2CV CROSS
GUY TETEAU - 73

le DOUBLE CHEVRON

sommaire

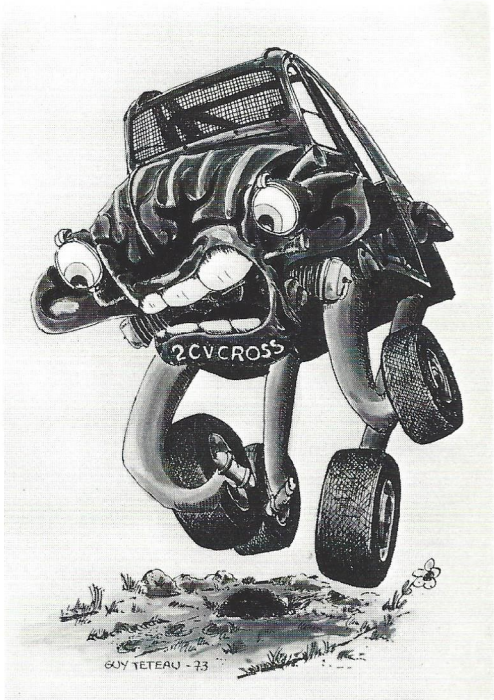
	Page
Éditorial	3
40 ans de « traction »	4
Raid Afrique : un film	6
Raid Afrique : un livre	7
Raid Afrique : des dessins	8
Échos	10
Chiffres de production	10
Édition spéciale : 2 CV Cross	11
2 CV Cross 1974	27
Photothèque : 2 CV Cross	32
Chez l'antiquaire : le cabriolet C 4	34

contents

	Page
Editorial	*3*
40 years of "front-wheel-drive"	*4*
Africa long-distance run: a film	*6*
Africa long-distance run: a book	*7*
Africa long-distance run: pictures	*8*
Snippets	*10*
Production figures	*10*
Special edition: 2 CV cross-country strip cartoons	*11*
2 CV cross-country results 74	*27*
2 CV cross-country photo library	*32*
The Antiquarian's corner: the C 4 Cabriolet	*34*

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

N° 35 (Printemps 1974)



Dessin de couverture : ce coursier déchaîné est le symbole, à peine poussé, de ces 2 chevaux de Troie qui ont permis, et vont permettre, à de nombreux jeunes de s'introduire dans le bastion jusque là trop fermé du sport automobile. Machine à rouler, machine à virevolter, machine à tenir la route même quand il n'y a pas de route, la 2 CV a trouvé dans une forme de compétition nouvelle inventée pour les jeunes et pour elle, le moyen d'affirmer ses qualités de manière spectaculaire. Guy Téteau l'a compris et a su l'exprimer dans ses caricatures automobiles. A force de dessiner des « 2 CV Cross » (voir notre édition spéciale — bande dessinée page 11) il a voulu s'y essayer et a délaissé, l'espace de quelques week-ends, ses crayons et ses plumes pour le volant et le levier de vitesses d'une 2 CV de cross, moins agressive que celle de notre couverture, mais elle n'en est qu'à ses débuts.

Cover drawing: this prancing steed is a barely exaggerated symbol of those Trojan 2 CVs which will allow numerous youngsters to penetrate into the heretofore far too exclusive field of motoring sport. A cavorting, road-eating machine that holds the road even when no road is present, the 2 CV has discovered a new form of competition, invented for young people and for itself: a means of demonstrating its capacities in a spectacular manner. Guy Téteau has not merely understood this, but ably expressed it in his automobile cartoons. After sketching innumerable "2 CV cross-country runs" (see our special edition comic strip on page 11) he decided he would like to try it for himself, and for a few week-ends abandoned his pens and pencils in favour of the steering-wheel and gear-lever of a cross-country 2 CV less aggressive than that on our cover — but then it is a mere beginner!

Dessin : Guy Téteau (Citroën n° 12.158).

éditorial

En juillet 1972 eut lieu dans la carrière désaffectée d'une petite commune rurale près d'Argenton-sur-Creuse, le Péchereau, une compétition automobile tout à fait insolite : pendant 24 heures et de façon pratiquement ininterrompue, des 2 CV, des Dyanes et des Méhara se sont affrontées sur un circuit de terre battue extrêmement sinueux et semé d'obstacles variés, soumettant les véhicules aux tortures les plus extraordinaires. C'était un style de course tout à fait inédit que seules les qualités exceptionnelles de tenue de route et de robustesse de la 2 CV autorisaient. Le public ne s'y est pas trompé : des milliers de spectateurs vinrent applaudir aux acrobaties de ces 2 CV travaillant sans filet. La presse non plus : tout de suite de nombreux journalistes firent échos à cette manifestation où ils voyaient à juste titre la naissance d'un genre neuf, le sport automobile à 60 km/heure, où les pilotes faisaient preuve d'une combativité, d'un enthousiasme et d'un « fair play » qu'on n'avait plus connus depuis longtemps. La formule qui, par son caractère économique (en frais d'équipement : ils sont réduits ; en frais d'inscription : ils sont gratuits) et sa réelle sécurité (pour les coureurs comme pour le public), devait être reconduite à trois reprises en 1973, avec un égal succès. Notre Édition Spéciale (page 11) est consacrée aux aventures d'une 2 CV au cours de la saison dernière, prélude au sept 2 CV Cross de l'année 1974 (voir page 23).

In July 1972, in an abandoned quarry at le Péchereau, a small country municipality near Argenton-sur-Creuse, a quite unusual motoring competition took place: for 24 hours, with scarcely an interruption, 2 CVs, Dyanes and Mehara vied with one another over a very winding earth track bristling with assorted obstacles — thus submitting the vehicles to horrific tortures. This was a completely new style of race, only made possible by the 2 CV's exceptional road-holding qualities and sturdiness. The public made no mistake: thousands of spectators came to applaud the acrobatics of these stalwart, unprotected 2 CVs. Nor was the Press asleep: without losing a moment, many journalists wrote up this event, in which they quite rightly discerned the birth of a new style — a motoring sport at 40 m.p.h., in which the drivers showed a gameness, an enthusiasm and a sense of fair play the like of which had not been seen for many a year. The formula, thanks to its inexpensiveness (in fitting-out costs, which are low, and in entry costs which are nil) and to its high degree of safety (for runners and public alike), was to be repeated three times in 1973, with the same unflagging success. Our Special Edition (page 11) is devoted to the adventures of a 2 CV over the past season, a prelude to the seven 2 CV Cross-country events of 1974 (see page 23).

QUARANTE ANS DE

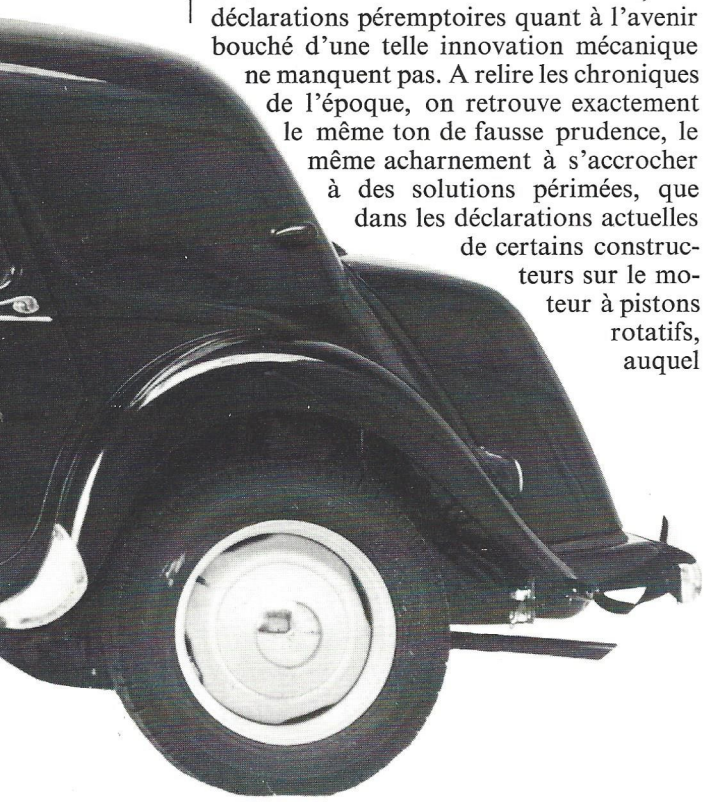
9.000.000 de véhicules à traction avant sortis des usines citroën de 1934 à 1974

9,000,000 Front-wheel drive vehicles produced by the Citroën works between 1934 and 1974.

Printemps 1934. Tous les concessionnaires Citroën sont convoqués au quai de Javel. Là, leur est présentée la voiture qu'ils attendaient et qu'André Citroën leur avait annoncée dès le 31 décembre 1933 : la nouvelle 7 CV. Son aspect surprend, déconcerte même. Pour l'époque, sa ligne — très basse — est résolument futuriste. Elle n'a même plus de marchepieds ! Et surtout elle est à traction avant (voir fiche technique dans « Chez l'antiquaire » du Double Chevron n° 28).

Le 19 avril, c'est le lancement : 115 quotidiens français, par une annonce pleine page, présentent le nouveau modèle au public. Il est placé sous le signe du « neuf » : 90 km/h, 900 kilos, 9 litres aux 100 km. La publicité le décrit comme « de conception entièrement nouvelle ». Avec lui, Citroën vient résolument de se jeter dans l'aventure de la « traction avant » : pour la première fois dans l'histoire de l'automobile, un constructeur lance en très grande série un véhicule aux roues avant à la fois motrices et directrices.

Son audace ne fait pas l'unanimité. Chez les constructeurs concurrents, les déclarations péremptoires quant à l'avenir bouché d'une telle innovation mécanique ne manquent pas. A relire les chroniques de l'époque, on retrouve exactement le même ton de fausse prudence, le même acharnement à s'accrocher à des solutions périmées, que dans les déclarations actuelles de certains constructeurs sur le moteur à pistons rotatifs, auquel



Spring 1934. All Citroën Distributors called to Quai de Javel, Paris, HQ of Citroën. Here they were shown the car they had been waiting for and of which they had already been informed by André Citroën in December 1933 : the new 7 CV. Its appearance was surprising, not to say disconcerting. For the period its silhouette - very low-slung - was resolutely futuristic. It no longer even had running boards ! And, most amazing of all, it had front-wheel drive. (For technical specifications, see "Antiquarian's Corner, Double Chevron No. 28). On 19th April, the car was unveiled : in 115 French dailies, a full-page advertisement presented the new model to the public. "Novelty" was the keynote : 56 m.p.h., 1,984 lbs, 31.4 m.p.g. The advertissements described it as "an entirely novel concept". With this new design, André Citroën had resolutely entered into the adventure of front-wheel drive : for the first time in motoring history, a motor-car manufacturer was mass-producing a vehicle whose front wheels held a dual driving-cum-steering role. Its audacity by no means earned unanimous approval. Among competitive manufacturers, many peremptorily declared that such a mechanical innovation had little or no future. On reading through the chronicles of those times, exactly the same tone of spurious prudence, the same limpet-like attachment to obsolescent solutions, were found as are, at present, in the declarations of certain manufacturers regarding the rotary-piston engine, an innovation which Citroën, once again, has been among the first to adopt. In 1934, Citroën claimed "two years' advance over the competition". *He was guilty of underestimation: he should have said* twenty *years. But, despite the sluggish reactions of some who long and obdurately denied the obvious, now forty years have elapsed, the manufacturers who have not come to the front-wheel drive solution are a mere hand's count. Among them, some had a sticky time explaining why they were suddenly unreservedly adopting a solution which they had for years dismissed with such lordly assurance !*

Citroën, for his part, from the word "go" leapt into the future, unhesitatingly making the huge effort called for by the way he had chosen: in five months, the Javel works were razed to the ground and rebuilt, forges

TRACTION

Citroën, une fois de plus, s'est rallié un des premiers.

En 1934, Citroën s'accordait « *deux années d'avance sur la construction concurrente* ». Il se trompait, c'est vingt ans qu'il eut fallu dire. Mais, malgré la lenteur à réagir de certains qui s'obstinèrent longtemps à nier l'évidence, quarante ans plus tard, on compte sur les doigts de la main les constructeurs qui ne sont pas venus à la traction avant. Quelques-uns eurent des moments difficiles quand il s'est agi pour eux d'expliquer pourquoi tout à coup ils adoptaient sans réserve une solution qu'ils avait critiquée si longtemps et avec une si belle assurance.

Citroën, lui, d'emblée avait fait le saut dans l'avenir, n'hésitant pas à consentir l'important effort qu'appelait son option : en cinq mois, l'usine de Javel est rasée et reconstruite, les forges et les fonderies sont transformées, de nouveaux ateliers sont équipés, de nouvelles machines installées, afin de donner à la marque les moyens de produire 350 tractions par jour. En septembre 1934 sort une version de 11 CV. En 1938 une six cylindres de 15 CV.

Et cette voiture « aventureuse », ce mode de propulsion si discuté à sa sortie, furent un des plus grands succès de l'histoire de l'automobile. Citroën fabriqua ces « tractions » pendant 23 ans. En juillet 1957, lorsque la dernière sortit de chaîne, plus de 710.000 l'avaient précédée, malgré le temps mort de la guerre. D'autres lui succédaient avec un visage différent : de 1934 à avril 1974, pour la plus grande satisfaction de sa clientèle, Citroën a produit 9.168.250 véhicules à traction avant, rien que des tractions avant. La solution de progrès avait justifié les espoirs mis en elle en 1934.

Citroën 6.171

and foundries were transformed, new workshops were fitted out and new machinery put in to allow the marque to meet the daily production target of 350 front-wheel-drive cars. In September 1934, an 11 CV version came out, and in 1938 a six-cylinder 15 CV version.

And this "venturesome" car, this mode of propulsion so harshly criticized when it made its first bow, turned out to be one of the greatest successes in automobile history. Citroën built these "tractions" for 23 years. In July 1957, when the last one came off the production line, over 710,000 had preceded it, despite the hollow period of the war years. Others succeeded it, with a changed appearance: between 1934 and 1974, for the greater satisfaction of its customers, Citroën produced 9,168,250 front-wheel drive vehicles. This progressive solution had fulfilled the hopes placed in it in 1934.

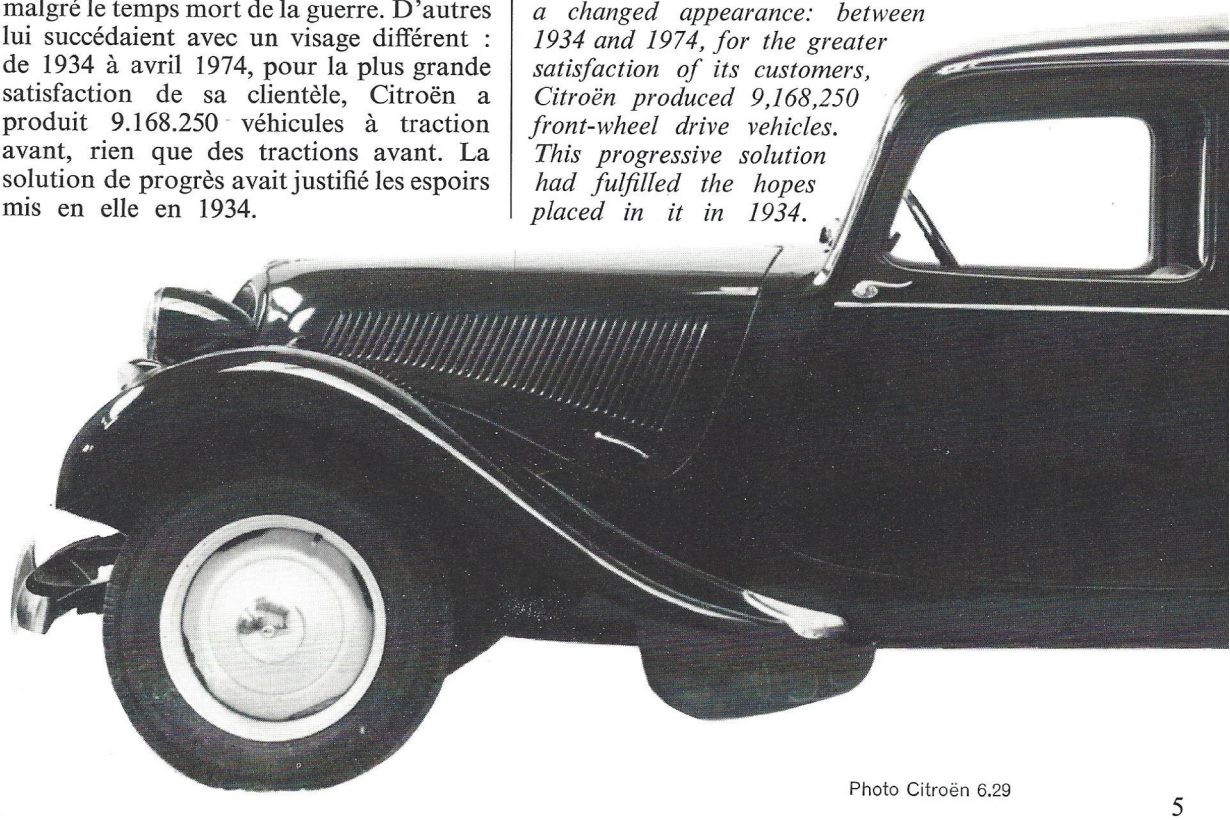


Photo Citroën 6.29

RAID AF

CITROËN RAID AFRIQUE 1973 RTL TOTAL

un film...

Il est des événements qui méritent d'être prolongés au-delà de leur actualité immédiate par des solutions qui les complètent et, en les définissant mieux, les enrichissent encore ; en tout cas leur donnent leur vrai poids. Le « Raid Afrique » organisé en novembre 1973 par Citroën, Total, RTL, est un de ces événements. En plus des traces durables — et, il faut l'espérer — enrichissantes, qu'il a laissées dans les mémoires de tous ceux qui y ont participé, il a produit ses effets, plus objectifs, dans l'actualité des multiples articles déjà parus dans la presse, mais aussi par un certain nombre de modes d'expression qui vont permettre au public de mieux le connaître, et l'apprécier notamment dans le cadre des séries de conférences-débats organisées un peu partout autour d'un film de l'expédition, d'un mur d'images qui le complète, d'un livre et des dessins exécutés « sur le motif ».

Le film est un 16 mm couleur sonore de 28 minutes, produit par Paris Inter Production et réalisé par Jean-Claude Hugon et Pierre Didier à partir des documents rapportés par les cameramen et les preneurs de son du Raid Afrique.

Some events deserve to be prolonged well beyond the time of their actual occurrence by documents completing them and, by defining them yet better, further enriching them or, at least, giving them their full value. The Africa "Long-distance Run" organized in November 1973 by Citroën, Total and Radio-Tele Luxembourg is an event of this nature. Over and above the lasting — and, it is to be hoped, enriching — traces it has left in the memories of all its participants, it produced its effects, of a more objective nature, not only in the many news articles already published in the Press, but also in a certain number of means of expression which will allow the public to know and appreciate it better, for instance in the lecture — debates organized here, there and everywhere round a film of the expedition and a wallful of pictures completing it, or round a book written or drawings made about the subject.

The film is a 28-minute colour 16-mm sound picture made by Paris Inter Productions and produced by Jean-Claude Hugon and Pierre Didier from material brought back by the cameramen and sound-recorders of "Raid Afrique". Its "strong beats" are naturally those of the Run itself: the crossings of the Ténéré, and the Hoggar.

Photo Patrick Chojset (Citroën 19.322)

FRIQUE

un livre...

Rédigé par le chef de l'expédition, le récit du Raid Afrique vient de paraître aux éditions Flammarion dans la collection « L'aventure vécue ». En couverture une magnifique photo de targui (due à Martin Monestier) souligne le titre, qui a le mérite d'être explicite : « *Raid Afrique* ».

350 pages de textes, souvent nourris des comptes rendus des rédacteurs du Raid, quelque 65 illustrations dues aux photographes, de nombreuses cartes et de multiples renseignements pratiques en annexe, permettront aux lecteurs de revivre ce que fut l'aventure passionnante de cent jeunes Français en 2 CV à travers l'Afrique.

Voici comment l'éditeur présente le volume :

"Cette aventure, c'est d'abord celle de la prodigieuse organisation nécessitée par un tel Raid (reconnaissances de l'itinéraire, pourparlers de toute sorte, sélection et mise en condition des cinquante équipages de jeunes, élaboration d'une stratégie, etc.) : des mois de difficultés avant d'en arriver à ce jour du 26 octobre 1973 où l'impossible, enfin, se réalise".

"C'est le départ pour de nouvelles difficultés, mais aussi pour des joies sans nombre. L'auteur nous fait partager les unes et les autres : les efforts des équipages pour s'adapter, l'aride traversée du Ténéré, les tortures de la tôle ondulée, l'enfer des pistes défoncées, crevées, découpées en tranches, mais aussi les exploits mécaniques réalisés au cours du Raid, la formidable ambiance (avec ses moments de comique et de gravité) que créent les jeunes, la joie que donne le désert avec son silence immense, total, pur comme un cristal immobile, la prise de conscience des problèmes de l'Afrique, les endroits où l'on passe et où l'on aimerait vivre, tel Dirkou, cette oasis perdue dans le Ténéré, la fantastique symphonie du Hoggar, etc.".

"Au fil des pages, le récit se transforme. Le chef-d'œuvre d'organisation devient une aventure humaine, avec ses grandeurs et ses misères, qui fourmille de personnages et d'anecdotes, de renseignements et d'enseignements, d'images et d'impressions, une aventure qui devient bientôt un véritable appel à l'aventure".

Written up by the expedition's leader, the tale of the Africa Long-distance Run has just been published by Flammarion (Paris) in the series "L'aventure vécue". On the cover, a magnificent photograph of a Tuareg (by Martin Monestier) gives punch to the title, which has the merit of clarity: "Raid Afrique" (Africa Long-distance Run). 350 pages of text, often fed by the reports of writers taking part in the Run, some 70 illustrations by the Run's photographers, with numerous maps and practical information appended, will allow readers to live through the fascinating adventures of a hundred young French people crossing Africa in 2 CVs.

The publisher presents this volume as follows:

"This adventure is first and foremost that of the fantastic organization required for such a Run (route reconnaissance, negotiations of all sorts, selection and training of the fifty teams of young people, strategic planning, and so on): months of difficulties culminating in that day, 26 October 1973, when the seemingly impossible at last came to pass.

"This was the starting point for further difficulties, but also for joys without number. The author makes us share them all: the efforts of the crews to adapt, the arid crossing of the Ténéré, the tortures of corrugated runways, the inferno of potholed, bottomless, rutted tracks, but also the mechanical feats performed during the Run, the prodigious atmosphere (with its moments of fun and its moments of seriousness) created by the young people, the joy of the desert with its tremendous, total silence, pure as a motionless crystal, the awakening of awareness to Africa's problems, the places passed through where one would have liked to settle (such as Dirkou, that oasis lost in the Ténéré), the fantastic symphony of the Hoggar, and so on.

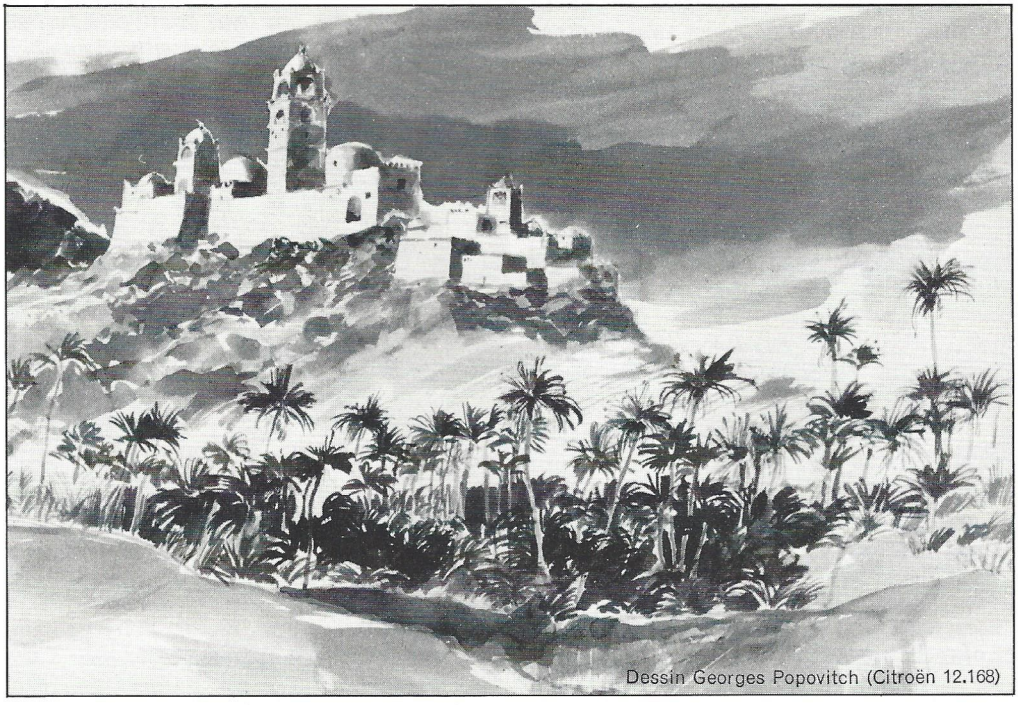
"As you turn the pages, the tale changes its tune. The masterpiece of organization develops into a human adventure, with its moments of grandeur and its petty worries, teeming with characters and anecdotes, information and lessons learnt, pictures and impressions — an adventure which soon becomes a call to adventure."

des dessins...

Les quatre dessinateurs du Raid eurent une tâche difficile : relever au vol des croquis et le plus souvent repartir avant d'avoir pu les termi-

The four artists in the Run were faced with a hard task: they had to sketch as fast as they could work, and in most cases to push on before they had finished. This makes their artistic impressions all the more interesting. Each artist added to his selected subjects his own personal note, according

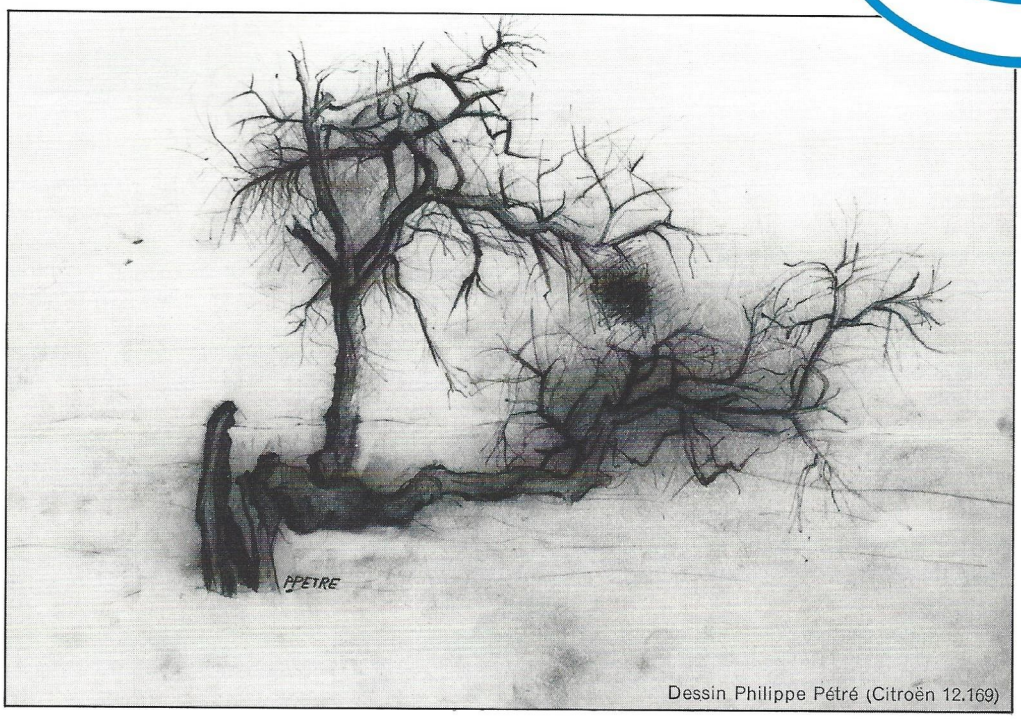
Thierry di Sarro, poussait en général ses croquis le plus loin possible. Ici, un village de brousse en Côte-d'Ivoire, dont les habitants furent enthousiasmés par le savoir-faire du dessinateur.



Georges Popovitch avait mis au point une technique particulière lui permettant de travailler très vite et de transmettre intégralement toute la fraîcheur de son inspiration. Ici le Ksar et la palmeraie d'El Goléa.

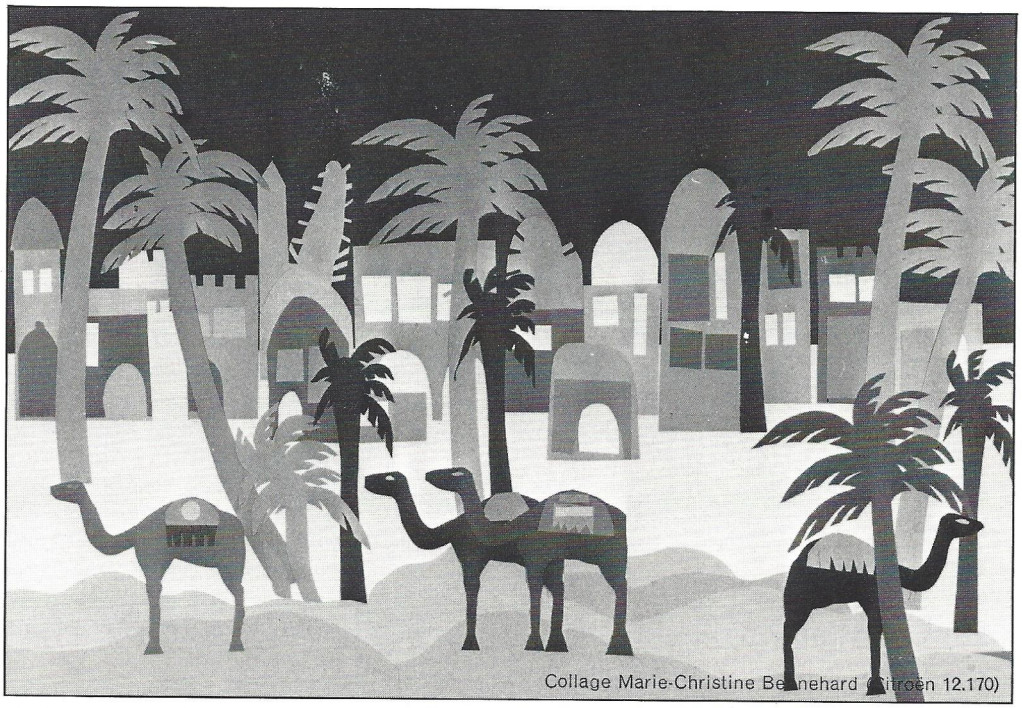
ner. Leurs artistiques témoignages n'en sont que plus intéressants. Chaque dessinateur a su ajouter au sujet qui l'a retenu sa dimension personnelle, chacun dans le style d'expression qu'il avait choisi : Thierry di Sarro le croquis au crayon, Georges Popovitch le crayon, la plume et les encres de couleurs, Philippe Pétré le dessin humoristique, Marie-Christine Bennehard le collage. Voici quelques exemples de leur production :

to the style of expression he had chosen: Thierry di Sarro in pencil sketches, Georges Popovitch with pencil, pen and coloured inks, Philippe Pétré in humerous cartoons, and Marie-Christine Bennehard with collages. Here are a few specimens of their work:



Dessin Philippe Pétré (Citroën 12.169)

Philippe Pétré, avant tout dessinateur humoristique (sa manie est de surdimensionner les pneus des 2 CV) a su ici modifier son style en fonction de la gravité du sujet : l'arbre tombé du Ténéré.



Collage Marie-Christine Bennehard (Citroën 12.170)

C'est à l'étape ou après le Raid, que Marie-Christine Bennehard s'armant de papiers de couleurs et de ciseaux, a recréé ce qui l'avait frappée. Ici Ghardaïa, symbole de toutes les oasis.

EXPLOIT GS AU T.A.P.

LISBONNE (Portugal). La sévérité du huitième Rallye International TAP, disputé au Portugal du 20 au 23 mars, fut en tous points digne de celle de ses précédentes éditions. 125 voitures représentant douze nationalités étaient au départ. Après un parcours difficultueux comportant 2 057 kilomètres découpés en deux étapes, Lisbonne-Ofir (973 km) et Ofir-Estoril (1 084 km), il n'en restait plus que 36 pour franchir la ligne d'arrivée. 89 voitures n'avaient pas su résister au train d'enfer imposé aux hommes et aux mécaniques par ce rallye qui ne comporte pas moins de 32 épreuves spéciales de vitesse, courtes et rapides, ne laissant à personne le temps de souffler, et souvent disputées sur des pistes de terre battue. Un rallye mettant en valeur la tenue de route et la robustesse des voitures, comme la dextérité des pilotes. Il faut le savoir pour apprécier comme il convient la performance d'ensemble des Citroën (trois au départ, trois à l'arrivée, dont deux GS) et l'exploit particulier de Francisco Romaozinho qui mêla toujours, dans le peloton de tête, sa GS 1220 aux monstres du groupe 4 (Grand tourisme Spécial) et sut la conduire à la huitième place du classement général "scratch", parmi des voitures de 2 litres de cylindrée, la tenue de route et la maniabilité de la GS ainsi que la virtuosité du pilote suffisant à compenser l'infériorité en puissance. Bien sûr, la GS de F. Romaozinho - J.C. Silva est première de sa classe de cylindrée, 3e de son groupe. Elle est suivie de celle d'Adolfo Sampaio - J. Bernardo, 2e dans la classe, 9e dans le groupe. La DS 23 (de série) du comte de Botelho - A. Roxo termine 17e au général, 1re de sa classe, 4e du groupe.

Francisco Romaozinho au volant d'une GS qui fit merveille. (Citroën 7.377)

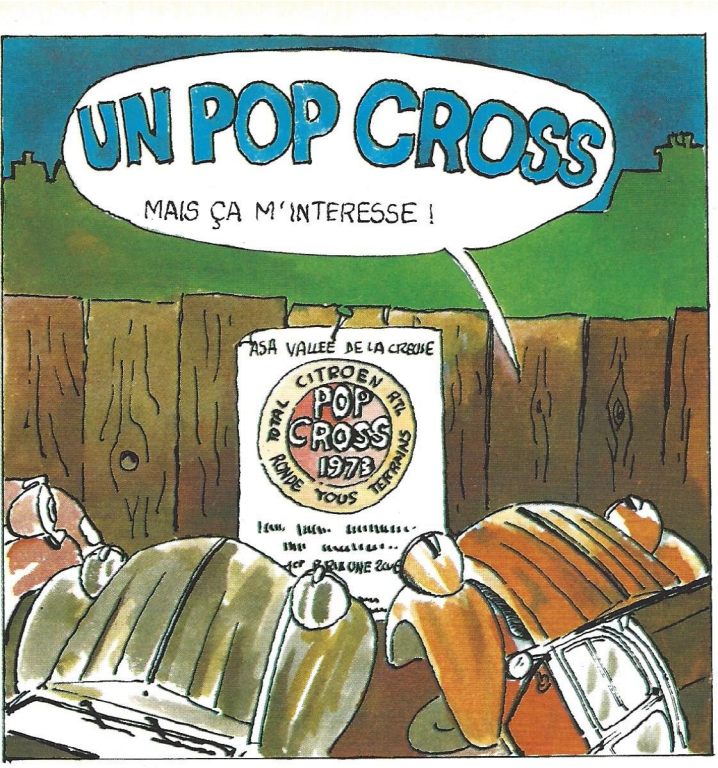
GS FEAT AT TAP RALLY

LISBON (Portugal). The toughness of the eighth TAP International Rally, fought out in Portugal between 20 and 23 March, was in every respect worthy of its predecessors. 125 cars, representing twelve nationalities, were in at the start. After a gruelling route of 2 057 km (1 279 miles), in two stretches, Lisbon-Ofir (973 km = 605 miles) and Ofir-Estoril (1 084 km = 674 miles), only 36 stayed to cross the finishing line. 89 cars had been unable to withstand the demoniac pace imposed, upon men and vehicles alike, in this rally including no fewer than 32 special speed tests, which were short but fast, allowing no-one a breather, and often over earth tracks. This was a rally highlighting the cars' road-holding and sturdiness qualities — not to mention the drivers' skill. In order to assess properly the overall Citroën feat (three at the start, three in at the finish, and among them two GSs), and the more especial performance of Francisco Romaozinho, who was always present, in his GS 1220, right up in the forefront, with the fantastic cars of Group 4 (Grand Tourisme Spécial), and still managed to drive it to eighth place in the general "scratch" classification, among cars of 2-litre capacity, the road-holding virtues and the driver's virtuosity being sufficient to offset the extra power available. Quite naturally, the F. Romaozinho — J.-C. Silva GS was first for its capacity category, and 3rd in its group. It was followed by that of Adolfo Sampaio - J. Bernardo, 2nd in its class, and 9th in its group. The (strictly standard production model) DS 23 of Count Botelho - A. Roxo was 17th in the general classification, 1st in its class and 4th of its group.

PRODUCTION GROUPE CITROEN

3 mois 3 months	1974	1973
Voitures particulières Private cars	173 571	180 970
Véhicules utilitaires Utility vehicles	23 265	25 384
TOTAL CITROEN	196 836	206 354
Berliet	6 952	5 941
TOTAL GROUPE	203 788	212 295

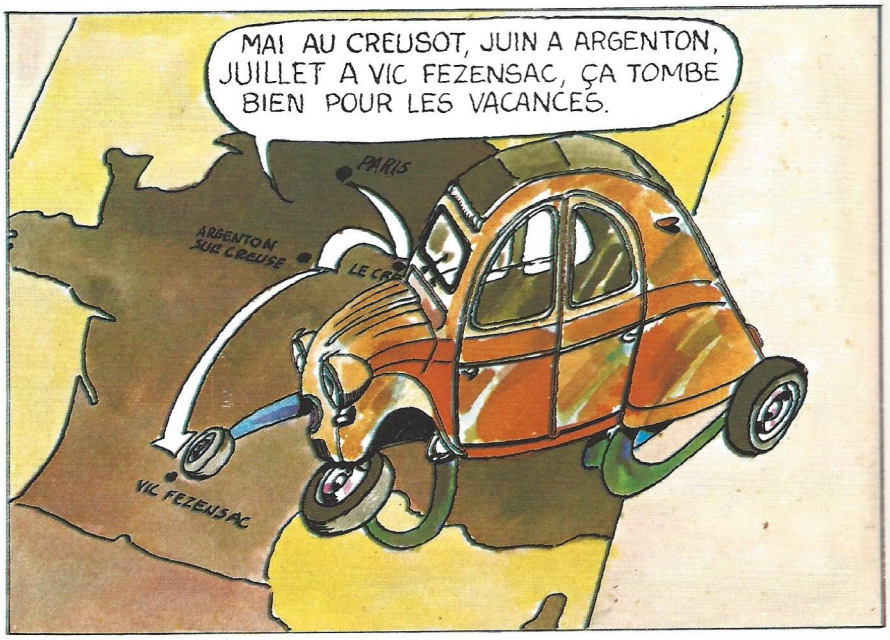
CITROËN
2CV
CROSS
TOTAL

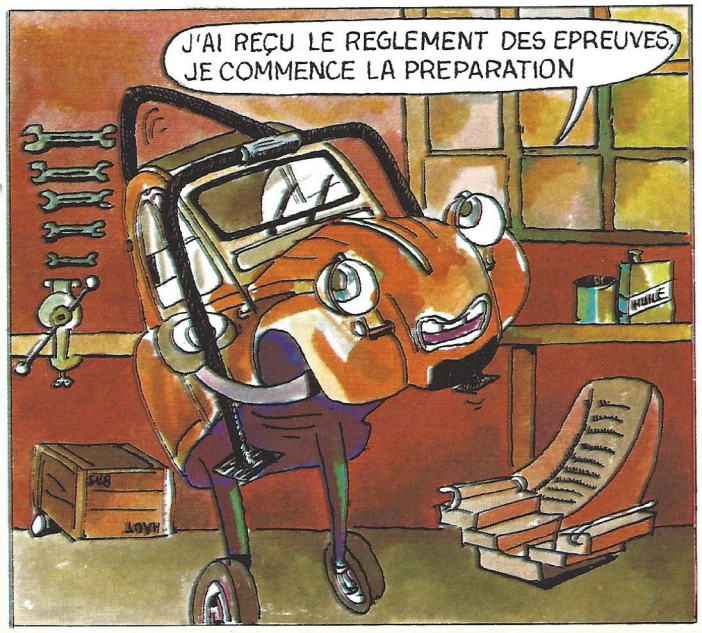

UN POP CROSS
MAIS ÇA M'INTERESSE !
ASA VALLEE DE LA CREUSE
CITROEN
TOTAL
RTL
POP CROSS 1973
RONDE
TOUS
TERRAINS

PAS QUESTION DE PERDRE UN INSTANT... JE COURS A LA MAISON

BON ! 2 CV, DYANE, MEHARI, VOULEZ-VOUS ME FAIRE PARVENIR UNE DEMANDE D'ENGAGEMENT.

VIC FEZENSAC ? LE GERS ? UN COUP D'ŒIL SUR LA CARTE ME RENSEIGNERA
?

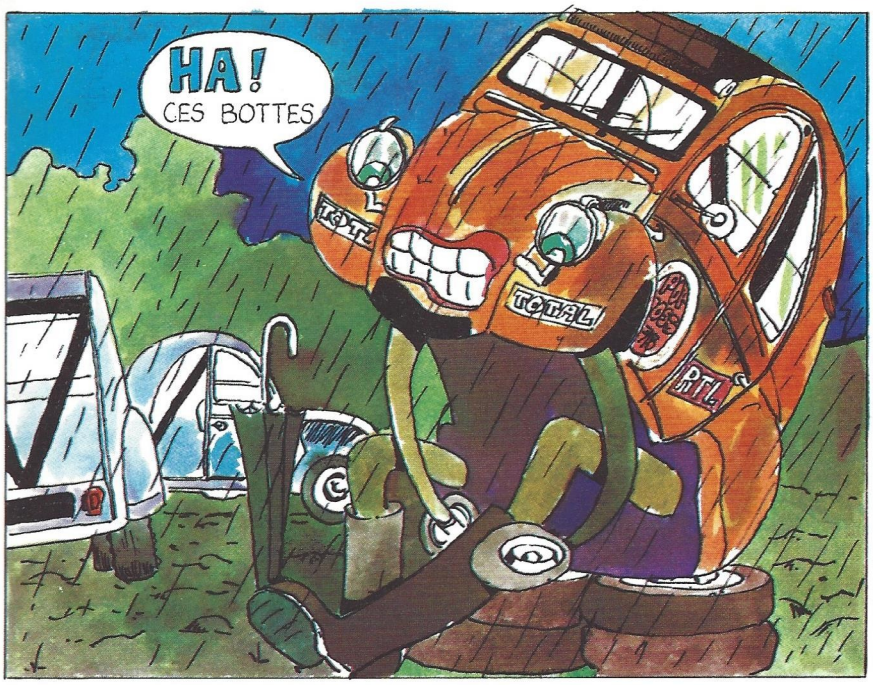

MAI AU CREUSOT, JUIN A ARGENTON, JUILLET A VIC FEZENSAC, ÇA TOMBE BIEN POUR LES VACANCES.
PARIS
ARGENTON SUR CREUSE
VIC FEZENSAC

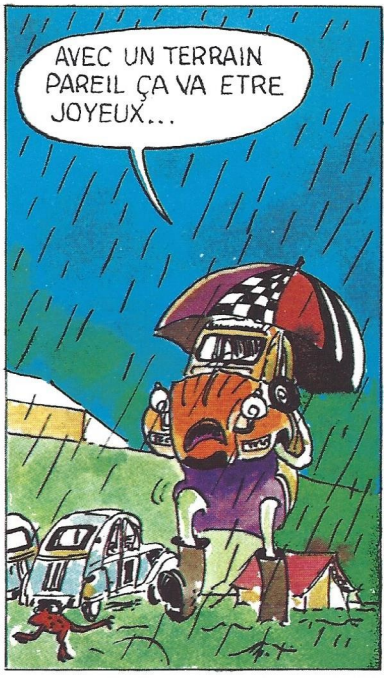

J'AI REÇU LE REGLEMENT DES EPREUVES, JE COMMENCE LA PREPARATION
HUILE

QUELQUES JOURS PLUS TARD...
ALLEZ HOP ! EN ROUTE POUR LE CREUSOT.
RTL
POP CROSS 1973

MALGRÉ UNE PLUIE BATTANTE, ET GLACIALE, JE CONSERVE UN MORAL DE FER.
LE CREUSOT
SYNDICAT D'INITIATIVE VILLE DU TOURISME

LA BOUE, L'HERBE, LA PLUIE, POUR MA PREMIERE COURSE, JE SUIS SERVIE !
TOTAL
CITROEN
RTL


HA ! CES BOTTES
TOTAL
RTL

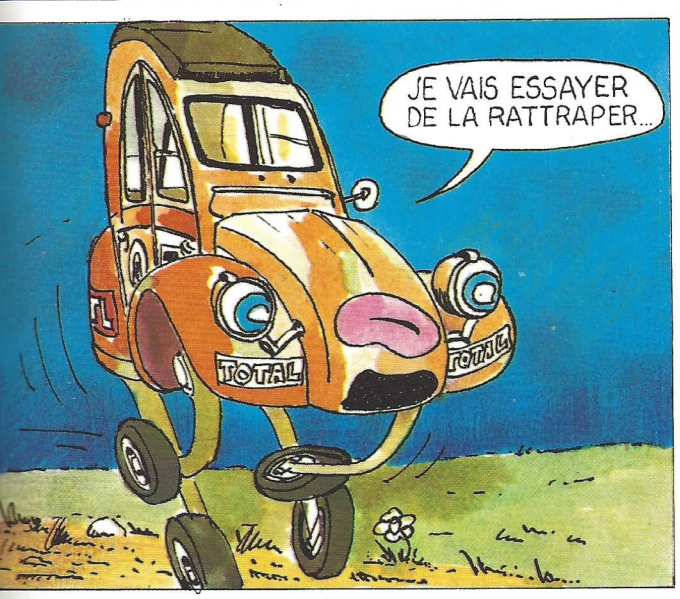

AVEC UN TERRAIN PAREIL ÇA VA ETRE JOYEUX...

QUAND ÇA GLISSE PAS...
RTL

?!
ÇA COLLE !!
TOTAL
PLOC

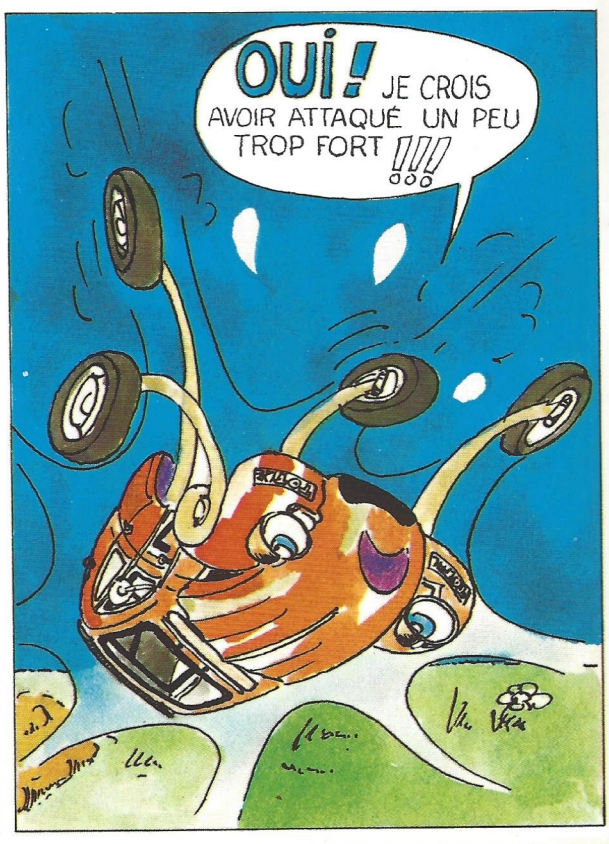
E DEPART A ÉTÉ DONNÉ.
JE SUIS INQUIETE, JE ME SENS SUIVIE...

HE ! C'EST LA PETITE MOURET QUI ME DOUBLE !


JE VAIS ESSAYER DE LA RATTRAPER...
TOTAL
TOTAL

MAIS LES VIRAGES SE SUIVENT ET NE SE RESSEMBLENT PAS...
OH ! JE VAIS PEUT ETRE UN PEU VITE !!!
TOTAL

OULA ! OULA !!!
TOTAL
TOTAL


OUI ! JE CROIS AVOIR ATTAQUÉ UN PEU TROP FORT !!!

LA COURSE SE TERMINE AVEC LA VICTOIRE DE LA PETITE MOURET

M'EN F...! A ARGENTON LE PECHEREAU J'AURAI MA REVANCHE

QUELQUE PART AUX ALENTOURS D'ARGENTON SUR CREUSE

CREVINDIOU! BEN YEN A DES DROLIERES!

CE JOUR LA, LE SOLEIL EST AU RENDEZ-VOUS

BOUFF! QU'IL FAIT CHAUD

LES CONCURRENTS DOIVENT SE PRÉSENTER POUR LES ESSAIS QUALIFICATIFS

ÇA Y EST ON NOUS APPELLE AU DÉPART

YOUPi! JE SUIS SELECTIONNÉE POUR LA FINALE DU SAMEDI SOIR

AVEC LA FRAICHEUR DE LA NUIT LES COURSES SONT PLUS RAPIDES ET MOINS FATIGANTES.

LA NUIT DU SAMEDI EST ANIMÉE PAR DES ORCHESTRES DE POP MUSIC

HA! CES BALS DE CAMPAGNE QUELLE AMBIANCE !

OUH ! QU'IL EST CHARMANT

LE LENDEMAIN, LA PROTECTION CIVILE NOUS PRETE SON CONCOURS.

PENDANT CE TEMPS LA, UNE ANIMATION DE GRAND PRIX RÉGNE AU PARC CONCURRENTS

CITROËN

LA JOURNÉE SE TERMINE PAR LA SUPER FINALE DONT LE DÉPART EST IMMINENT

C'EST UN DÉPART AUX PORTES A PORTES DANS UN VACARME ÉPOUVANTABLE.

HAÏE ! JE ME FAIS COINCER DANS LE PREMIER VIRAGE

HE ! MESDEMOISELLES UN PEU DE PLACE S'IL VOUS PLAIT !

DÉGAGEONS VITE FAIT DE CES DEUX POTS D'COLLE

RTL
TOTAL
CITROEN
POP CROSS
TOUS TERRAINS
21 CC 71
TOTAL
106
CITROEN
POP
RTL
CRÉDIT AGRICOLE
95
CITROEN
POP CROSS
TOUS TERRAINS

TOTAL
LA NOUVELLE REPUBLIQUE
POP CROSS 1973
GARAGE CITROEN VALPUISEAU
97
GUY TETEAU - 73

LA PETITE FRANCO PARVIENT A SE DÉGAGER

ELLE ÉCHAPPE A LA MEUTE, PREND DE L'AVANCE...

ET FINIT PAR VAINCRE

IBI

HE BIEN ! IL ETAIT TEMPS QU'ELLE ARRIVE !

HAÏE ! MON CARDAN !

QUINZE JOURS PLUS TARD LE TROISIÈME POP CROSS DE LA SAISON ARRIVE DANS LA CAPITALE DE L'ARMAGNAC.

D35

VIC FEZENSAC

HEIN HEIN HEIN !!!

LA TÉOULÈRE EST UN VRAI CIRCUIT DE GRAND PRIX !

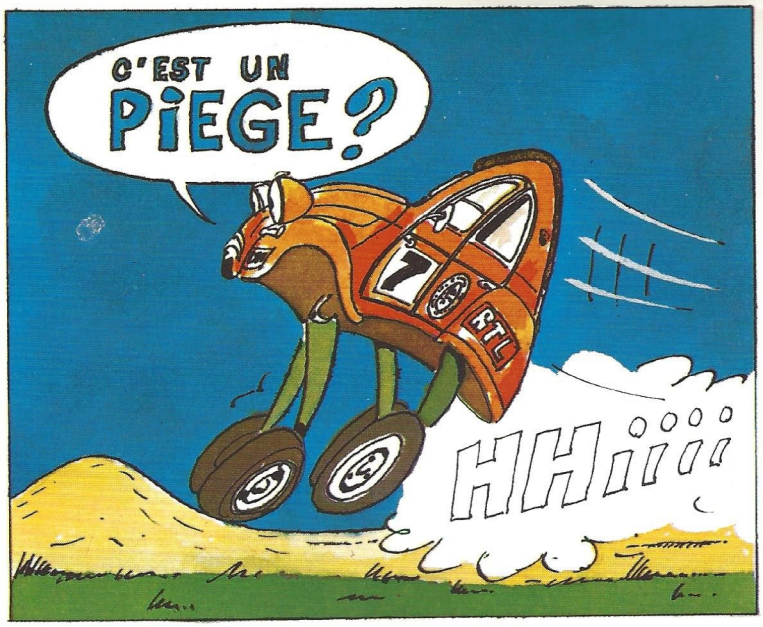
JE DESCENDS AU PARC CONCURRENTS RETROUVER NOS AMIS BELGES SUISSES ET ALLEMANDS QUI NOUS ONT REJOINTS MALGRÉ LA DISTANCE QUI NOUS SEPARE

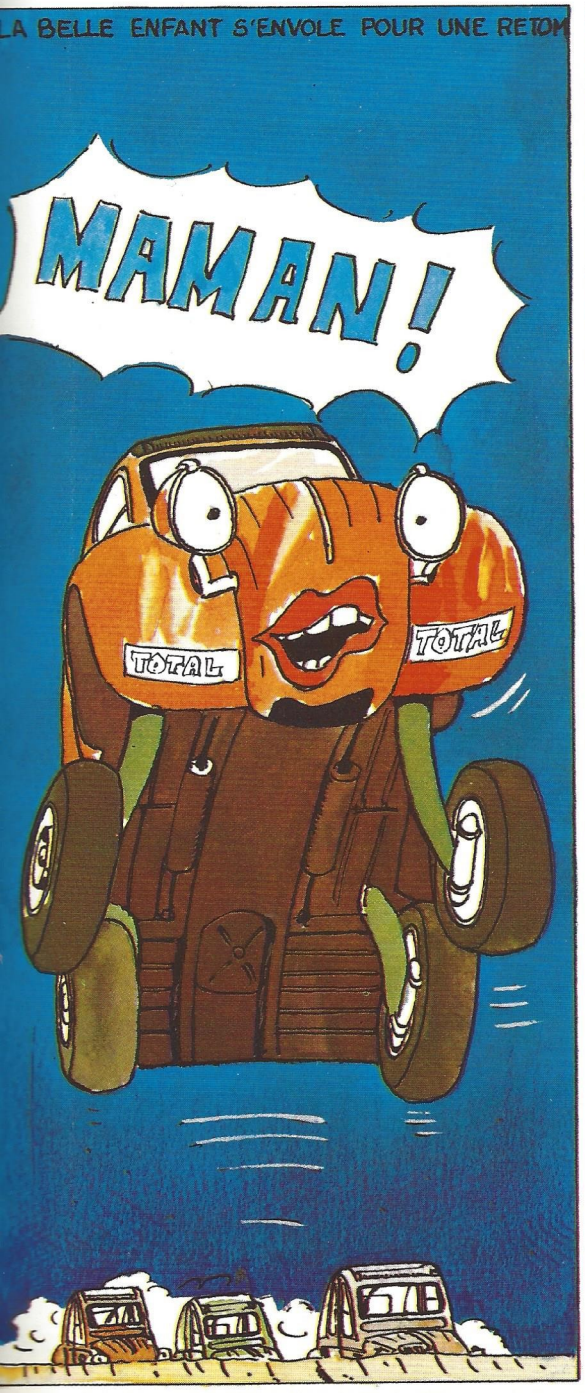
JE DONNE UNE DERNIÈRE REVISION...

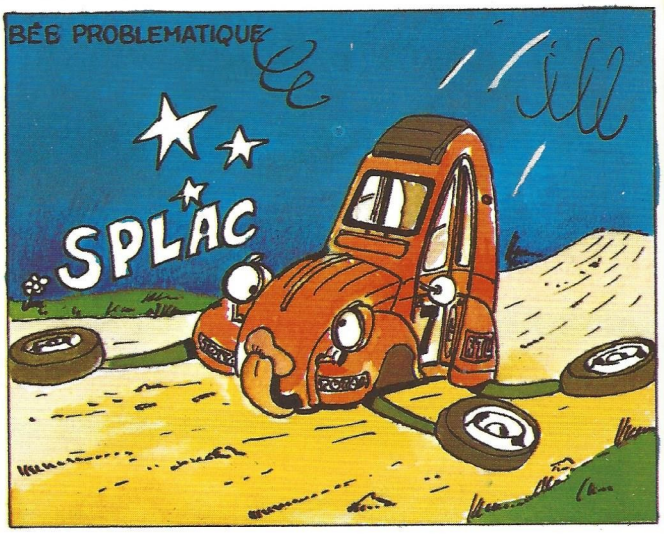
ET LA SUPER FINALE COMMENCE

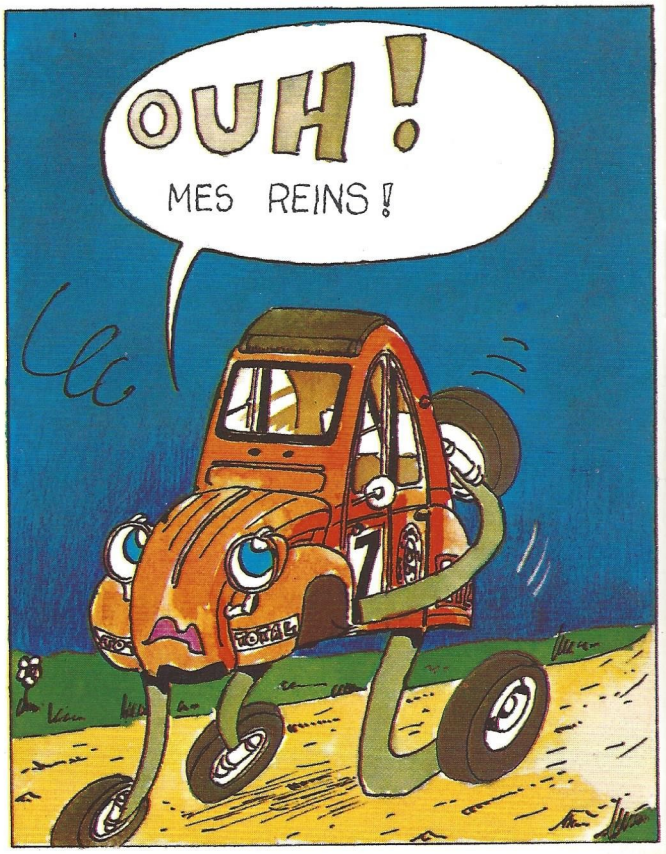
JE ME SENS UNE FORME OLYMPIQUE, ET ÇA VA CHAUFFER...

MAIS QU'EST CE QUE C'EST QUE ÇA?

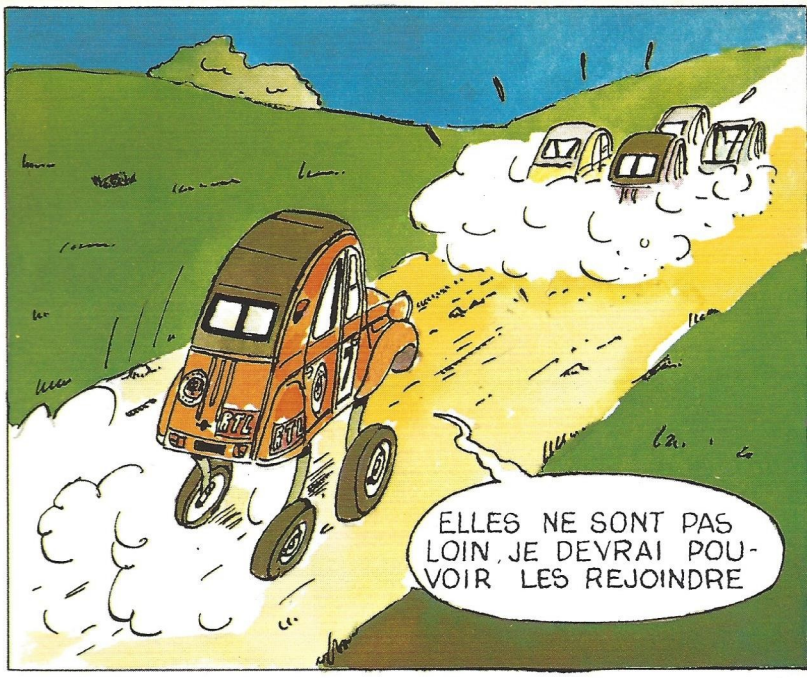

C'EST UN PIEGE?
HHiiii
7
RTL

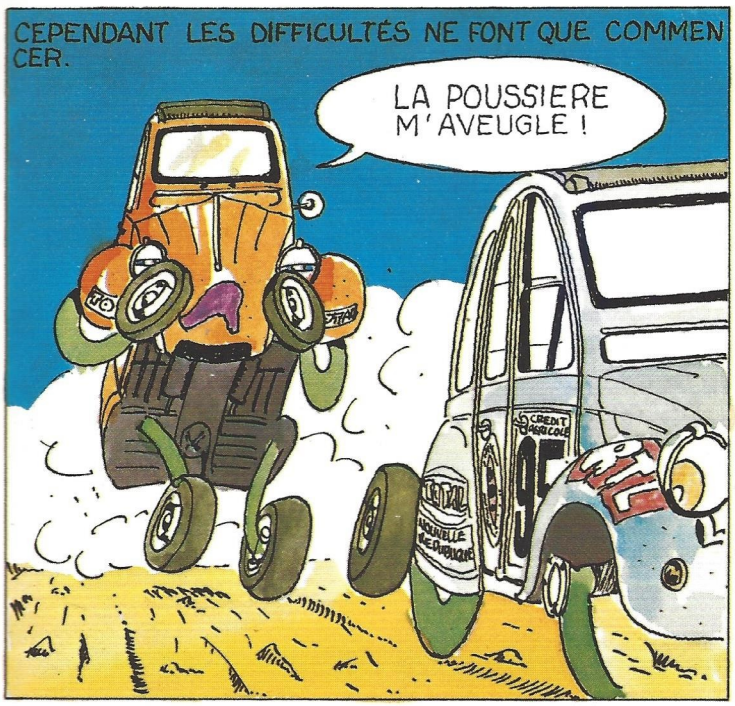

LA BELLE ENFANT S'ENVOLE POUR UNE RETOM
MAMAN!
TOTAL
TOTAL

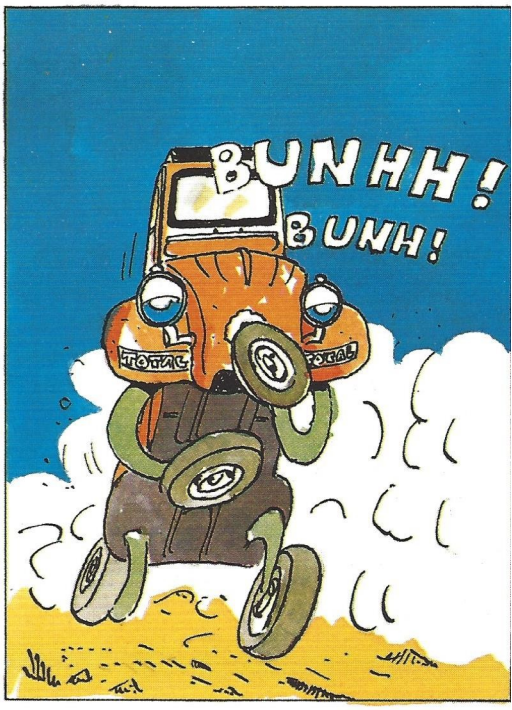

BÉB PROBLEMATIQUE
SPLAC
7
RTL

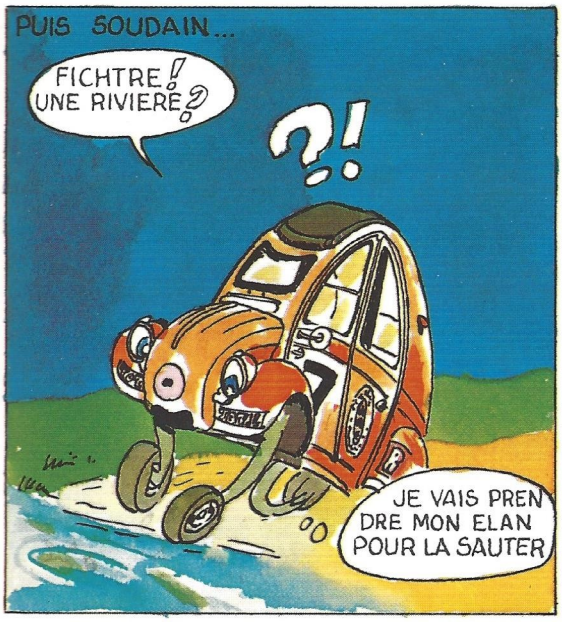

OUH!
MES REINS!
7
TOTAL

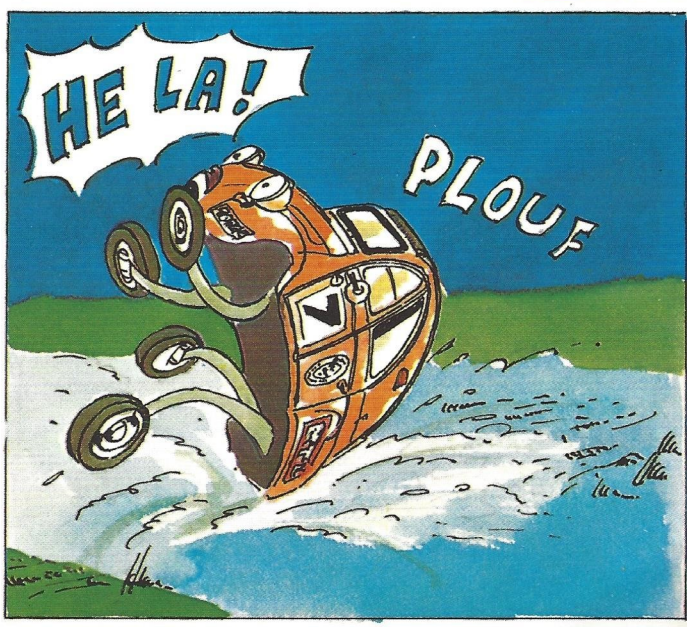
ALLER ! NE PERDONS PAS DE TEMPS


ELLES NE SONT PAS LOIN, JE DEVRAI POUVOIR LES REJOINDRE

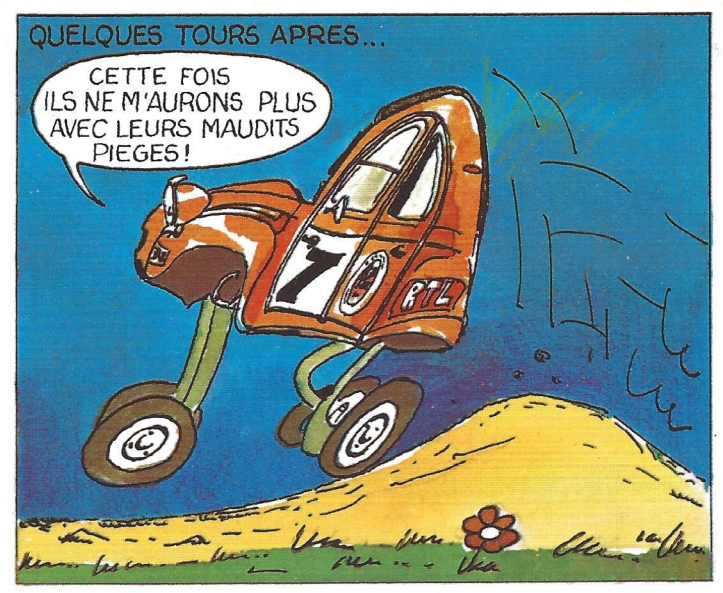

CEPENDANT LES DIFFICULTÉS NE FONT QUE COMMENCER.
LA POUSSIERE M'AVEUGLE !

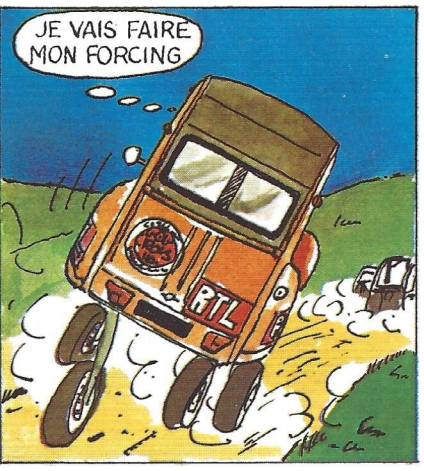

BUNHH !
BUNH !

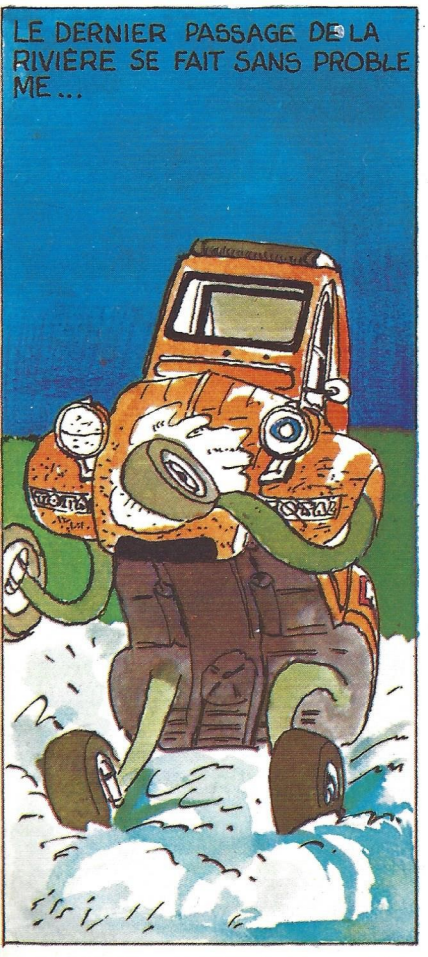

PUIS SOUDAIN...
FICHTRE ! UNE RIVIERE ?
?!
JE VAIS PRENDRE MON ELAN POUR LA SAUTER


HE LA !
PLOUF

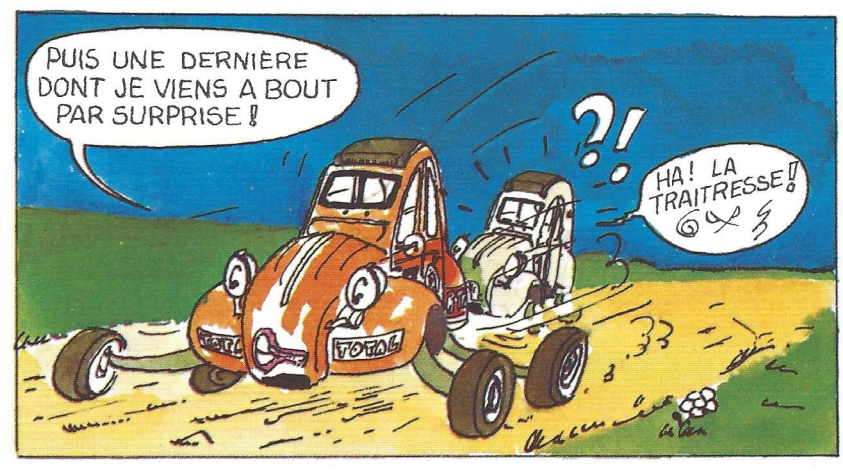
FINIE LA PLAISANTERIE JE PEUX ENCORE GAGNER !


QUELQUES TOURS APRES...
CETTE FOIS ILS NE M'AURONS PLUS AVEC LEURS MAUDITS PIEGES !


JE VAIS FAIRE MON FORCING


LE DERNIER PASSAGE DE LA RIVIÈRE SE FAIT SANS PROBLEME...

CHEMIN FAISANT...
JE DOUBLE ENCORE QUELQUES TRAINARDES


PUIS UNE DERNIÈRE DONT JE VIENS A BOUT PAR SURPRISE !
?!
HA ! LA TRAITRESSE !

JE JETTE UN COUP D'OEIL POUR M'ASSURER QUE JE NE SUIS PAS SUIVIE DE TROP PRES !

UN PETIT SPRINT POUR LA FORME.

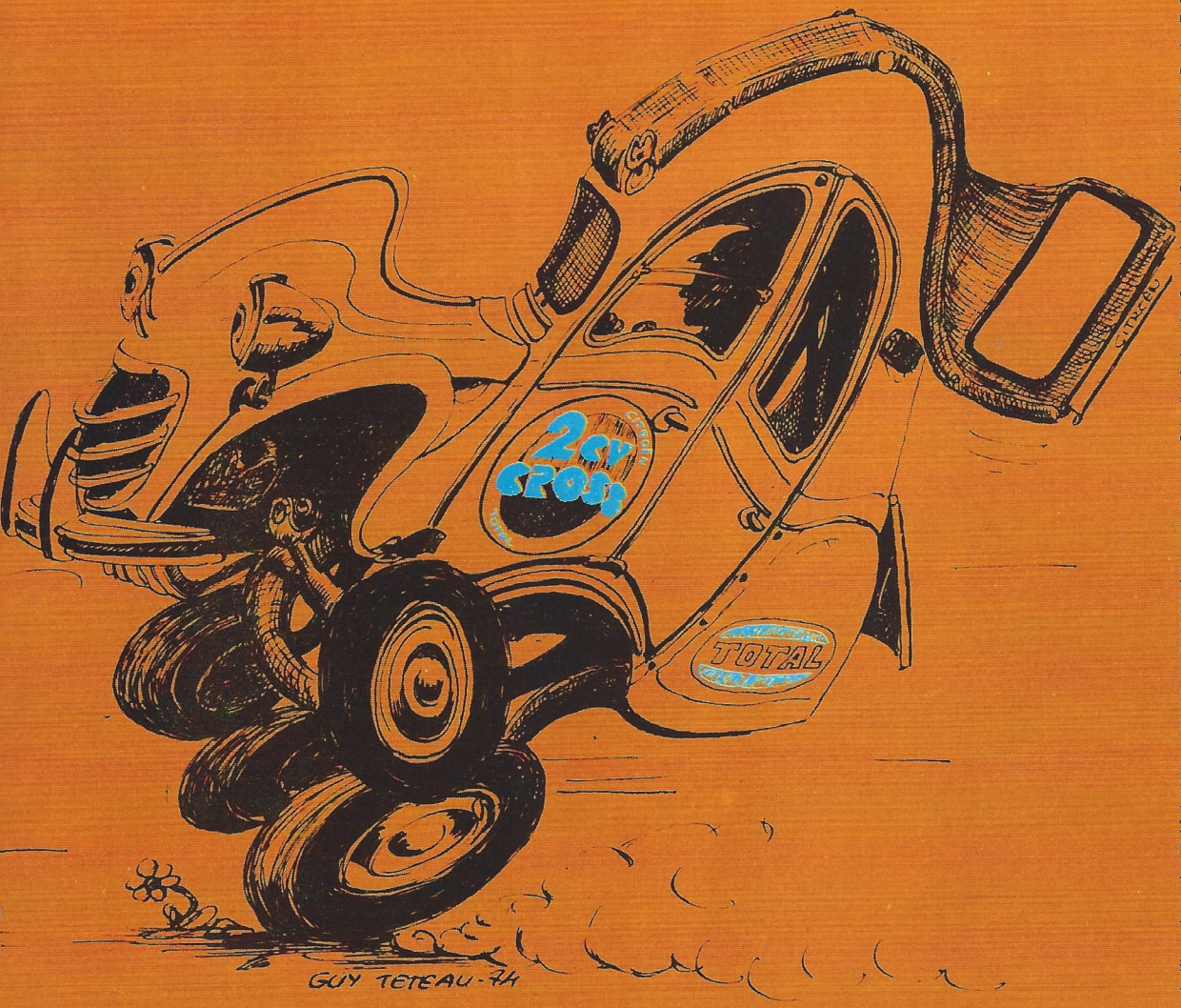
J'AI TOUT DE MÊME GAGNÉ LA 2cv6 !

ELLE MONTE SUR LE PODIUM, ET L'HYMNE NATIONAL RETENTIT

PON PON PON

SALUT ! A L'ANNÉE PROCHAINE.

GUY TETEAU-78



Dessin Guy Teteau (Citroën 12.166)

Relations Publiques Citroën. Achevé d'imprimer le 15 Mai 1974 ADVICO DELPIRE Printed in France Citroën S.A. 133 Quai André Citroën 75015 Paris R.C. Seine 54 B 9455 n° d'entreprise 825.75.115.0.25

Photo Guyot-Guerce (Citroën 19.320)

Une saison qui démarre sur les chapeaux de roue

C'est à Vic Fezensac, dans le Gers, que revint l'honneur d'ouvrir avec éclat la saison 1974 de 2 CV Cross organisée par Total et Citroën avec le concours des A.S.A. régionales. Pendant 24 heures, les 27 et 28 avril, 71 concurrents s'y sont affrontés pratiquement sans répit. C'est avec plaisir que certains d'entre eux, « vétérans » de la saison 1973, ont retrouvé le circuit de la Téoulère, ses virages sinuant à flanc de coteau et le tremplin de sa ligne droite devant les tribunes. Le 2 CV Cross disputé à Vic, l'an dernier, avait suscité l'enthousiasme des jeunes de la région, dont beaucoup se regroupèrent au sein de l'écurie du Racing Club de Fezensac. La récompense de leurs efforts ne se fit pas attendre : c'est un pilote local, Jacques Bonnet, 27 ans, mécanicien à Saint-Jean-Poutge, qui s'adjugea, avec sa 2 CV 6, la victoire du 2 CV Cross de Vic, devant le normand de Granville, Patrick Lapie, étudiant de 22 ans, toujours attaché, comme l'an dernier, à la 2 CV 4 ; et un ancien du « Raid Afrique » Claude Pinaudeau, 26 ans, mécanicien dans la Vienne, 3e sur 2 CV 6.

Après les chronométrages individuels du samedi matin, permettant d'établir les grilles de départ, chaque journée de 2 CV Cross comporte des courses de qualifications et des courses de repêchages pour chaque catégorie (1re : 2 CV, Dyane et fourgonnette de 425 et 435 cm³ ; 2e : 2 CV, Dyane, méhari et fourgonnette

It was to Vic-Fezensac, in the Department of Gers (SW France), that fell the honour of opening the 1974 cross-country run season (organized by Total, Citroën and local automobile sports sections). For 24 hours, on April 27 and 28, 71 competitors vied with one another with hardly a moment's respite. With pleasure some of them — "veterans" of the 1973 season — were once again faced with the la Téoulière circuit, with its sinuous hillside bends and its straight line in front of the grandstand. The 2-CV cross-country run fought out at Vic last year had aroused the enthusiasm of the young people of the region, many of them having foregathered under the banner of the Racing Club de Fezensac. Their efforts were soon so be rewarded: it was a local driver, Jacques Bonnet, 27, mechanic at Saint-Jean-Poutge, who, in his 2 CV 6, proudly took first place in the Vic 2-CV cross country-run, in front of a Norman from Granville, Patrick Lapie, a 22-year-old student, still as keen as last year on his 2 CV 4; and a "vet" of the Africa Long-distance run, Claude Pinaudeau, 26, mechanic in the Department of Vienne, 3rd in a 2 CV 6.

Finals and Super-Final

After individually timed races on the Saturday morning, to allow starting order

de 602 cm³) ainsi que des finales de catégories et une finale deux catégories confondues. La dernière épreuve du dimanche regroupe dans une «superfinale» les meilleurs « toutes catégories » du samedi et du dimanche. Le classement général de chaque 2 CV Cross est obtenu par addition des points obtenus en finales de catégorie et finales toutes catégories des deux jours, ainsi qu'en superfinale. Un coefficient de handicap est attribué aux concurrents de 1re catégorie.

A Vic-Fezensac, la finale catégories confondues du samedi avait été remportée par Maurice Monneret, du Creusot (2 CV 6). La finale catégories confondues du dimanche par Christian Barrieu, de Auch (2 CV 6). La superfinale par Christian Barrieu devant Marcel Guilbaud, de la Vienne.

A Vic-Fesenzac, les « vedettes » de l'an dernier, par exemple les frères Franco du Creusot (Antonio, 17e, et Bruno, 19e) ou Jean-Claude Mouret d'Argenton-sur-Creuse (26e), avaient dû céder la place à de nouveaux venus. Ils espéraient cependant ne pas en rester là et revenir au premier plan au second 2 CV Cross : les 4 et 5 mai à Causses et Veyran, près de Béziers, dans l'Hérault.

Photo Guyot-Guerce (Citroën 19.319)

to be determined, each day of the 2 CV cross-country race included qualification races and "recovery" races for every category (1st: 2 CV, Dyanes and light vans of 425 and 435 cc; 2nd category: 2 CVs, Dyanes, Mehara and light vans of 602 cc), as well as finals for each category and mixed-category finals. The last test held on the Sunday grouped, in a "Super-Final", the best performers in all categories on the Saturday and the Sunday. The place in the general classification of each 2 CV cross-country race was obtained by adding the marks earned during the category finals and the "all categories" final, points earned in the super-final also being counted. First-category competitors received a handicap.

At Vic-Fezensac, the final of mixed categories held on the Saturday had been won by Maurice Monneret of Le Creusot (2 CV 6). The mixed category final held on the Sunday was taken by Christian Barrieu of Auch (2 CV 6). And the super-final also fell to Christian Barrieu, in front of Marcel Guilbaud, of the Department of Vienne.

At Vic-Fezensac, last year's "stars" — such as the Franco brothers, of Le Creusot (Antonio, 17th and Bruno, 19th), or Jean-Claude Mouret, of Argenton-sur-Creuse (26th), had to give up their places to newcomers. They nevertheless had hopes that things would not remain as they stood, but that they would come back into the limelight in the 2nd 2 CV cross-country run 1974: to be held on 4th and 5th May at Causses et Veyran, near Béziers in Hérault.

A dizzying circuit

There 72 drivers, watched by numerous onlookers, discovered the La Peyrouse circuit, surrounded by vineyards on all sides but full of tricky features, rather intimidating with its hairpin bends and the "chasm" which bisects it, and into which the competitors had to launch their cars down slopes sometimes steeper than 1 in 5; a highly selective circuit, calling for great attentiveness and know-how on the part of the drivers, and a severe test for their machines with its tramontane-dried ground after the rains.

Here Antonio Franco, 27, a plumber from Le Creusot, got his own back... almost without trying; classed 3rd, he was raised into first place by the disqualification of the first two after mechanical checks.

It should be known that the organizers reserve the right at any time to strip one or more cars, chosen by Mme Marlène Cotton, Manager of the Citroën Competitions Department, in order to check their com-

Photo Boyrod-Malard (Citroën 19/318)

Un circuit vertigineux

72 pilotes y découvrirent, devant de nombreux spectateurs, le circuit de la Peyrouse, entouré de vignes de toutes parts mais très accidenté, très impressionnant avec ses virages en épingles, son gouffre qui le coupe en deux et dans lequel les concurrents devaient lancer leurs voitures sur des pentes dépassant parfois 20 %, particulièrement sélectif, exigeant des pilotes beaucoup d'attention et de savoir-faire, très éprouvant pour les mécaniques avec son sol durci par la tramontane d'après la pluie.

Là Antonio Franco, 27 ans, plombier au Creusot, eut sa revanche... presque malgré lui : classé 3e, il se vit porter en tête par le déclassement des deux premiers après vérifications mécaniques.

Il faut savoir que les organisateurs se sont réservé le droit de démonter à tout moment, au choix de Mme Marlène Cotton, directeur du service Compétitions Citroën, une ou plusieurs voitures afin de vérifier leur conformité avec le règlement (il prescrit qu'elles doivent être identiques à la production de série).

Le second fut Philippe Poiraudeau, 24 ans, agent technique à Evreux, sur 2 CV 4.

pliance with regulations (which state that they must be identical with standard production models).

Second in was Philippe Poiraudeau, 24, technician, of Evreux, in a 2 CV 4. Third: Roland Lacour, 24, an electrician from Le Creusot, in a 2 CV 4. The "all categories" final on the Saturday had been won by Jean Ballereau of Bouesse (Indre), in a 2 CV 6. The "all categories" final run on the Sunday was won by Daniel Petit, 29, from Le Creusot in a 2 CV 6, and the "super-final" by Pierre Monthieux, of Vic-Fezensac, in a 2 CV 6, in front of Philippe Poiraudeau.

The mobile track

The third 2 CV cross-country competition, at Cergy-Pontoise in the Paris region, had a record number of participants: no fewer than 127 drivers entered. They here again found a circuit of a very different nature, mapped out not logically as is the wont of the Competitions Department, but by rule of thumb on the ground itself. The nature of the sandy ground and of its aqueous subsoil was to cause many a surprise: a few days before the trial, and at a few hours'

3e : Roland Lacour, 24 ans, électricien au Creusot, sur 2 CV 4. La finale toutes catégories du samedi avait été gagnée par Jean Ballereau, de Bouesse (Indre), sur 2 CV 6. La finale toutes catégories du dimanche par Daniel Petit, 29 ans, du Creusot, sur 2 CV 6. La superfinale par Pierre Monthieux, 29 ans, à Vic-Fezensac, sur 2 CV 6, devant Philippe Poiraudeau.

La piste mobile

Le troisième 2 CV Cross, à Cergy-Pontoise, dans la région parisienne, fut marqué par une participation record : pas moins de 127 pilotes. Ils découvrirent un circuit à nouveau très différent, tracé non rationnellement sur un plan comme le Service Compétitions a l'habitude de le faire, mais empiriquement sur le terrain. La nature du sol sablonneux et du sous-sol aquatique devait ménager bien des surprises : à quelques jours de l'épreuve, il fallut déplacer d'au moins 200 m, en quelques heures, la piste et l'ensemble du dispositif. Ce fut un travail de romain au cours duquel des centaines de tonnes de sable furent remuées, grâce au dévouement et à la compétence de Georges Crajka, l'adjoint de Marlène Cotton pour les 2 CV Cross. Enfin achevé, le circuit de Ham, bien que relativement horizontal, se révéla extrêmement spectaculaire, le sable favorisant les dérapages, des trous assez profonds bloquant les roues à l'improviste, des dos d'âne courts mais très pro-

notice, the entire track and attendant installations had to be shifted by six or seven hundred feet. It was a Herculean task, in the course of which hundreds of tons of sand were moved, thanks to the devoted courage and competence of Georges Crajka, Marlène Cotton's second-in-command for 2 CV cross-country events. When at last it was finished, the Ham circuit, although relatively horizontal, turned out most spectacular, the sand favouring skids, the fairly deep holes suddenly blocking car wheels, and the short but very marked hog-backs causing the 2 CVs to take off with all four wheels...

The winner of this 2 CV cross-country run in which the 2 CVs flew high was Jean-Michel Fouquet, 27, a plumber of Argenton-sur-Creuse, at the wheel of a Dyane 4. And another characteristics of this 2 CV cross-country event was the success of first-category drivers (425 and 435 cc); 2nd Patrick Lapie, in a 2 CV 4 and, 3rd, Roland Lacour, also in a 2 CV 4.

The "all-categories" final on the Saturday was won by Antonio Franco of Le Creusot in a 2 CV 6. The Sunday "all-categories" final saw the victory of Michel Blanc, of Bourbon-Lancy, in a 2 CV 6, and the super-final was won by Jean Gadrey, of Le Creusot, in a 2 CV 6, in front of Jean-Michel Fouquet.

Championship Classification

The total number of marks earnt by each competitor in all the 2 CV cross-country

noncés faisant ruer des quatre roues les 2 CV en plein décollage...

Le gagnant de ce 2 CV Cross où les 2 CV volèrent haut fut Jean-Michel Fouquet, 27 ans, plombier à Argenton-sur-Creuse, qui pilotait une Dyane 4. Ce fut en effet une autre caractéristique de ce 2 CV Cross que d'avoir été marqué par le succès des pilotes de première catégorie (425 et 435 cm³) : 2e Patrick Lapie, 2 CV 4, 3e Roland Lacour, 2 CV 4.

La finale toute catégorie du samedi fut gagnée par Antonio Franco, du Creusot, sur 2 CV 6. La finale toutes catégories du dimanche par Michel Blanc, de Bourbon-Lancy, sur 2 CV 6. La superfinale par Jean Gadrey, du Creusot, sur 2 CV 6, devant Jean-Michel Fouquet.

Le championnat

Le total des points obtenus par chaque concurrent sur l'ensemble des 2 CV Cross servira à établir le classement du Championnat 2 CV Cross 1974, doté par Total et Citroën de nombreux prix.

Après trois épreuves, le classement en était : 1er : Patrick Lapie (570 pts), 2e : Antonio Franco (540 pts), 3e : ex aequo Henri Girard (25 ans, garagiste réparateur à Lezay, 2 CV 6) et Jean-Michel Fouquet (520 pts.), 5e : Roland Lacour.

A Vic-Fezensac, la Coupe des Dames alla à Dominique Bertrand, 22 ans, du Creusot, sur 2 CV 6, 29e au classement général. A Causses et Veyran : Brigitte Benz, une « ancienne » de Persépolis venue avec sa 2 CV 6 depuis Bâle (Suisse). A Cergy-Pontoise : Marie-Christine Lespinas, dessinatrice publicitaire à Paris, la mariée targuie du Raid Afrique.

events will be used to establish the classification of the 1974 2 CV cross-country Championship, with numerous valuable prizes offered by Total and Citroën. After the first three events, the classification stood as follows: 1st Patrick Lapie (570 marks), 2nd Antonio Franco (540 marks), equal 3rd Henri Girard (25, garage repair man from Lezay, 2 CV 6) and Jean-Michel Fouquet (520 marks), and 5th, Roland Lacour (480 marks).

Ladies' cup

As the season wore on and 2 CV cross-country contests succeeded one another, more and more women entered into the fray.

At Vic-Fezensac, the Ladies' Cup was won by Dominique Bertrand, 22, of Le Creusot, in a 2 CV 6, 29 th in the general classification.

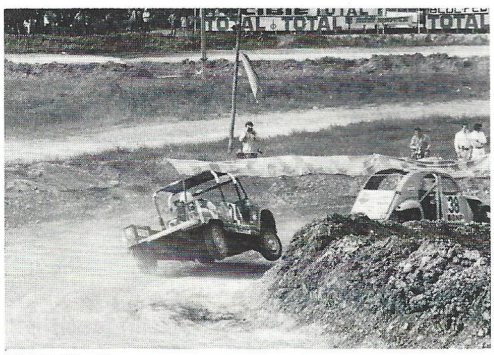
At Causses et Veyran : Brigitte Benz, a "veteran" of the Persepolis run, who had come from Basle (Switzerland) in her 2 CV 6.

At Cergy-Pontoise: Marie-Christine Lespinas, advertising artist in Paris; it was she who had a Targui wedding the Africa Long-Distance Run.

Photo Peyrard (Archives Citroën 1974)

PHOTOTHÈQUE

19.300 Vic-Fezensac

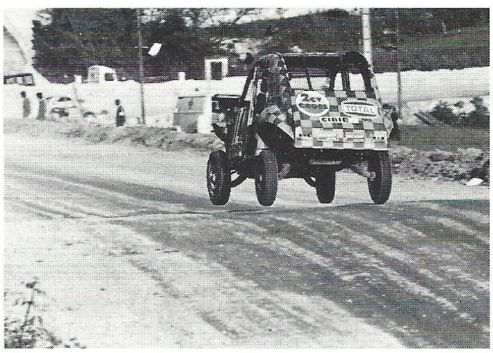


19.301 Vic-Fezensac

19.302 Vic-Fezensac

19.303 Causses et Veyran

19.304 Vic-Fezensac



19.305 Vic-Fezensac

19.306 Causses et Veyran

19.307 Vic-Fezensac

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

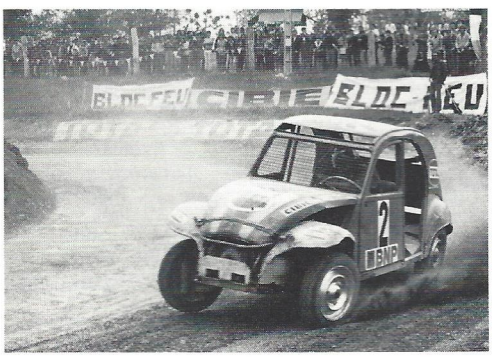
These photographs are available copyright free to journalists. Merely write to Citroën's Public Relations Department quoting the reference number, and you will receive the 21 × 29.7 (8.3 × 11.7 inch) prints requested.

19.308 Causses et Veyran

19.312 Vic-Fezensac

19.309 Vic-Fezensac

19.313 Vic-Fezensac



19.310 Vic-Fezensac

19.314 Vic-Fezensac

19.311 Causses et Veyran

19.315 Vic-Fezensac

CHEZ L'ANTIQUAIRE

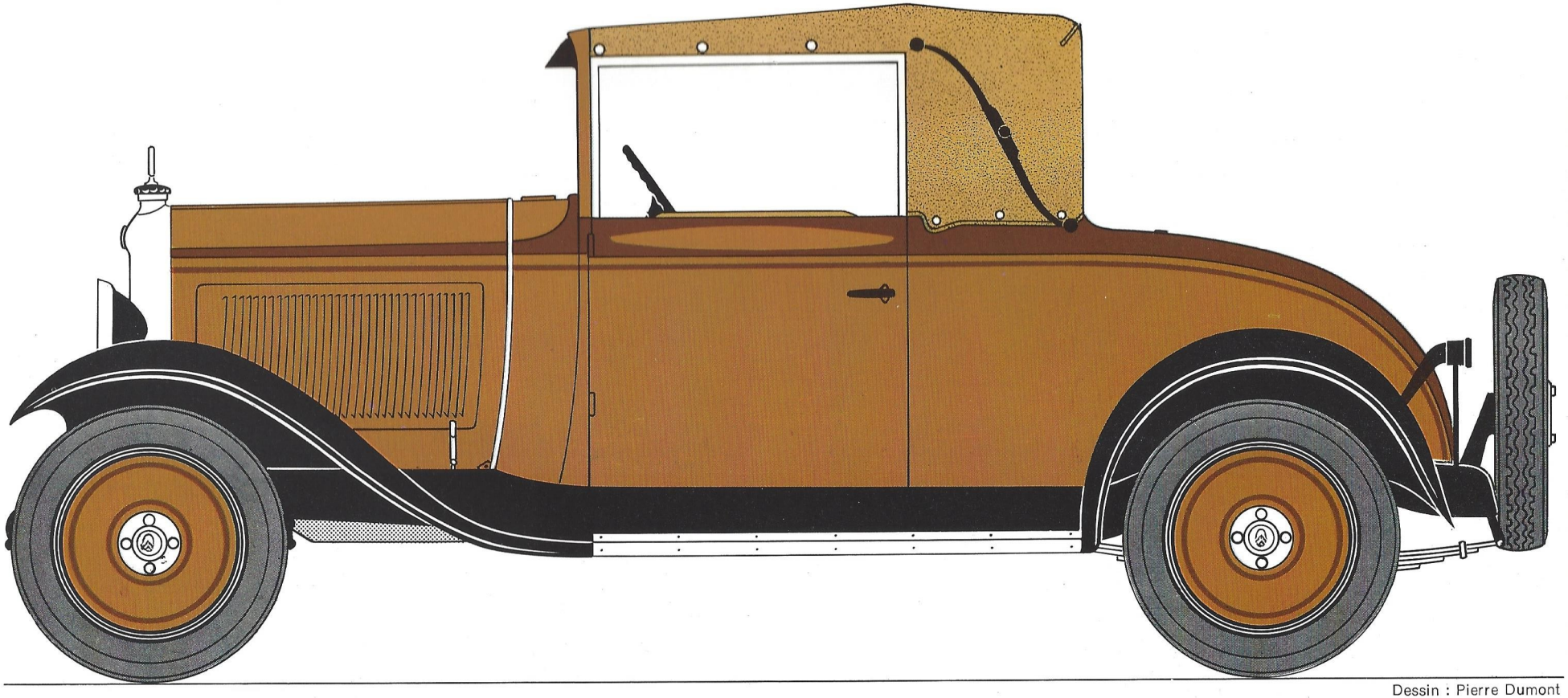
Citroën cabriolet 2 places C4 1929

Longue, spacieuse, cossue, élégante, mais aussi solide grâce à son nouveau châssis renforcé, sa robuste carrosserie tout-acier et son moteur moderne, la « C-4 » fut non seulement la voiture à la mode des années 30, mais aussi la voiture française type par excellence. Parmi les carrosseries proposées le cabriolet existait en 2 places et en 4 places, de même que le faux-cabriolet. Prix du cabriolet 2 places : 28.500 F.

Long, spacious, rich-looking and smart, but also sturdy thanks to its new reinforced chassis, its strong all-steel body and its modern engine, the "C-4" was not merely the *fashionable car of the thirties, but also* the *typical French car, if ever there was one. Among available body styles, the convertible offered a 2- and a 4-seater version, and also a hard-top. Price of the 2-seater convertible: 28,500 F.*

FICHE TECHNIQUE : Citroën type AC 4. Puissance fiscale 9 CV. MOTEUR : 4 cylindres en ligne, monobloc en fonte, soupapes latérales, alésage 72 mm, course 100 mm cylindrée 1628 cc. culasse amovible en fonte à chambres de combustion calibrées. Vilebrequin à 3 paliers, pistons en alliage léger avec jupe fendue. Puissance effective 30 cv à 3 000 tr/mn. Graissage sous pression par pompe à engrenages. Circulation d'eau accélérée par pompe. Radiateur de grande surface. Ventilateur. Carburateur Solex vertical en bronze. Réservoir d'essence 38 l avec réserve 5 l. Filtre à essence et épurateur d'air. Allumage H T par allumeur et batterie. Avance automatique. Démarreur électrique. EMBRAYAGE : à disque sec unique. BOITE DE VITESSES : 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. TRANSMISSION : arbre longitudinal avec joints souples. Pont arrière banjo. Couple conique 9/46 à denture gleason. FREINS : à tambour sur les 4 roues avec servo-frein à dépression. DIRECTION : à vis et roue dentée réglable. SUSPENSION : 4 ressorts semi-elliptiques, obliques par rapport à l'axe du châssis - 4 amortisseurs à friction. PNEUS : 13 × 45 Michelin « Confort Bibendum ». CHASSIS : longerons et traverses en tôle d'acier emboutie. CARROSSERIES : torpédos 4 places, 6 places et commercial. Berline et conduite intérieure 4 places. Familiale 6 places. Commerciale. Cabriolet et faux-cabriolet 2 & 4 places. PERFORMANCES : vitesse maximale : 90 kilomètres/heure.

TECHNICAL SPECIFICATIONS: Citroën type AC 4. French treasury rating 9 CV. ENGINE: Steel block-cast 4-cylinder in-line engine with side valves; bore 2.835", stroke 3.94", capacity 1.628 cc. Removable cast-steel cylinder head with calibrated combustion chambers. 3-bearing crankshaft, light alloy split-skirt pistons. Effective output 30 b.h.p. at 3,000 r.p.m. Pressure lubrication by gear-pump. Coolant circulation accelerated by a pump. Large-area radiator. Fan. Vertical bronze Solex carburetter. Fuel tank capacity 8.4 gals. with 1 gal. reserve. Petrol filter and air filter. HT ignition distributor and battery. Automatic spark advance. Electric self-starter. CLUTCH: single-plate dry clutch. GEAR-BOX: 3-speed; ball-change lever in centre of floor. TRANSMISSION: longitudinal prop-shaft with Hardy couplings. Banjo-type rear axle. Gleason driving pinion and crown with 9/46 reduction ratio. BRAKES: 4-wheel drum brakes with vacuum servo-assistance. STEERING: adjustable worm-wheel and sector. SUSPENSION: 4 semi-elliptical springs set oblique to chassis axis; 4 friction-type shock absorbers. TYRES: Michelin 13 × 45 "Confort Bibendum". CHASSIS: side and cross members of pressed sheet steel. BODIES: 4- and 6-seater open tourers and open utility. 4-seater saloons. 6-seater family saloon. Utility vehicles. 2- and 4-seater convertibles and hard-tops. PERFORMANCE FIGURES: top speed 56 miles per hour.



Dessin : Pierre Dumont

Citroën C4 cabriolet 2 places, 1929

LES ARTISTES DU RAID AFRIQUE

4 dessinateurs faisaient partie du Raid Afrique (voir leurs œuvres en pages 8 et 9 de ce numéro). Ci-dessus, Georges Popovitch à l'œuvre dans le désert du Ténéré. (Photo J.P. Béal. Citroën 19328).

Souvenir du passage du Raid en Haute Volta. Marie-Christine Bennehard (devenue Mme Lespinas depuis son mariage chez les Touareg d'Agades) offre un collage représentant la mare aux caïmans de Bobo Dioulasso au Moro Naba, empereur des Mossis. (Photo Martin Monestier. Citroën 19.321).

Relations Publiques Citroën. Achevé d'imprimer le 15 Mai 1974 ADVICO DELPIRE ●■◀ Printed in France Citroën S.A. 133 Quai André Citroën 75015 Paris R.C. Seine 54 B 9455 n° d'entreprise 825.75.115.0.25