Photo Peyrinet (Citroën 10.693)

LONDRES (Grande-Bretagne). Un jury de 15 journalistes et rédacteurs en chef internationaux les plus renommés de l'automobile, réuni à Londres par le Daily Telegraph magazine et la BBC-Television, a attribué le Prix de la " meilleure voiture de l'Année ", catégorie " Estate car ", à la Citroën GS Break, estimée représenter le meilleur équilibre entre les qualités de commodité, de tenue de route et de confort, en rapport avec son prix.

GS ESTATE / NAMED CAR OF THE YEAR

LONDON (United Kingdom). A jury of 15 of the best known motoring-press journalists and editors, meeting in London under the auspices of the Daily Telegraph Magazine and the BBC Television network, awarded the " Best Car of the Year " Prize, " Estate Car " class, to the Citroën GS Estate, which was deemed to offer the best balance between the qualities of usefulness, road holding and comfort for its price.

LES SUÉDOIS VOTENT GS

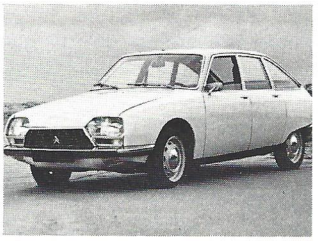


Photo Citroën 18.6

STOCKHOLM (Suède). Appelés par la revue " Vi Bilgare " à désigner la meilleure voiture parmi 12 modèles de cylindrée moyenne vendus en Suède (Saab V4, Toyota 1600, Peugeot 304, Citroën GS 1015, Renault 12, Fiat 128 Rallye, Volvo 1600 TL, Ford Taunus, Mazda 1600, Morris Marina, Opel Ascona, Vauxhall Viva), les Suédois ont élu la Citroën (devant la Saab). Critères de la sélection : transmission, moteur, habitabilité, confort du conducteur, visibilité, coffre à bagages, confort de roulage, freinage, direction, qualités routières générales, frais d'entretien, performances. Une nouvelle distinction pour la GS, qui ne les compte plus.

SWEDES / VOTE GS

STOCKHOLM (Sweden). Requested by the magazine "Vi Bilgare" to choose the best car among 12 medium-capacity-engined cars sold in Sweden (Saab V4, Toyota 1600, Peugeot 304, Citroën GS 1015, Renault 12, Fiat 128 Rally, Volvo 1600 TL, Ford Taunus, Mazda 1600, Morris Marina, Opel Ascona, Vauxhall Viva), the Swedes elected the Citroën (ahead of the Saab). Selection criteria: transmission, engine, spaciousness, driver comfort, visibility, luggage boot, road comfort, braking, steering, general road-holding qualities, maintenance costs, and performance figures. Yet another distinction for the GS, which has lost count...).

RALLYE AU GUATEMALA

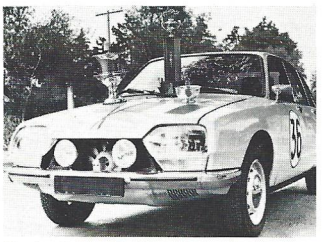


Photo Rolando Sanchinelli E. (Citroën 10.676)

GUATEMALA (Guatemala). Adolfo Castillo Rodriguez a remporté en 1972 avec une GS 1015 le premier rallye San Salvador-Mexico-San Salvador. Bravo !

RALLY IN GUATEMALA

GUATEMALA CITY (Guatemala). Adolfo Castillo Rodriguez, in a GS 1015, won first place in the first San Salvador - Mexico - San Salvador Rally, 1972. Well done !

LE CITRODOME

Photo Raymond (Citroën 10.688)

PARIS (France). Pendant le Salon de l'Auto à Paris (5-10 octobre 1972), le P.C. des essais Citroën était un dôme gonflable de plastique blanc qui vit défiler des milliers de visiteurs intéressés par l'essai des 53 modèles mis à leur disposition.

THE CITRODOME

PARIS (France). During the Paris Motor Show (5-10(?) October 1972), the Citroën Test Centre command post was an inflatable dome of white plastic through which passed thousands of visitors interested in trying out the 53 models put at their disposal.

UN NUANCIER ÉLECTRONIQUE

Photo Raymond (Citroën 10.689)

PARIS (France). Autre innovation de Citroën au Salon de Paris : un nuancier électronique sur l'écran duquel apparaissait le modèle choisi, dans les couleurs sélectionnées par le visiteur.

AN ELECTRONIC COLOUR RANGE

PARIS (France). Another Citroën innovation at the Paris Motor Show : an electronic colour range, on the screen of which appeared the model chosen in the colour scheme selected by the visitor.

CONFÉRENCE DE PRESSE

Photo Guyot (Citroën 6.A.53)

PARIS (France). Au cours d'une conférence de presse tenue le 26 octobre 1972 devant les journalistes français et les correspondants étrangers, M. Raymond Ravenel, président directeur général des Automobiles Citroën, évoqua les résultats de la firme pour 1972, il annonça notamment que le chiffre d'affaires du premier semestre était en hausse de 16 % par rapport au premier semestre 1971. Il révéla en outre que les progrès réalisés pendant l'expérience M 35 permettaient d'envisager à terme la commercialisation en petite série d'une voiture équipée d'un moteur à piston rotatif.

PRESS CONFERENCE

PARIS (France). During a Press Conference held on 26 October 1972 for French journalists and foreign motoring correspondents, Mr. Raymond Ravenel, Chairman and General Manager of Automobile Citroën referred to the firm's results for 1972. Among other things, he stated that the turnover for the first two quarters was 16 % ahead of the same period in 1971. He moreover revealed that progress made during the M 35 experiment made it possible to contemplate reduced-scale marketing of a car vith a rotary-piston engine.

BON ANNIVERSAIRE

Photo Citroën 10.674

STOCKHOLM (Suède). Le célèbre chanteur franco-suédois Peter Holm a offert à sa fiancée Madeleine Sanderson une Citroën SM pour ses 25 ans.

MANY HAPPY RETURNS

STOCKHOLM (Sweden). The well-known Franco-Swedish singer Peter Holm has made a present of a Citroën SM to his fiancée, Madeleine Sanderson, for her 25th birthday.

POUR AMATEURS

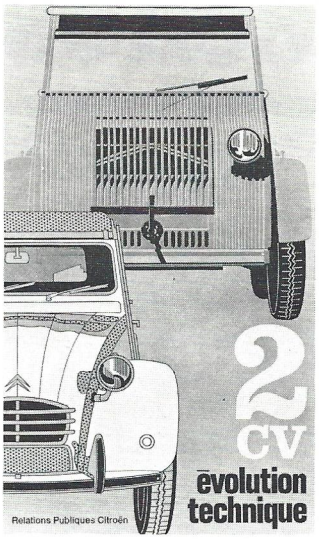


Photo Guerce (Citroën 10.694)

PARIS (France). Le département technique des Relations Publiques Citroën vient d'éditer une brochure de 64 pages (en français) consacrée à l'évolution technique de la 2 CV, depuis l'origine jusqu'à nos jours. Ce document s'ajoute à ceux qui existent déjà : exposés techniques sur la GS, le convertisseur de couple, la SM. Ils sont envoyés aux amateurs qui en font la demande : Relations Techniques Citroën, 133, Quai André Citroën, 75747 Paris Cédex 15 France

DATA FOR AMATEURS

PARIS (France) : The technical section of the Citroen public relations department hat just published (in french) a sixtyfour page brochure devoted to the technical development of the 2 CV, from its origin to the present day. This document follows up those already in existence : technical papers concerning ihe GS, the torque converter, and the SM. They will be sent to amateurs who request it from : " Relations Techniques Citroen, 133 Quai A. Citroen, 75747 Paris Cedex 15, France ".

échos

échos

2 CV POP'

Photo Guerce (Citroën 10.697)

PARIS (France). Chaque année le bulletin intérieur des usines, " Citroën Informations ", organise un concours pour ses lecteurs. En 1972, ce fut à qui construirait de ses mains le plus beau modèle réduit de 2 CV, avec les matériaux de son violon d'Ingres. C'est la lampe (ci-dessus) de M^me^ Lamarche Franchet, employée du centre Citroën Saint-Denis-gare, qui fut choisie devant la 2 CV au crochet de M^me^ Christiane Février (usine de Caen), et celle d'un pêcheur à la ligne, M. André Bogenez (usine de Reims), par un jury réunissant les dessinateurs, Boivent (voitures), Desclozeaux (humour), le marionnettiste Philippe Gentil (qui fit le tour du monde en 2 CV avec ses marionnettes), Dumont, président du Club Citroën-Panhard d'amateurs de vieilles voitures, et Leroy, propriétaire-constructeur de la Studiomobile, 2 CV à deux étages qui fut du raid Paris-Persépolis. Le jury mit beaucoup de temps à se mettre d'accord et certains de ses membres furent si enthousiasmés par les maquettes présentées qu'ils tentèrent de les acquérir à prix d'or. Les plus belles maquettes seront exposées dans les usines Citroën et dans les principaux magasins et succursales du réseau.

POP 2 CV

PARIS (France) : Every year the Works' internal relations bulletin, " Citroen Informations " organises a contest for its readers. In 1972 the goal was to build, with one's own hands, the finest scale model of a 2CV, using the basic materials of one's personal hobby. The lamp (see above) designed by Madame Lamarche Franchet of the Saint-Denis Gare Citroen centre, took first prize in front of the 2 CV crocheted by Madame Christiane Février (Caen Works) and that of a confirmed angler. Monsieur André Bogenez (Rheims Works), by a jury grouping the following draughtsmen, Boivent (Car), Desclozeaux (Cartoons), Marionetist Philippe Gentil, (who went round the world in a 2 CV with his marionettes) ; Dumont, owner-builder of the studiomobile, a double-decker 2 CV which took part in the Paris-Persepolis run. It took a long time for the jury to reach agreement, and some of its members were so captivated by the models submitted that they offered enormous sums for them. The finest models will be exhibited at the Citroen works and in the leading showrooms of the Citroen network.

ROBOT FONDEUR

Photo Bruneau (Citroën 10.687)

PARIS (France). Un robot américain " Unimate " a été expérimenté dans l'usine Citroën de Nanterre. Installé en duplex avec une presse de coulée sous pression, il peut être muté à trois postes différents avec chaque fois un maximum de 60 ordres à exécuter.

ROBOT SMELTER

PARIS (France). An American "Unimate" robot has been tried out in the Citroën works at Nanterre. Set up in duplex with a pressure-casting press, it can be shifted to three different stations with a maximum of 60 orders to be carried out each time.

LE BREAK DES GLACES

Photo Roger Perrin (Citroën 10.679)

GODTHAAB(Groënland). Sur la banquise on ne croise pas uniquement les pittoresques équipages de traîneaux à chiens des esquimaux. Découvert au bord d'une impressionnante mer de glace, ce break AMI 6 écume lui aussi les pistes immaculées de ce pays du bout du monde. Son propriétaire, un des deux seuls hôteliers du Groënland, la conduit toute la journée dans les rues gelées de Jakobshovn, petit port de pêche à la baleine.

ICE ESTATE

GÒDTHAAB (Greenland). On the ice, you don't only meet picturesque sleds drawn by Eskimo dogs. Disovered by the shore of an impressive sea of ice, the Ami 6 Estate also skims over the immaculate tracks of this edge-of-the-world country. Its owner, one of the only two hotel-keepers in Greenland, drives it all day along the frozen streets of Jakobshavn, a small whale-fishing port.

MÉHARI MILITAIRE

Photo Alain Beauvais
(Citroën 3.D 119)

PARIS (France). La Méhari intéresse l'armée où elle s'est tirée à son honneur de tous les tests imposés par les militaires. 1250 véhicules doivent être livrés en 1973, dont 1000 pour l'Armée de Terre, 100 pour l'Armée de l'Air.

MILITARY MEHARI

PARIS (France). The Mehari has aroused the interest of the army, and passed cume laude *all the tests devised by the military. 1250 vehicles are to be delivered in 1973, of which 1000 are for the Army and 100 for the Air Force.*

SALON DE TURIN

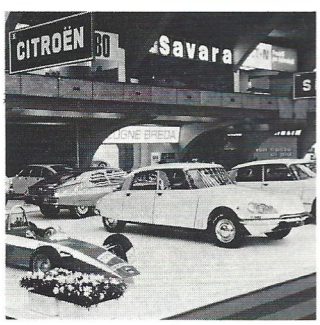


Photo Citroën 10.695

TURIN (Italie). Dans un stand lumineux moquetté de rouge brique, des hôtesses Citroën en costume beige accueillirent les 600 000 visiteurs du 54e Salon de Turin (1er - 12 novembre 1972). Parmi tous les véhicules de la gamme exposés sur le stand, la SM et la Mep reçurent le plus de témoignages d'admiration, mais nombreux furent les essayeurs de la GS 1220 qui faisait ainsi son entrée sur le marché italien, où Citroën occupe la 6e place avec 65 000 livraisons en 1972, contre 51 009 en 1971.

AT THE TURIN MOTOR SHOW

TURIN (Italy) : In a brightly-lit stand with brick-red carpeting, Citroen hostesses clothed in beige greeted the 600,000 visitors to the 54th Turin show (1-12 November 1972). Among all the vehicles of the range shown on the stand, the SM and Mep earned most admiration, but many where those who wished to try out the GS 1220, thus making its debut on the Italian market, in which Citroen lies sixth, with 65,000 vehicles delivered in 1972, against 51,009 in 1971.

ACCORD EN TUNISIE

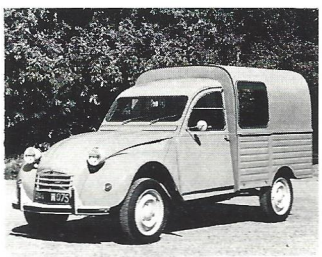


Photo Guyot (Citroën 5.B 1)

SOUSSE (Tunisie). Le 26 septembre 1972 a été signé entre Citroën et la Société Tunisienne d'Industrie Automobile un accord qui prévoit pour 5 ans la fabrication de fourgonnettes AK et d'Ami 8 Service. La STIA assurera sur place les opérations de ferrage, peinture, sellerie et montage.

AGREEMENT IN TUNISIA

SOUSSE (Tunisia). On 26 September 1972, an agreement was signed between Citroën and the Société Tunisienne d'Industrie Automobile; it covers a 5-year licence to build AK light vans and Utility Ami 8s. The STIA will handle fitting, painting, upholstery and assembly locally.

HOW ARE YOU, CITROËN-ENGLAND?

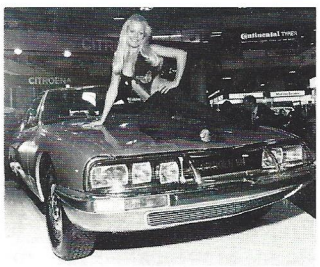


Photo Anthony Nathan
(Citroën 10.677)

LONDRES (Grande-Bretagne). Felicity, mannequin vedette blond platine, et la SM, voiture-star gris métallisé, accueillirent de nombreux admirateurs sur le stand Citroën au Salon de Londres (18-28 octobre 1972). De 7500 en 1971, les ventes de Citroën en Angleterre sont passées à quelque 17000 en 1972 (dont 60 % de GS), et de 0,5 % à 1,06 % du marché.

HOW ARE YOU DOING CITROËN ENGLAND?

LONDON (United Kingdom). Felicity, a platinum-blonde star model, and the SM, a metallized grey star car, greeted numerous admirers on the Citroën stand at the London Motor Show (18-28 October 1972). From 7,500 in 1971, Citroën sales in England have leapt to some 17,000 in 1972 (of which 60 % are GSs), and from 0.5 to 1.06 % of the total market.

échos

échos

AU SALON DE LA COURSE

Photo Malard (Citroën 10.702)

PARIS (France). Sur le stand Citroën-Total du 4e Salon de la Voiture et de la Moto de Course (7 au 18 décembre 1972) la MEP X 27 des apprentis pilotes de la Formule Bleue a rencontré une SM de champion : le coupé prototype avec lequel Bjorn Waldegaard se classa 1er du groupe V et 3e au classement général du rallye TAP. Dans la salle de projection du stand étaient présentés en permanence les films : Rallye du Maroc 1970, Première sortie... première victoire, la Bonne Formule, — 0° de conduite, Pop'Cross, Bol d'Or 1971, Championnat du monde de moto sur glace 1972.

AT THE RACING SALON

PARIS (France). - On the Citroën-Total stand at the Racing Car and Motorcycle show (7 to 18 Dec. 1972) the Blue Formula MEP X27 trainer for racing learners met a champs's SM : Bjorn Waldegaard's prototype, in which he came in 1st in Group V in the TAP Rally. Permanently shown in the stand's projection room were these films : Morocco Rally 1970, First outing, first victory. The "right formula", — 0° for driving, Pop' Cross, 1971 Bol d'Or, World Ice Motorcycling Championship 1972.

AUX 6 HEURES DE BUENOS-AIRES

Photo Citroën 10.700

BUENOS-AIRES (Argentine). La revue automobile « Corsa » qui avait entrepris le road-test de la 3 CV, attendait une occasion favorable pour effectuer des essais qui sortent de l'ordinaire. Ce fut, sur l'autodrome de Buenos-Aires, « les 6 heures Citroën », course pour 2 et 3 CV organisée et patronnée par Citroën-Argentine. Parmi une soixantaine d'équipages engagés, deux photographes de la revue, pilotes improvisés, firent parcourir à la 3 CV, moteur tournant à plein régime pendant 6 heures consécutives, 628 km sans que l'on ait à déplorer le moindre incident technique, avec une consommation de 9,865 km/litre.

AT THE B A 6-HOUR RACE

BUENOS AYRES (Argentina). The motoring magazine " Corsa ", which has taken on the road-testing of the 3 CV, was just awaiting a favourable opportunity of carrying out tests outside the ordinary scope. This, on the Buenos Ayres car-racing track, was the " Citroën 6-hour race ". open to all 2- and 3-CVs, under the patronage of Citroën-Argentina. Among the 60 or so teams entered were two of the mag's photographers, who had dubbed themselves racing drivers for the occasion ; they managed to get a 3 CV, with its engine running at max revs for 6 hours on end, to cover 628 kilometres (nearly 390 miles) without the slightest technical hitch, fuel consumption remaining, at low 9.865 km/litre (34.93 mpg).

LA 2e GRANDE TRAVERSÉE

Photo Citroën 10.701

BUENOS-AIRES (Argentine). « Citroën au pays des merveilles » ainsi pourrait s'intituler la 2e « grande traversée » que Citroën Argentine organise en 1973, pour tous les possesseurs de 2 et 3 CV, Fourgonnette AK, Méhari et Ami 8. Du 11 février au 4 mars, 7 000 km à parcourir dans le nord-ouest argentin, soit 21 jours de vacances insolites. Neiges éternelles, villages nichés au cœur de vallées profondes, villes pleines de richesses historiques et artistiques, recoins les plus cachés du sol argentin, un monde magique et fascinant que les participants pourront découvrir à chaque tour de roue. Trois Citroën et de nombreux autres prix récompenseront les gagnants du concours de reportage (texte et photos) sur ce voyage.

THE 2ND GREAT CROSSING

BUENOS AYRES (Argentina) - "Citroën in Wonderland" - such might be the title of the second " Gran traversia" organized by Citroën - Argentina in 1973 for all owners of 2 and 3 CVs, AK Light Vans, Mehari and AMI 8s. From 11 February to 4 March, 4,500 miles to be

covered in the North-West of Argentina, in 21 days of "unusual" holiday-making. Permasnow, villages cradled in deep valleys, towns full of historic and artistic riches in the most un-get-at-able corners of the Argentine territory - a magic and fascinating world open for all starters to get acquainted with, with every turn of the wheels. Three Citroëns and numerous other prizes will reward the winners of the reportage contest (words and pix) concerning this "jaunt".

MIKE HAILWOOD CLIENT SM

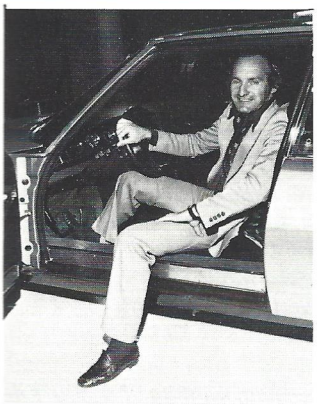


Photo A. Nathan (Citroën 10.678)

LONDRES (Grande-Bretagne). Premier visiteur du stand Citroën au Salon de Londres : Mike Hailwood (dit "Mike the bike" en souvenir de sa carrière de motocycliste), champion d'Europe de Formule II 1972, qui venait commander une nouvelle SM pour remplacer celle qu'il possède.

MIKE HAILWOOD BUYS SM

LONDON (United Kingdom). First visitor to the Citroën stand at the London Motor Show : Mike Hailwood (known as "Mike the Bike" to commemorate his motorcycling career), European Formula II champion for 1972, who had come to order a new SM to replace the one he already has.

GS OLYMPIQUES

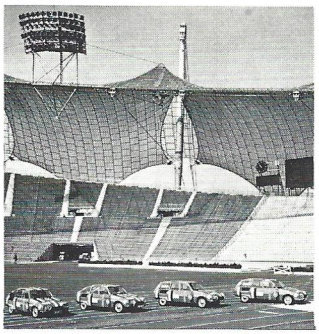


Photo Paul de Prins (Citroën 10.673)

MUNICH (Allemagne). La filiale Citroën d'Allemagne eut l'heureuse initiative de mettre plusieurs GS "aux drapeaux" à la disposition des journalistes allemands pour leurs déplacements à Munich pendant toute la durée des derniers Jeux Olympiques.

OLYMPIC GSs

MUNICH (Germany). Citroën German subsidiary had the happy initiative of placing several GSs "bearing the banners" at the disposal of German pressmen for their movements throughout the last Olympic Games.

AUTOCHENILLES EN AUTRICHE

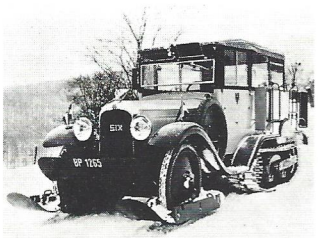


Photo Citroën 10.691

BREGENZ (Autriche). Les postes autrichiennes ont utilisé, de 1932 jusqu'à 1948, dans le Vorarlberg et le Tyrol, des autochenilles C6 Citroën qui servaient à l'acheminement du courrier et au transport des voyageurs dans les régions de montagnes où ne se trouvaient pas encore de routes carrossables.

HALFTRACKS/ IN AUSTRIA

BREGENZ (Austria). The Austrian Post Office, from 1932 to 1948, used Citroën C6 halftracks in the Vorarlberg and the Tyrol for the transport of mail and passengers in mountain regions where no carriage roads yet existed.

DU SPORT A ST-DOMINGUE

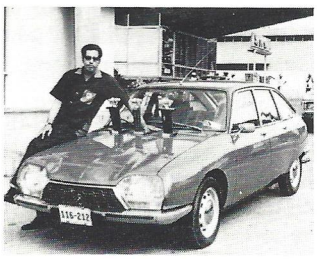


Photo Citroën 10.675

ROMANA (République de Saint-Domingue). Le pilote dominicain, Rafaël Bobadilla a remporté, avec sa Citroën GS, les premières places dans les épreuves de gymkhana et de mini-rallye organisées l'été dernier par l'Automobile-Club de Saint-Domingue. Félicitations.

FUN AND GAMES IN SAN DOMINGO

ROMANA (Dominican Republic). Dominican driver Rafaël Bobadilla, in his Citroën GS, took first place in the Gymkhana and Mini-Rally organized last year by the Dominican Automobile Club. Well done, you!

échos

Première traversée du

L'expédition qui relia Touggourt à Tombouctou et retour eut lieu du 17 décembre 1922 au 6 mars 1923. Elle fut précédée d'une mission d'études entreprise en 1922 par deux voitures autochenilles, l'une conduite par Louis Audouin-Dubreuil, l'autre confiée à Maurice Penaud et Roger Prud'homme, sur le trajet Touggourt-In Salah.

Les voitures étaient au nombre de cinq. Chacune possédait un emblème qui la caractérisait : « Scarabée d'Or », voiture de commandement de Georges-Marie Haardt conduit par Maurice Billy, « Croissant d'Argent » de Louis Audouin-Dubreuil conduit par Maurice Penaud, « Tortue Volante » avec Paul Castelnau, éminent géographe chargé des prises de vues, qui avait pour mécanicien Roger Prud'homme, « Chenille Rampante » était confiée à Fernand Billy, « Bœuf Apis » à René Rabaud. Le lieutenant Georges Estienne était adjoint aux chefs de mission, l'adjudant Chapuis, du génie, détaché aux Compagnies sahariennes, fut le guide et l'interprète.

Deux équipes de ravitaillement étaient prévues : l'une, au nord, avait pour chef René Estienne et devait ravitailler 1000 kilomètres de postes (Ouargla, Inifel, In Salah), l'autre, au sud, confiée à de Ciris, pour ravitailler Bourem, Kidal et le puits de Tin-Zaouten, soit 900 kilomètres. Il restait entre eux 1 300 kilomètres de Sahara que les réserves d'essence des voitures devaient leur permettre d'effectuer.

LES VOITURES

Les autochenilles étaient des 10 HP B2 de série à carrosserie aménagée : elles comportaient deux places à l'avant, plus une en retrait pour loger éventuellement un guide. La plate-forme arrière supportait deux réservoirs d'essence de 150 litres environ. Sur ceux-ci était placée une caisse

Photo Citroën 13 B 14

The expedition from Touggourt to Timbuctoo and back took place between 17 December 1922 and 6 March 1923. It was preceded by a reconnaissance trip undertaken in 1922 by two half-tracks, one driven by Louis Audouin-Dubreuil the other in the hands of Maurice Penaud and Roger Prud'homme, over the Touggourt-In Salah stretch.

Five cars took part. Each had its own characteristic emblem: "Golden Scarab", Georges-Marie Haardt's command-post car, driven by Maurice Billy, "Silver Crescent", with Louis Audouin-Dubreuil in charge and Maurice Penaud driving, "Flying Tortoise", with Paul Castelnau, a well-known geographer who was also cameraman, with Roger Prud'homme as mechanic, while "Creeping Caterpillar" was in the hands of Fernand Billy and "Apis the Bull" in those of René Rabaud. Lieutenant Georges Estienne was seconded to the expedition leaders and Sapper Sergeant-Major Chapuis, of the Sahara Companies, acted as guide and interpreter.

Two provisioning teams were organised: one, to the North, headed by René Estienne, was to revictual 1,000 km (620 miles) of outposts (Ouargla, Inifel, In Salah); the other, to the South, headed by de Ciris and supplying Bourem, Kidal and Tin-Zaouten well, spread over 900 km (560 miles). Between them remained 1,300 km (810 miles) of Sahara desert, which should prove possible to cross with the vehicles own petrol reserves.

THE CARS

The half-tracks were standard production 10 HP B 2s with modified bodies: they had two forward seats, plus one at the rear for a possible guide. The rear platform supported two petrol tanks of about 33 gallons each. Over these was placed a compartmented aluminium box housing ammunition, first aid kit, tools, spares, etc., and the camera in the case of the Flying Tortoise. Each vehicle had at its side a rolled-up tent, and two of them each had a 13-gallon water-tank. Three air-force type machine guns were mounted as defensive weapons, while every man carried a carbine. During the expedition, the various Sahara outposts sent out messages so that the public should be kept informed of the operation's developments.

THE EXPEDITION

According to plan, the convoy left Touggourt towards Ouargla oasis, reached on the same day — 17 December. The scutcheons on the "palfreys of these new Crusa-

Sahara en automobiles

en aluminium à compartiments contenant les munitions, la pharmacie, l'outillage, les pièces de rechange, etc., et l'appareil photographique sur la « Tortue Volante ». Chaque voiture portait à son côté une tente roulée, deux d'entre elles supportaient un réservoir d'eau de 60 litres. Pas de postes de radio, trop lourds et encombrants à l'époque. Trois mitrailleuses d'aviation étaient destinées à assurer la sécurité, chaque homme était porteur d'un mousqueton.

Durant le raid, les différents postes existant au Sahara expédièrent des messages, afin que les journaux tiennent le public au courant du déroulement de l'opération.

L'EXPÉDITION

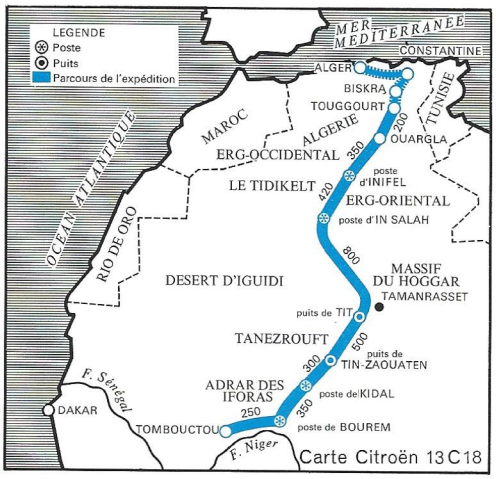
Le départ a lieu, comme prévu, à Touggourt, en direction de l'oasis de Ouargla, qui est atteint le même jour, 17 décembre. Les blasons des « palefrois de ces nouveaux chevaliers partant pour la Croisade » intriguent les indigènes, comme ce sera le cas partout. Sont-ils destinés à conjurer le mauvais œil? La petite chienne blanche à laine frisée, Flossie, mascotte de l'expédition, et qui appartient à l'un des membres, se taille aussi un joli succès de curiosité. C'est ensuite la traversée des dunes avant Inifel, coucher pénible sous la tente sans possibilité de faire ni cuisine, ni feu. Il fait — 5°. Où trouver du bois?

LE SAHARA

Inifel est atteint le 19 décembre, puis ce sont des gorges qu'il faut franchir avant In Salah, la grande oasis du désert, première grande étape.

Départ le 24 vers le Hoggar par les plaines du Tidikelt. Mais les gorges d'Arak se révèlent très difficiles à franchir, les explorateurs perdent beaucoup de temps avant d'atteindre le Hoggar, au centre du Sahara, le « pays de la peur ». Il fait très chaud. Première rencontre avec les Seigneurs du désert, les Touareg voilés par le « licham » noir. Leur chef, l'Aménokal Akhamouk, témoigne son amitié en offrant un splendide couscous assaisonné de... sable. Voici maintenant l'attaque du Tanezrouft, dont les survivants de l'epopée parlent

ding Knights'' intrigued the natives, as would have been the case anywhere. Were they intended to ward off the evil eye? The little fluffy white bitch Flossie, the expedition's mascot belonging to one of its members, also met with much curious admiration. Then came the crossing of the dunes before Inifel, with a hard night under



canvas, with no possibility of lighting a fire or cooking. Temperature — 5 °C (23 °F). Where was wood to be found?

THE SAHARA

Inifel was reached on 19 December, then came the gorges to be crossed before In Salah, the great desert oasis and first great halting place. Departure on the 24th towards the Hoggar over the Tidikelt plains. But the Arak gorges proved very difficult to get through and the explorers wasted a great deal of time before reaching the Hoggar, in the centre of the Sahara "the land of fear". It was scorchingly hot. First encounter with the Lords of the Desert, the Touareg, veiled with the black "lisham". Their chief, Amenokal Akhamouk, gave a token of his friendship in the form of a sumptuous couscous seasoned with... sand! Here now came the attack on the Tanezrouft, of which the expedition's survivors still speak with restrospective awe and dread fifty years later. For well they knew that they could, get no supplies of water,

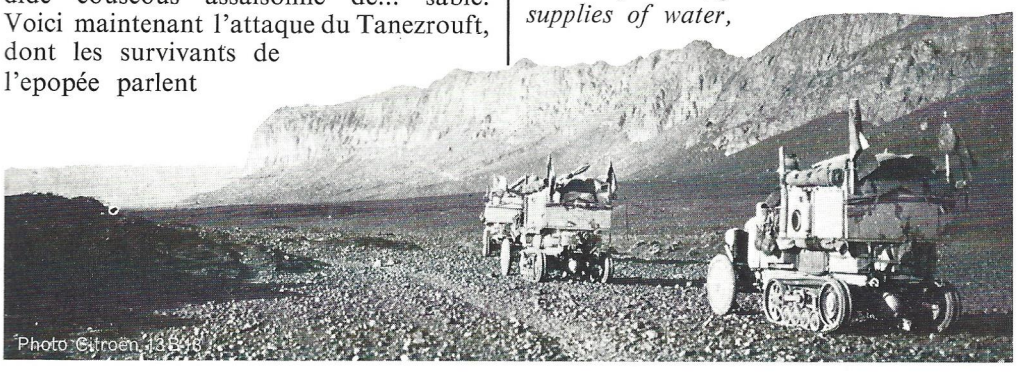
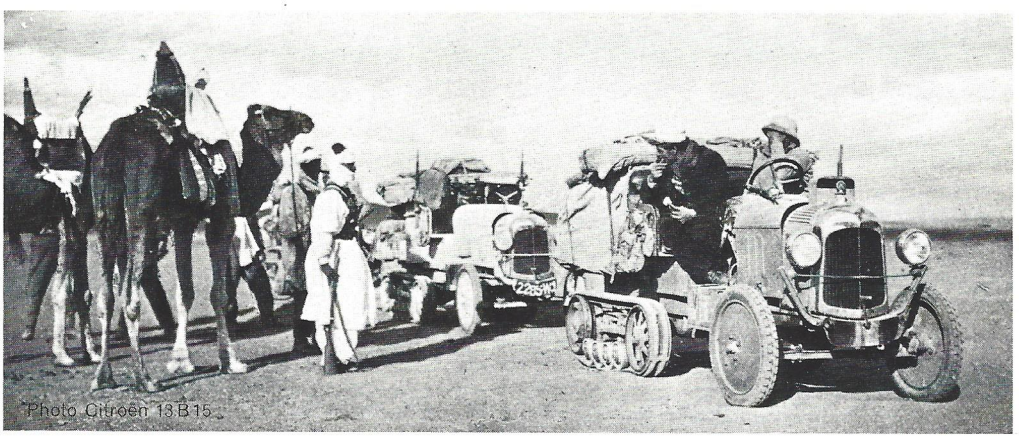


Photo Citroën 13 C 18



encore 50 ans après avec un effroi rétrospectif. Car ils savaient qu'ils ne pourraient ni se ravitailler en eau, ni donner de nouvelles, ni appeler à l'aide. Pour comble de malchance, ils tombent au beau milieu d'une forte tempête de sable. Il ne passe sans doute pas un être humain sur cet itinéraire tous les cinquante ans! Les caravanes vont plus à l'est ou plus à l'ouest. Seule vie, silencieuse et immobile, celle des minéraux qui meurent lentement dans un paysage désolé et aride. La faim torture les équipages, mais le simoun pénètre partout, même le pain dur, qu'ils essayent de grignoter en s'abritant, est couvert du sable qu'il soulève.

LE SOUDAN

Le 31 décembre enfin, le puits de Tin-Zaouten est atteint. Il est situé aux confins du Tanezrouft et des plaines herbeuses du Soudan. On est à 2 000 kilomètres du point de départ. Champagne. Départ le lendemain par une chaleur très pénible, les kilomètres sont interminables dans le désert soudanais, tout le monde souffre, un mécanicien se trouve mal. Le premier poste militaire est enfin atteint : Kidal. Les tirailleurs présentent les armes, les méharistes noirs précèdent les autochenilles, les Touareg suivent sur leurs immenses méhara. Premier vrai déjeuner depuis le départ. La chaleur continue pendant la traversée des régions herbeuses où vivent antilopes, gazelles et toute sorte de gibier. Mais une fusée de signalisation lancée imprudemment met le feu à la steppe, les animaux fuient pêle-mêle à la recherche de nouveaux gîtes. Les autochenilles aussi!

LE NIGER

Le Niger est atteint à Bourem. On ne peut en voir la rive opposée tant sa largeur est imposante. La température de la nuit est élevée. On repart pour arriver à Tombouctou le 7 janvier. Une foule immense où toutes les races sont mélangées acclame sans fin les pionniers du désert.
Car ces populations qui n'ignorent rien des dangers encourus comprennent que grâce à l'automobile ils ne seront plus

nor give news of themselves, nor call for help. To crown all, they had the misfortune to strike a heavy sandstorm. It is unlikely that any human being crosses this part of the world more often than twice in a century! The caravans go either further to the East or to the West. The sole life to be seen is that of minerals; slowly dying in a desolate, arid landscape. The crews were starving, but the simoom crept in everywhere, even the dry bread they attempted to nibble under cover being full of the sand blown in by it.

THE SUDAN

At last, in 31 December, Tin-Zaouten well was reached. It lies at the limit of the Tanezrouft and the grassy plains of the Sudan. 1,240 miles now separated the expedition from its starting point. Champagne to celebrate the 2,000 kilometre. On the next day, off again in distressingly hot weather, the miles seemed longer than usual in the Sudanese desert, everybody suffered discomfort and one mechanic fainted. The first military outpost was at last reached: Kidal.
The riflemen presented arms, black camel-riders preceded the half-tracks, while the Touareg followed on their tall mehara. First real *lunch since the start. The heat continued throughout the crossing of the grassy plains where roam the antelope, the gazelles and all sorts of big game. But an incautiously fired Very light set fire to the steppe, and the animals fled pell-mell in search of pastures new. So did the half-tracks!*

THE NIGER

The Niger was reached at Bourem. The other bank could not be seen, so great was its width. Night temperatures remained high. Off again to reach Timbuctoo on 7th January. A huge crowd in which all races intermingled unendingly cheered the pioneers of the desert.
For these peoples, fully aware of the dangers involved, understood that, thanks to the motor car, they would no longer be isolated. They had just witnessed the arrival of the first trans-Sahara mail, in

isolés. Ils sont témoins de l'arrivée du premier courrier postal transsaharien en 20 jours et 15 étapes. Un service postal reliera désormais l'Algérie à l'Afrique Occidentale Française.
Le nom de Tombouctou est une déformation de « Tim-Bouctou », qui veut dire « la femme au gros nombril », c'était une vieille esclave qui gardait les provisions et les richesses des Touareg nomadisant en automne. La ville est tout entière construite en tob, c'est-à-dire en terre séchée au soleil sous forme de briques. Au crépuscule elle baigne dans une brume dorée traversée de corail et de nacre.

LE RETOUR

Le retour a lieu par la voie nouvelle du Sahara empruntée à l'aller et dure du 10 février au 6 mars. Le Tanezrouft est à nouveau franchi avec succès. On s'attarde un peu cette fois, à Tamanrasset, au centre du Hoggar, pour rendre visite aux tombes du R.P. de Foucauld et du général Laperrine.
Une surprise attend les courageux voyageurs : deux voitures viennent au-devant d'eux, dans l'une, M. et Mme André Citroën et le mécanicien Guégan, dans l'autre Adolphe Kégresse et son mécanicien Ferracci. Ils sont à bord de voitures de même type mais à carrosserie plus légère que les autochenilles de l'expédition. La rencontre a lieu au puits de Tadjmout, avec beaucoup d'émotion.
L'expédition rapportait un film et de nombreux documents ethnographiques et zoologiques. Elle fut suivie, deux ans plus tard par la « Croisière Noire », puis en 1931 par la « Croisière Jaune », car les autochenilles avaient prouvé avec la première traversée du Sahara leur valeur en tous-terrains. Le « Scarabée d'Or » prit place au pied du grand escalier d'honneur des Invalides.

Photo Citroën 13 B 17

20 days and 15 stages. A postal service was henceforward to link Algeria with French West Africa.
The name of "Tombouctou" (French spelling of Timbuctoo) is a corruption of "Tim-Booctou", meaning "the woman with a large navel"; this was an aged slave who stood guard over the riches and stores of the Touareg during their nomadic autumn. The entire town is built of tob, in other words of sun-dried earthen bricks. At sundown it is bathed in a golden mist shot with coral and mother of pearl.

THE RETURN TRIP

The return followed the new Sahara route taken on the journey out, and lasted from 10 February to 6 March. The Tanezrouft was once more successfully crossed. This time, the convoy dawdled a little at Tamanrasset, in the middle of the Hoggar, for a visit to the tombs of Father de Foucauld and General Laperrine.

Photo Citroën 13 B 16

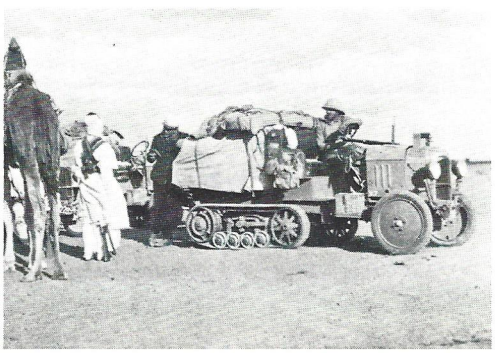
PHOTOTHÈQUE

Première traversée du Sahara

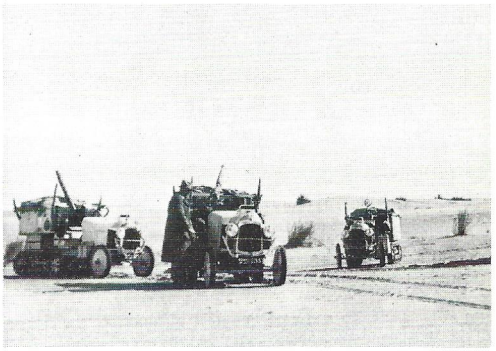
Les voitures de la mission (13.B.18)

Zone désertique au bordj d'In Salah (13.B.19)

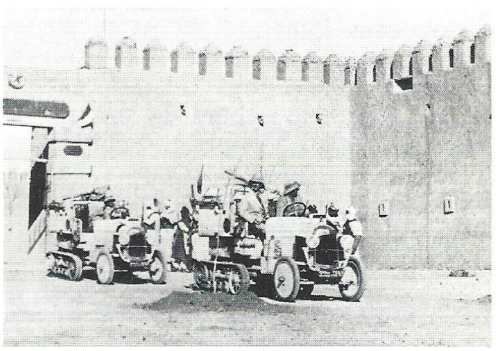
Bivouac (13.B.20)



Rencontre avant In Salah (13.B.21)



Avant Ouargla (13.B.22)



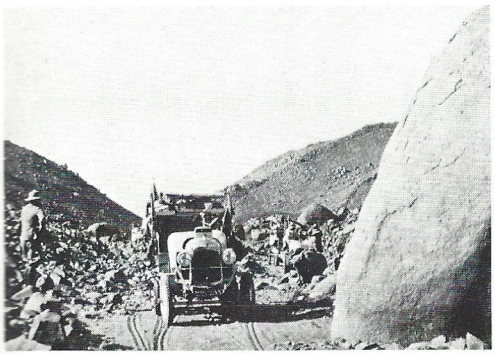
Devant le bordj de Tamanrasset (13.B.23)

Vers Tamanrasset (13.B.24)

Fête à Ouargla (13.B.25)

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

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



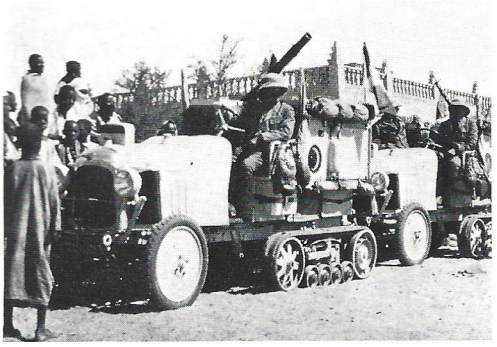
Dans les gorges d'Arak (13.B.26)

Dans les gorges d'Arak (13.B.30)

Dans les gorges d'Arak (13.B.27)

Au puits de Tin-Toudaten (13.B.31)

Aux approches de Bourem (13.B.28)



A Tombouctou (13.B.32)

Les montagnes du Moujdir (13.B.29)

Sur une piste du Tademaït (13.B.33)

L'AFRIQUE EN 1/2 2 CV

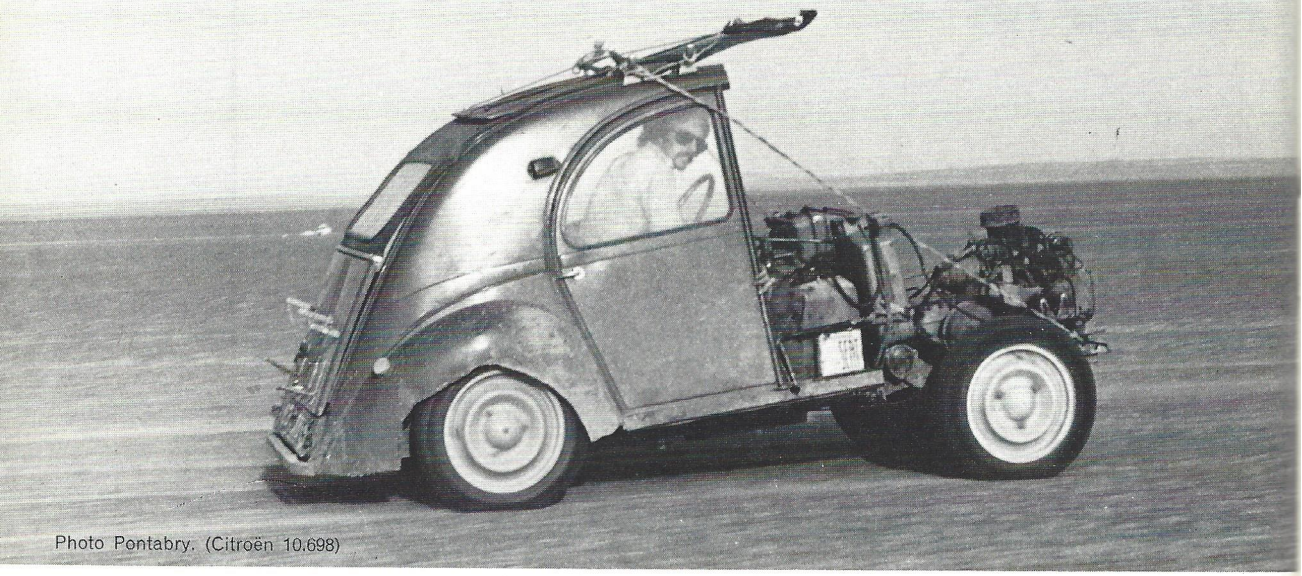


Photo Pontabry. (Citroën 10.698)

Grenoble, 6 juillet : c'est le départ d'une équipe de 4 jeunes en 2 CV pour Cotonou. Ils vont découvrir l'Algérie, le Sahara, le Mali, le Niger, le Dahomey, le Togo, le Ghana, la Haute-Volta.

L'équipe : Philippe et Tony Pontabry, Didier Faguer et Guy Rondeau. Moyenne d'âge : 24 ans. Ils partent pour vivre une aventure qui se déroulera en 65 jours, 65 jours qui laissent à ceux qui les vécurent un impérissable souvenir.

Les 2 CV : deux voitures ayant chacune à leur actif plus de 100 000 km, équipées pour un long périple de plus de 14 000 km. Tout le voyage aller se déroule sans encombre.

Sur le chemin du retour pourtant, au Bordj Moktar, à la frontière entre le Mali et l'Algérie, les nombreux obstacles et difficultés de la piste, imposés depuis près de 10 000 km, semblent devoir compromettre définitivement le voyage : le châssis de l'une des 2 CV, qui donnait quelques signes de faiblesse, rompt définitivement! Le châssis a cassé à l'avant, au niveau des pédales; le moteur touche le sol en roulant, et l'on ne peut pas solliciter davantage les tirants de suspension pour maintenir l'ensemble. Impossible de traverser le Tanezrouft dans de telles conditions! Pas question non plus de partir à 4 avec le matériel dans une seule voiture.

C'est la catastrophe. Est-elle irrémédiable? Non : les touristes curieux d'ethnologie se transforment, au chevet de la grande malade, en équipe de traumatologues. Conscients des risques de traitement dans un cadre peu propice au déroulement aisé d'une cure capitale, la décision est prise : il faut opérer au plus vite. Et amputer. L'opération se déroule ainsi :

1. le moteur est déposé.
2. la carrosserie est sciée au niveau du

Grenoble, 6 July: *4 young people are off to Cotonou in a 2 CV. They are off to discover Algeria, the Sahara, Mali, Niger, Dahomey, Togo, Ghana and Haute-Volta. The team: Philippe and Tony Pontabry, Didier Faguer and Guy Rondeau. Average age: 24. They are off to live out an adventure which will run its course in 65 days — 65 days that will remain engraved in the memories of those that lived them. The 2 CVs: two, each of which had over 60,000 miles service behind them, fitted out for a long trek of 8,700 miles.*

The entire trip to cotonou was to be comple ted without a single hitch.

On the return leg; however, at the Mali-Algeria frontier, the numerous snags and difficulties of the road; which had been heaped up over more than 6,000 miles, seemed to bid fare to compromise the trip for good: the chassis of one of the 2 CVs, which had already shown signs of weakness, finally gave up the unequal struggle!

The chassis had broken in its forward portion, at pedal level; the engine scraped the ground as the car ran, and it was no longer possible to tighten the suspension stays to keep the car together. How could one cross the Tanezrouft under such circumstances? And no hope of loading all four passengers plus equipment in a single vehicle. Disaster, that's what. Irremediable? No! At the bedside of the serious case, ethnology-curious tourists became a first-class surgical team.

Completely aware of the therapeutical risks incurred in such an unpropitious operating theatre, the team come to their decision: surgery is mandatory — and urgent. Amputation is the answer. The operation went as follows:

1. Engine removed.

montant d'articulation des portes avant et arrière : plus de pare-brise, plus d'aile, plus de capot avant!

3. l'ensemble des roues avant est refixé derrière la cassure à l'aide de l'attache désoudée et revissée au nouvel emplacement.
4. la partie malade du châssis est amputée, mais l'avant du châssis, destiné à supporter le moteur est réajusté dans les corps creux de la partie centrale et soudé dans cette position. La berline est ainsi raccourcie, c'est à tous les sens du mot, un coupé.
5. les pots de suspension sont dessoudés; les tirants tordus au plus court sont accrochés au bras par des anneaux. Une savante répartition du chargement permettra à la voiture de garder une position quasi-horizontale.
6. des cordes résistantes relient l'avant de la voiture au sommet des montants de porte, solidaires de la carrosserie arrière, afin de soutenir le moteur qui a tendance à s'affaisser!
7. des commandes, il ne reste plus que le volant, l'accélérateur et l'embrayage. Plus de freins, ni de démarreur, ni de phares. L'arrivée d'essence se fait directement par un réservoir en charge situé à l'avant.

C'était l'opération de la dernière chance, pratiquée par des chirurgiens, dynamiques et entreprenants certes, mais improvisés en fonction des circonstances dramatiques. Temps opératoire : 2 jours. Et pas de convalescence : après une simple nuit de repos, la caravane reprend le chemin du retour et entreprend la traversée du Tanezrouft.

Et l'impossible réussit : trois jours de voyage, avec quelques soins prodigués à la demie 2 CV, conduisent l'équipe à travers le Tanezrouft jusqu'à Reggane, où, après cette épuisante et mémorable traversée du Sahara, les voyageurs poursuivront leur trajet de retour dans une seule voiture, abandonnant à la curiosité locale la demie 2 CV qui les avaient si fidèlement accompagnée jusque là.

2. *Body sawn off at the level of the upright on which front and rear doors are hinged: no windscreen, no wing, no bonnet!*
3. *The forward wheel assembly is fixed again behind the break with the connexion, which had been unwelded, screwed back into place in its new site.*
4. *The unhealthy of the chassis was amputated, but the forward part, intended to support the engine, was re-adapted to the hollow part of the centre assembly, and welded in this position. The saloon was thus shortened — a coupé, in fact, in every possible sense of the word.*
5. *The suspension dashpots were unwelded; the stays, twisted to as short a length as they would go, were hooked to the arms with rings. A nice distribution of the loads was to allow the car to remain in an almost horizontal position.*
6. *Strong ropes connected the front of the car to the tops of the door uprights fixed to the rear part, in order to uphold the engine, which tended to sag!*
7. *As regards the controls, the only ones remaining were the steering wheel, the accelerator and the clutch. No brakes, no starter, no headlights. Petrol was fed in direct by gravity from a tank fitted up front.*

This was the "ultimate chance" operation, carried out by go-ahead and competent surgeons, to be sure, but working under dramatic circumstances. Operative time? 2 days. And no convalescence: after a mere one-night rest, the caravan started off again on the way home, and set out across the Tanezrouft.

And the impossible came true: a three-days' journey, with a few nursing episodes for the truncated 2 CV, brought the whole team across the Tanezrouft to Reggane where; after this exhausting and memorable crossing of the Sahara, the travellers were able to pursue their journey in a single car, abandoning the 1/2 2 CV (which had so faithfully accompanied them to the point of exhaustion and beyond!, after receiving the most... inventive attention) to the curious stare of the locals. Takes some doing!

ELLE CASSE... ET ELLE PASSE!

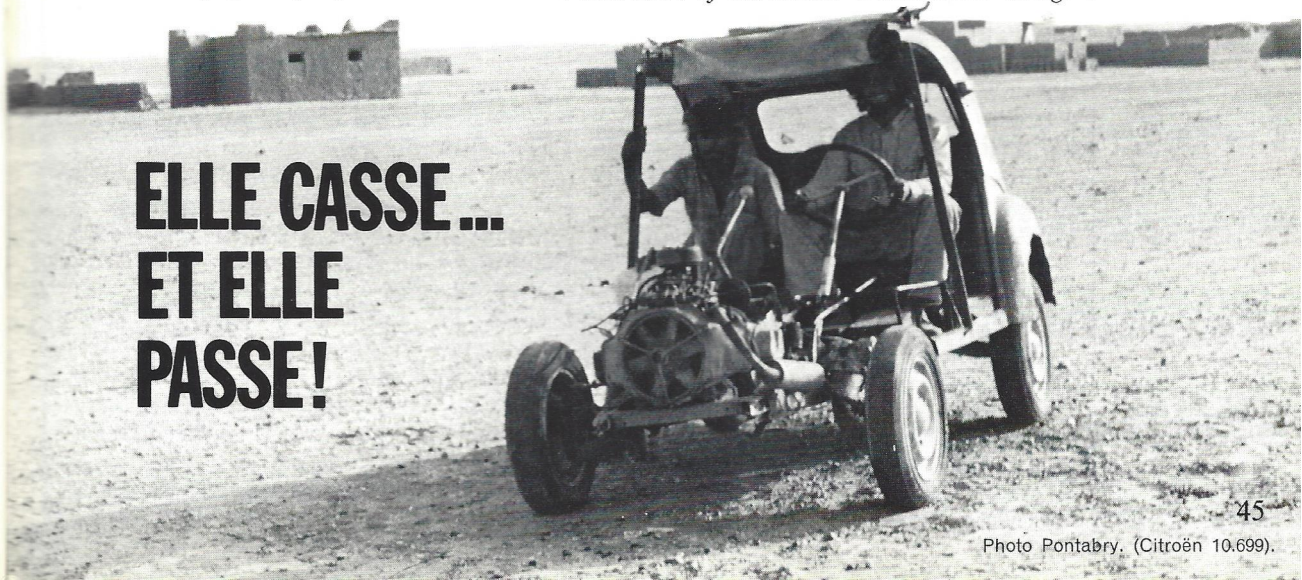


Photo Pontabry. (Citroën 10.699).

CHEZ L'ANTIQUAIRE

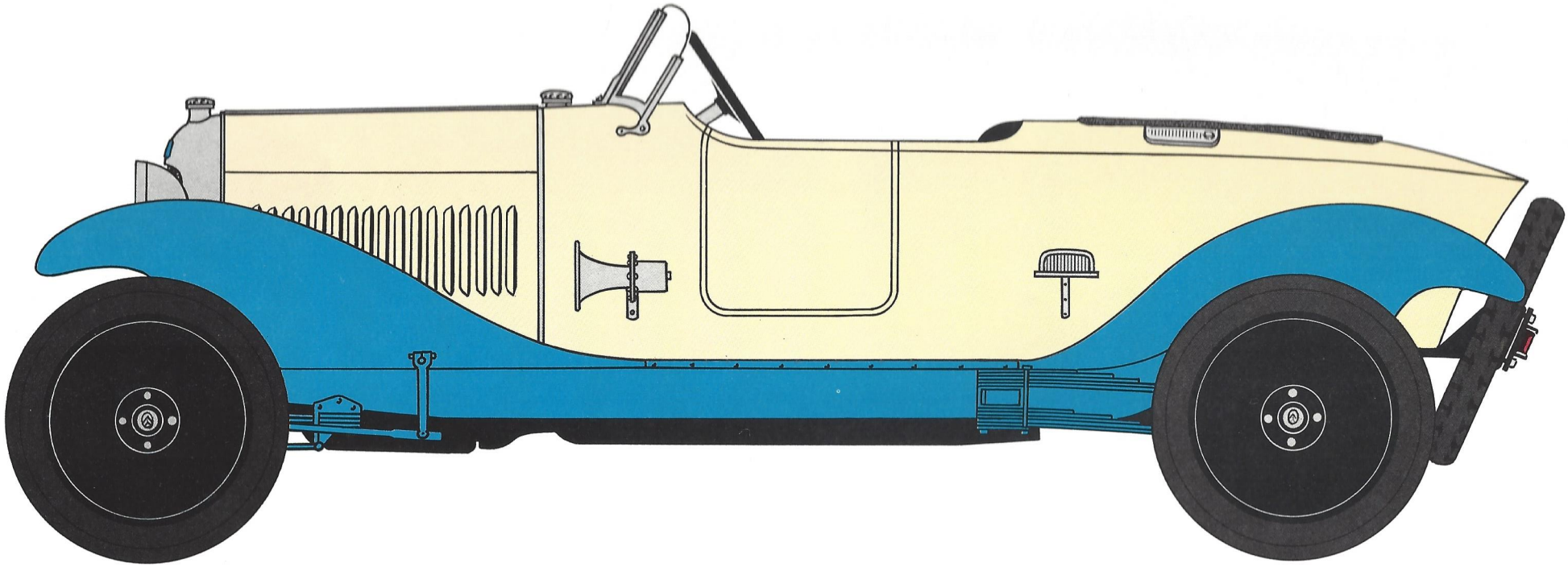
Citroën 10 HP Caddy 1922

Version poussée et allégée de la B 2, la 10 HP « Caddy Sport » était une voiture à tendance sportive qui pouvait cependant être utilisée couramment. Cette élégante torpédo figura honorablement dans plusieurs rallyes et circuits sportifs comme celui des « Routes pavées » et dans des épreuves de consommation (Le Mans, « Bidon de 5 litres » à la Ferté-Bernard). Quelques voitures, après leur sortie d'usine, reçurent une culasse spéciale à soupapes en tête et culbuteurs. Prix en 1922 : 21 000 francs.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type B 2 alias 9/10 HP. Puissance fiscale 9 CV. MOTEUR : dérivé du moteur B 2 à 4 cylindres monobloc, distribution modifiée, soupapes latérales, culasse amovible, alésage 68 mm, course 100 mm, cylindrée 1.452 cc. Pistons en alliage léger (au lieu de fonte), compression augmentée, échappement plus libre. Vilebrequin à 2 paliers. Puissance réelle 22 Ch à 2.100 tr/mn. Allumage par magnéto RB. Démarrage électrique. Circulation d'eau par thermo-siphon. Radiateur à grande surface. Réservoir d'essence (25 l) en charge sous auvent AV. Carburateur Solex. EMBRAYAGE : à disque sec unique. BOITE DE VITESSES : 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. TRANSMISSION : arbre avec flectors Hady, pont AR. ÉCLAIRAGE : électrique. SUSPENSION : ressorts 1/4 elliptiques inversés à l'AV., doubles 1/4 elliptiques superposés à l'AR. FREINS : à pied sur différentiel, tambour à la sortie de boîte (pédale à droite de l'accélérateur). A main sur tambours des roues AR. PNEUS : 710 × 90 (4 kg/cm²). CHASSIS : Empattement 2,89 m. Voies AV. et AR. 1,19 m. Longueur hors tout 4 m . Largeur hors tout 1,41 m. Hauteur 1,83 m. POIDS : 850 kg. CARROSSERIE : Torpédo « skiff » 3 places, pontée avec pointe arrière « bateau », roue de secours à l'extérieur, ailes relevées, pare-brise en coupe-vent. Peinture deux tons assortis. PERFORMANCES : Vitesse 90 km/h. Consommation : essence 8,5 litres, huile 0,250 litre environ.

A souped-up lightweight version of the B 2, the 10 hp "Caddy Sport" was a sports-type car which was nevertheless suitable for everyday use. This handsome open tourer was honourably placed in various rallies and sporting circuits such as that of the "routes pavées" (paved roads) and in economy runs (Le Mans, "5-litre can" at La Ferté Bernard). A few of the cars, after they had left the works, were fitted with special cylinder heads with OHV and rocker arms. Price in 1922: 21,000 Francs.

TECHNICAL SPECIFICATIONS: Citroën type B 2, alias 9/10 hp. French Treasury rating 9 CV. ENGINE: derived from the B 2 four-cylinder block-cast engine, with modified timing gear, side valves, removable cylinder head, bore 68 mm (2.68"), stroke 100 mm (3.94"), swept volume 1,452 cc. Light alloy pistons (instead of cast steel), increased compression ratio, more open exhaust. 2-bearing crankshaft. Effective horsepower: 22 hp at 2,100 rpm. Ignition: RB magneto. Electric starter. Thermosiphon water circulation. Wide-area radiator. Petrol tank (5.5 gals.), fitted under bonnet cowl. Solex carburetter. CLUTCH: dry single plate. GEARBOX: 3-speed, lever on ball in centre of floorboard. TRANSMISSION: propshaft with Hardy couplings, double helical rear-axle gears. LIGHTING: electric. SUSPENSION: front: inverted 1/4-elliptical; rear: superposed double 1/4 elliptical springs. BRAKES: foot-brake acting on differential, drum at gear-box output shaft (pedal to the right of the accelerator). Hand brakes on rear-wheel drums. TYRES: 710 x 90 (57 psi). CHASSIS: wheelbase 9' 5 3/4". Front and rear tracks: 3' 10 3/4". Overall length: 13' 1 1/2". Overhall width: 4' 5 3/4". Height 5' 11 3/4" WEIGHT: 1,874 lbs. BODY: "skiff" type open 3-seater tourer, with "boat" shaped rear point, spare wheel outside, swept-up wings, wind-cutter-shaped windscreen. Two-tone colour scheme. PERFORMANCE FIGURES: top speed 56 M.p.h.; Petrol consumption: 33 MPG; oil: about 3/4 pint per 100 miles.



Dessin E.T.I.A.

Cabriolet B 2 « Caddy Sport » 1922

Relations Pub. rues Citroën. Achevé d'imprimer le 20 février 1973. DELPIRE ADVCO Printed in France Citroën S.A. 133, quai André Citroën Paris 15e. R.C. Seine B 9455 N° d'entreprise 825.75.115.0.025.