



45

# LE DOUBLE CHEVRON

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

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

## sommaire :

	Pages
Editorial .....	3
Echos .....	4
Chiffres de production .....	6
Rallye du Maroc .....	7
2 CV Cross 1976 .....	14
Les 2 CV de l'aventure .....	24
Chez l'antiquaire :	
C 6 faux cabriolet .....	26
La Citroën LN .....	28

## contents :

<i>Editorial</i> .....	3
<i>Echos</i> .....	4
<i>Production figures</i> .....	6
<i>Morocco rally</i> .....	7
<i>2 CV Cross 1976</i> .....	14
<i>" Adventurer " 2 CVs</i> .....	24
<i>Antiquarian's corner : C6 faux-cabriolet</i> .....	26
<i>The Citroen LN</i> .....	28

Rédaction, administration : Société Automobiles Citroën, Département Relations Publiques, 133, quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15. Téléphone : 578.61.61 poste 0020. Télex n° 27817 Paris. Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger. Dépôt légal n° 42.778 (10 mars 1976).

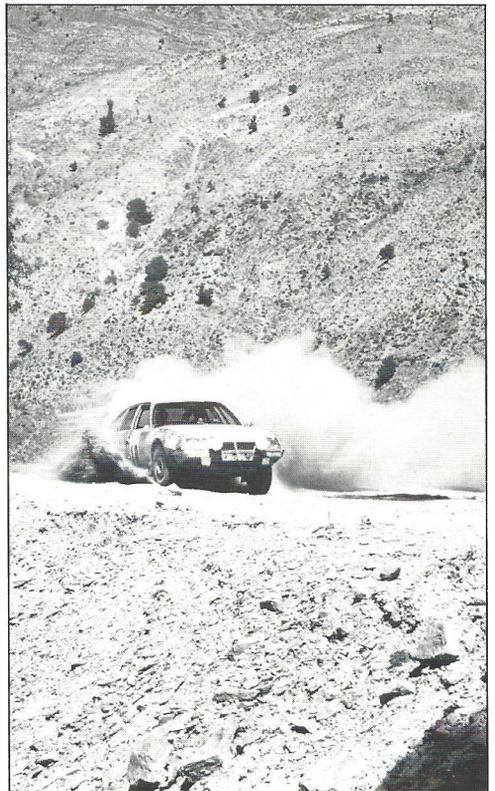


Photo de couverture : l'extraordinaire quatrième place d'une CX 2200 strictement de série (équipage : Jean Deschaseaux-Jean Plassard) au Rallye international du Maroc 1976 démontre plusieurs choses : Premièrement que Citroën maintient envers et contre tout ses traditions et son image de marque. Même sans argent, sans moyen, sans assistance, sans modèle spécial, la marque qui triompha plusieurs fois (voir encadré page 10) dans l'un des plus difficiles rallyes du monde, parvient encore, avec une seule voiture, à faire jeu égal avec des marques mettant tous leurs (grands) moyens dans la balance. Deuxièmement que les qualités intrinsèques de la CX sont en tous points égales — peut-être même supérieures — à celles de ses illustres devancières, la DS et la SM, puisqu'une CX 2200 de 110 CV fit jeu égal dans la plupart des « spéciales » de vitesses avec des concurrentes disposant du double de puissance (voir compte rendu en page 7). Troisièmement que ces qualités de tenue de route et de robustesse ne sont pas l'apanage d'un modèle de la marque ou d'un équipage exceptionnel puisqu'une autre Citroën, une GS X2 (équipage Claude Laurent-Jacques Marché), strictement de série elle aussi (1222 cm<sup>3</sup>, 64 ch DIN), réussit à terminer (voir notre article en page 13).

*Cover photograph: the astounding fourth place achieved by a strictly standard production CX 2200 (crewed by Jean Deschaseaux and Jean Plassard) in the 1976 International Morocco Rally proves several things: First, that Citroën, in the most adverse conditions, maintains its traditions and its brand image. Even moneyless, bereft of physical means, devoid of assistance, lacking a special model, the marque which several times triumphed in one of the world's toughest rallies (see frame on page 10) managed once again, with one single car, to vie on equal terms with makes putting their (weighty) all into the scales. Secondly, that the intrinsic qualities of the CX are in every respect equal — and perhaps even superior — to those of its celebrated predecessors, the DS and the SM, since a 110-hp CX 2200, in the „special speed“ stretches, was on a level with competitors able to call on twice the power (see story page 7).*

Photo G.A. Spozio (Citroën 7420).

# éditorial

Paradoxalement, la crise de 1974 a démontré la solidité de l'automobile. Pourtant ses détracteurs, à l'époque, s'étaient montrés tonitruants : la voiture, c'était fini; le Salon de l'Automobile, c'était le dernier tango à Paris! Cependant, l'automobile commença d'apparaître, dans l'épreuve, non comme l'attribut superflu d'une société de consommation décadente, mais comme l'instrument indispensable d'une civilisation de progrès. La façon dont elle se rétablit, peu à peu mais la première, prouve quelle place privilégiée elle occupe dans les réels besoins et les vrais désirs des hommes. Moyen de travail pour beaucoup, le transport individuel est instrument de liberté pour tous. Néanmoins, la crise a peut-être masqué une fondamentale transformation : dans la plupart des pays occidentaux, le marché de première acquisition d'une automobile est aujourd'hui devenu un marché de renouvellement. C'est dire combien la demande y est sensible aux variations de la conjoncture économique. Le moindre nuage peut provoquer le report des achats. C'est pourquoi les mesures de lutte contre l'inflation qui, en France, frappent si durement et de façon si discriminatoire le secteur automobile, sont lourdes de conséquences. Que souhaiter d'autre, en cette fin d'année qui approche, que le rétablissement d'un équilibre où l'automobile reprendra la place qu'elle avait — presque — retrouvée?

---

*Paradoxically enough, the 1974 crisis demonstrated the strength of the motor car. Yet disparaging tongues, at the time, had inveighed thunderously: the motor car was a thing of the past; the Salon de l'Automobile, a last tango in Paris! Yet, in the throes of the ordeal, the motor car began to prove to be not the superfluous attribute of an effete civilization, but the indispensable tool of a progressive society. The way in which it recovered—gradually, but the first industry to do so—clearly shows what a privileged place it holds among the true needs and the fundamental desires of men. An instrument of work for many, individual transport is the instrument of freedom for all. But the crisis perhaps masked a basic transformation: in most Western countries, the automobile market, which has been one of "first purchase", has become one of "replacement". This accounts for the extreme sensitiveness of demand to variations in the economic situation. The slightest cloud can cause postponement of purchase. This is why the measures taken in France to fight inflation, hitting as they do so hard and so discriminatively at the motor car field, are laden with potential dynamite. What can we better wish for, in this period of the year, than the restoration of a balance in which the motor car will recover the place it had resumed?*

# échos

**AULNAY  
458 WWA 30**

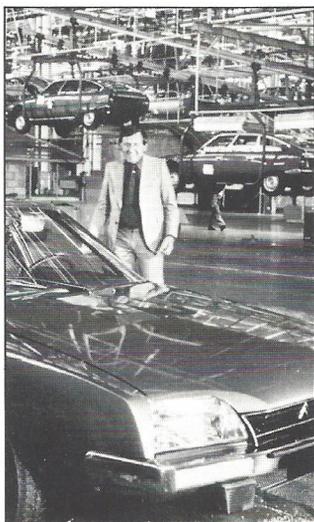


Photo Guyot (Citroën 10.991)

PARIS (France). Il gagne le gros lot d'un concours : une Citroën CX, et il est convié à assister à sa fabrication dans l'usine d'Aulnay-sous-Bois. D'abord surpris par l'apparence dépouillée de sa future voiture, qui n'est encore qu'un squelette métallique, le lauréat se rassure peu à peu au fur et à mesure qu'elle prend forme... C'est le début du scénario d'un documentaire de 20 minutes en couleurs que vient d'achever, pour les Relations Publiques Citroën, le réalisateur Michel Ayats. Le comédien Christian Marin en partage la vedette avec une Citroën CX qui lui explique elle-même — par la voix de Françoise Lagrange — toutes les interventions qu'elle subit. Ce reportage sur l'usine d'Aulnay-sous-Bois est disponible sur simple demande à la bibliothèque des Relations Publiques Citroën.

**AULNAY  
458 WWA 30**

PARIS (France). Winner of the first prize in a contest — a Citroën CX — he was invited to watch it being built in the Aulnay-sous-Bois works. At first nonplussed by the nudity of his future vehicle, as yet but a metal skeleton,

the winner took heart as, step by step, the car took shape... Such is the start of a film script which has just been shot for the Citroën Public Relations Department by producer Michel Ayats. Actor Christian Marin co-stars with a Citroën CX which, with the voice of Françoise Lagrange, explains to him every operation it undergoes. This cine reportage concerning the Aulnay-sous-Bois works can be obtained on request from the Citroën P.R. film library.

## GS AU THÉÂTRE

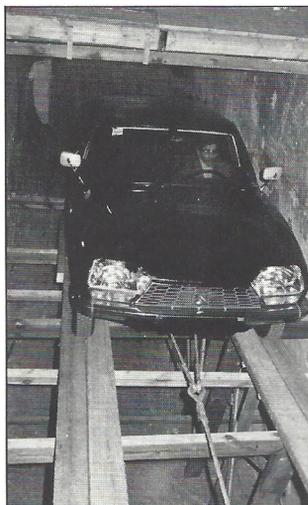


Photo Le Soir (Citroën 10.986)

BRUXELLES (Belgique). « L'autoroute », pièce de l'auteur anglais Peter Nichols, adaptée et montée par la troupe du Théâtre Royal des Galeries, ne pouvait avoir qu'une voiture comme vedette. Ce fut une GS. Mais avant de triompher sur les planches, elle dut gravir celles de la rampe d'accès au plateau à travers un plafond qu'il avait fallu percer.

## STAGE-STRUCK GS

BRUSSELS (Belgium). "The Motorway", a play by English dramatist Peter Nichols, adapted and put on by the troupe of the Théâtre Royal des Galeries, could only have a motor car in the star role. The car was a GS. But before its stage triumph, it had to climb the hard way to stardom, up a ramp of boards leading through a ceiling in which a hole wide enough for it had had to be made.

## SON ET LUMIÈRE

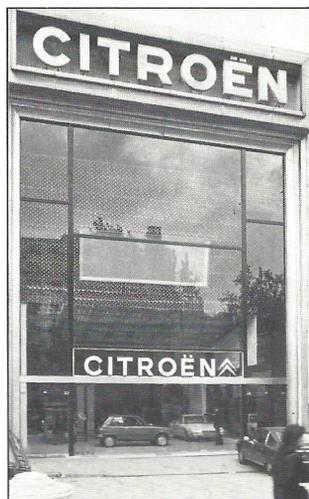


Photo Guyot (Citroën 10.989)

PARIS (France). Trois écrans audiovisuels géants, un éclairage à effets multiples, les voitures exposées illuminées par les rayons mobiles de 150 spots de 300 watts, une sonorisation stéréo à 10 enceintes, le tout sous commandes électroniques. C'est le nouvel équipement du magasin Citroën des Champs-Élysées. C'est un aspect de l'image Citroën au carrefour de l'élégance du monde.

## SON ET LUMIÈRE

PARIS (France). Three giant audiovisual screens, a multiple-effects lighting system, one hundred and fifty 300 watt mobile spotlights on the exhibited cars, a stereo outfit with 10 complete sound systems, the entire arrangement under electronic control: such is the new equipment of the Citroën showrooms on the Champs-Élysées. One aspect of the Citroën image at the turntable of world elegance.

## MILLESIME

S.A.A. CITROEN	
TYPE	SERIE
77	
PTC.	PTR.

Document Citroën 10.993

PARIS (France). Comme les grands crus d'appellation contrôlée, les véhicules Citroën arboreront désormais leur millésime : les deux derniers chiffres de l'année de

fabrication de la voiture seront frappés à gauche sur chaque plaque de châssis.

## VINTAGE

*PARIS (France). As for the wines of the noble vineyards of France, Citroën vehicles are henceforward to bear their year of vintage: the last two digits of the year of manufacture will be stamped at the top left-hand corner of each chassis number-plate.*

## LE ROI A L'USINE



Photo Europa Press (Citroën 10.976)

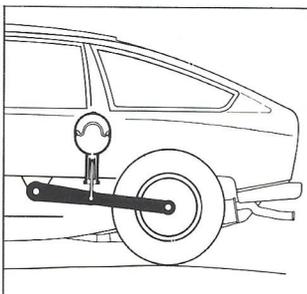
VIGO (Espagne). Poursuivant leurs voyages à travers le pays, le Roi et la Reine d'Espagne, Don Juan Carlos et Doña Sofia, sont passés en Galice. Le 24 juillet dernier, ils y ont visité l'usine Citroën Hispania, une des premières unités industrielles à s'être implantée dans cette province, en 1957. Les souverains et les personnalités civiles et militaires qui les accompagnaient furent accueillis à l'usine par MM. Pisano, directeur général, et Pombo, directeur, de Citroën Hispania SA, entourés de dirigeants de Peugeot SA, Automobiles Citroën et Citroën Hispania. Acclamé par quelque 3 000 ouvriers et techniciens, le Roi s'intéressa notamment à la chaîne de montage de la CX 2400, qui devait être commercialisée en Espagne en octobre 1976. De 91 223 véhicules en 1974, la production de l'usine de Vigo est passée en 1975 à 110 950. De 36 621 pour le premier semestre 1975 à 42 446 pour

la même période de 1976. En 1980, la cadence de production à Vigo devrait atteindre 1 000 véhicules par jour avec des effectifs accrus de 50 %.

## THE KING VIEWS THE WORKS

*VIGO (Spain). In the course of their journeys across the peninsula, Don Juan Carlos and Doña Sofia, King and Queen of Spain, passed through Galicia. There, on 24 July last, they visited the Citroën Hispania works, one of the first industrial units to have taken root in that province, in 1957. At the works, the Sovereigns and their cortege of civil and military personalities were made welcome by Messrs Pisano, General Manager, and Pombo, Manager, of Citroën Hispania SA, surrounded by members of the management of Peugeot SA, Automobiles Citroën and Citroën Hispania. Cheered by some 3,000 workers and technicians, the King paid particular attention to the production lines of the CX 2400, which is to be on the Spanish market in October 1976. From 91,223 vehicles in 1974, the Vigo works' production rose to 110,950 in 1975, and from 36,621 during the first six months of 1975 to 42,446 for the same period of 1976. By 1980, the production rhythm at Vigo should reach 1,000 vehicles daily, with a manpower increase of 50 %.*

## PERMIS DE SUSPENSION



Document Citroën 24.45

PARIS (France). La « conduite économique » vient d'être ajoutée au programme des examens du permis de conduire français. A ce titre, le nouveau programme recommande d'éviter « les chargements mal centrés qui

peuvent écraser les voitures sur l'arrière ». Cette recommandation est sans objet avec les Citroën GS ou CX, dont la suspension hydropneumatique conserve automatiquement à la voiture une assiette correcte et une hauteur constante quelle que soit la charge.

## "SUSPENSION" LICENCE

*PARIS (France). "Economy driving" has recently been added to the candidates' curriculum for the French driving licence examination. In this context, the new programme recommends the avoidance of "badly centered loads liable to weigh cars down at the rear". This recommendation is superfluous with Citroën CX or GS cars, whose hydropneumatic suspension automatically keeps the car in the proper attitude and at a constant height, regardless of load.*

## GO, 2 CV!



Photo Peyrinet (Citroën 19.436)

PARIS (France). Résumer en 18 minutes la saison 1976 de 2 CV Cross, c'est ce que vient de réussir l'équipe cinématographique Citroën dans un film 16 mm couleurs qui restitue toute l'ambiance de ces courses spectaculaires. Images : Michel Bruneau, son : Claude Guellerin, montage : Claude Hauré-Placé. C'est une production des Relations Publiques Citroën qui en prêtent des copies sur simple demande.

## GOT IT, THOSE 2 CVs!

PARIS (France). In an 18-minute 16-mm film in colour, Citroën's cinematographic team have just managed to resume the entire 1976 season's 2 CV Cross-country racing, with all its thrills and spills and lively atmosphere. Camera: Michel Bruneau; sound: Claude Guellerin; editing: Claude Haure-Placé. It is a Citroën Public Relations production, with copies available for loan on request.

## TOUR DE FRANCE...

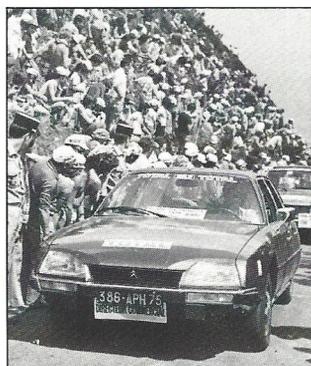


Photo l'Equipe (Citroën 10.987)

PARIS (France). Cette année encore des GS et des CX sont venues en renfort des Peugeot officielles tout au long du Tour de France cycliste. Voitures d'organisateur, voitures d'assistance, elles ont rempli leur mission sans défaillance et ont souvent été applaudies à l'égal du « maillot jaune ».

## TOUR DE FRANCE...

PARIS (France). This year again, GSs and CXs came to the assistance of the official Peugeot cars during the entire Tour de France cycling race. As organizers' cars and assistance cars, they did their unfailing bit and sometimes earned almost as much applause as the winner of the day's stretch!

## ... ET CHAMPIONNAT DU MONDE



Photo Effelle (Citroën 10.995)

OSTUNI (Italie). Les organisateurs du Championnat mondial de cyclisme sur route 1976 ont choisi Citroën pour leurs voitures officielles. Citroën-Italie leur a fourni 25 berlines GS et CX.

## ... AND WORLD CHAMPIONSHIP

OSTUNI (Italy). The organizers of the World Road Cycling Championship 1976 chose Citroëns for their official cars. Citroën - Italy supplied them with 25 GSs and CXs.

## RAID MINIATURE



Photo Malard (Citroën 10.997)

PARIS (France). C'est la dernière création de Polistil : un modèle réduit au 1/25<sup>e</sup> des 2 CV du Raid Afrique. 165 mm de long, 190 grammes de poids total roulant, les portières avant s'ouvrent d'un seul doigt. Équipement complet jusqu'aux tôles de désensablement et aux macarons officiels... Elle est mignonne à croquer! On le pourrait sans danger : sa peinture est garantie non toxique.

## LONG-DISTANCE CARS ON A MINOR SCALE

PARIS (France). Latest of Polistil Toys car model range: a 1/25th scale model of the 2 CVs having taken part in the trans-Africa long-distance run. Length 165 mm (6 1/2 ins), all up road weight 190 grams (6.7 oz); one finger will open the front doors. Completely fitted up, down to the portable tracking to get out of sand hazards, and the official decals... pretty as a picture, and safe for the kiddies: only non-toxic paint is used!

### PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN

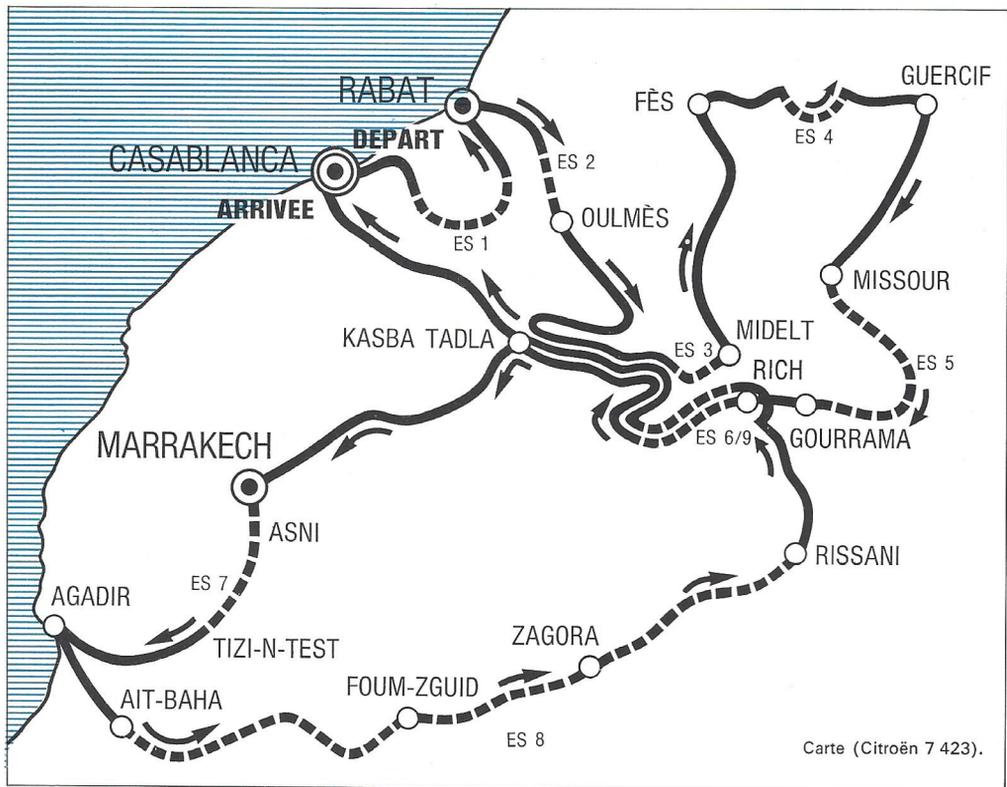
petites collections comprises

9 mois	1976	1975	Var. 76/75	1973
Production Voitures particulières	472 029	446 921	+ 5,62 %	476 296
Production Véhicules utilitaires	61 601	50 529	+ 21,91 %	69 588
<b>TOTAL PRODUCTION</b>	<b>533 630</b>	<b>497 450</b>	<b>+ 7,27 %</b>	<b>545 884</b>
Exportation Voitures particulières	247 902	259 394	— 4,43 %	227 802
Exportation Véhicules utilitaires	22 934	26 875	— 14,66 %	29 382
<b>Total exportation</b>	<b>270 836</b>	<b>286 269</b>	<b>— 5,39 %</b>	<b>257 184</b>

# RALLYE DU MAROC 1976



UNE CX 2200 DE SÉRIE  
(Jean Deschaseaux-Jean Plassard)  
TIENT TÊTE AUX GT SPÉCIALES



Choisir le Rallye du Maroc pour y essayer un nouveau modèle, c'est faire un pari risqué. Terminer, simplement terminer le Rallye du Maroc avec des voitures qui ont fait leurs preuves ailleurs, est déjà un exploit. Cette année pas moins que les années précédentes : 4 083 km en trois grandes étapes dont 1 639 km d'épreuves spéciales de vitesse pure sur les pistes les plus « casse-voitures » du monde, notamment la longue, longue « spéciale » (ô combien) Aït Baha-Rissani par Irherm, Tazenakht, Foug-Zguid, Zagora, 778 km de trous et dos d'ânes, de pierres, d'ornières, de radiers, sans compter les oueds que le mauvais temps avait, cette année, démesurément gonflés.

C'est pourtant ce rallye que Citroën avait choisi pour y tester la CX 2200. Certes, au début de cette année, trois CX parties d'Abidjan étaient arrivées ensemble à Nice après 9 264 km de piste africaine. C'était un succès d'ensemble encourageant, mais si ce raid « Côte d'Ivoire-Côte d'Azur » (voir le Double Chevron n° 42, page 28) était une passionnante aventure, éprouvante aussi, ce n'était pas un rallye-démolition comme le Maroc, un rallye où les plus grandes marques mondiales et les professionnels internationaux s'affrontent avec tous leurs moyens.

Qu'avait à leur opposer Citroën ?

La voiture, d'abord : une CX 2200 de série, c'est-à-dire un moteur courant de seulement 2 175 cm<sup>3</sup>, développant sagement 110 ch DIN à 5 500 tours, c'est-à-dire à peu près moitié moins de puissance que la plupart de ses concurrentes. Encore ne pouvait-elle même pas bénéficier réglementairement de sa caractéristique de

*Choosing the Morocco Rally as a first test run for a new model is what might be termed betting against long odds. To be in at the finish of the Morocco Rally—just that, no more—with cars which have already shown their worth in other places, is in itself something of a feat. This year no less than before: 2,538 miles in three main stretches including just over 1,000 miles of special pure speed trials over the most "car-smashing" tracks in the world, and in particular, the "special" (that's putting it mildly) run from Aït Baha to Rissani via Irherm, Tazenakht, Foug-Zguid and Zagora, 484 miles of potholes and hogsbacks, of stones, ruts and water hazards, among them the wadis which torrential rain had this year swollen beyond description.*

*Yet this was the rally Citroën had chosen to test out the CX 2200. At the beginning of this year, it is true, three CXs had reached Nice from Abidjan after over 5,750 miles of African tracks. This was an encouraging group success but, while this "Ivory Coast - Côte d'Azur" run (see Double Chevron N° 42, p. 28) was an adventure and a reasonably gruelling test, it wasn't a scrap-dealer's bonanza like the Morocco affair, a rally in which the most famous world makes and the best international driving talent fight it out with all the means at their disposal.*

*What could Citroën put up against them? First a car: a standard production CX 2200, in other words an ordinary 2,175-cc engine, delivering a circumspect 110 HP DIN at 5,500 rpm, or just about one half of the power available to most competitors. Even so, it could not, according to the regulations, enjoy the advantages of being a standard*



Photo DPPI (Citroën 7 417).

véhicule de série puisqu'il s'agissait d'un modèle « grande exportation » caractérisé par une isolation améliorée et quelques renforts facilitant la circulation sur les pistes, mais sans aucune modification mécanique. N'étant pas encore, à l'époque, produite à 5 000 exemplaires, cette malheureuse CX devait passer en catégorie « Tourisme Spécial » (groupe II) où l'attendaient des rivales autrement armées.

Ce n'est pas tout : pour tous les constructeurs qui y participent, le Rallye du Maroc est la grosse affaire, ils y consacrent plusieurs voitures pour répartir les risques, les meilleurs pilotes mondiaux et une assistance technique nombreuse aussi bien en hommes qu'en véhicules, camions-ateliers, pièces de rechange, avions, etc.

Citroën n'engageait qu'une seule CX, confiée à un non professionnel : Jean Deschaseaux, qui ne court qu'une fois par an : au Rallye du Maroc, justement. Il est vrai que, comme la CX est un phénomène de tenue de route et de robustesse, Jean Deschaseaux est un phénomène de pilotage sur les pistes marocaines. Né dans le Sud, il y a vécu longtemps et y a acquis une intime connaissance de la piste qui rend ce quadragénaire maigre et volontaire apte à être le plus rapide sans jamais surmener ou risquer de casser sa voiture, ce qui, au Maroc, est une qualité essentielle. Marlène Cotton, le chef du service compétitions Citroën, savait donc ce qu'elle faisait en lui confiant la seule voiture dont elle disposait.

Pour assistance, elle lui offrit en tout et pour tout trois équipes de deux mécaniciens. Trois voitures et six hommes, c'est-à-dire 10 à 20 fois moins que la concurrence ! En effet, le budget dont disposait Citroën était d'environ le 1/10 de ceux que ses rivaux consacraient au Rallye.

Pour beaucoup, les jeux étaient faits, la partie trop inégale. Au point que les responsables ou les supporters locaux de Citroën en étaient à redouter pour la marque naguère trois fois victorieuse, la contre-publicité résultant d'une inévitable contre-performance !

● Le départ de la première étape Casablanca-Rabat (296 km, avec une épreuve spéciale de vitesse : Bir Guettara-Ez Zhiliga, 93 km de piste sinuose dans le Khatouat, un hors-d'œuvre) fut donné le 22 juin à 95 voitures, dont pas moins de 51 dans le seul groupe II, celui de la CX. Six heures plus tard, à Rabat, 15 voitures déjà n'étaient plus en course et, ô surprise, la CX de l'équipage Deschaseaux-Plassard se classait huitième au classement général, au beau milieu de 14 voitures de groupe IV (Grand Tourisme « Spéciale »), deux minutes derrière la Ford Escort RS de Clark, deux minutes devant la Lancia Stratos de Munari !

● Du 23 au 24 juin, deuxième étape, Rabat-Fès-Marrakech, 1 982 km et 5 épreuves spéciales chronométrées :

1) Khemisset-Oulmes (ES n° 2), 81 km, piste forestière très étroite, en terre creusée d'ornières profondes. Deschaseaux, 8<sup>e</sup> de l'épreuve devant Munari, est toujours 8<sup>e</sup> au classement général,

*vehicle, since the car involved was a "distant export" version featuring improved insulation and a few strengthening members for better negotiation of tracks, but with no mechanical modifications whatsoever. Since*

## LE PALMARES MAROCAIN DE CITROËN

### XII<sup>e</sup> Rallye international du Maroc-1969

- (7 voitures à l'arrivée) :  
 1<sup>er</sup> Neyret-Terramorsi (Citroën DS 21).  
 2<sup>e</sup> Verrier-Murac (Citroën DS 21).  
 3<sup>e</sup> Ogier-Mille Veron (Citroën DS 21).  
 4<sup>e</sup> Vanson-Joly (Citroën DS 21).

Challenge du Roi (Coupe des constructeurs : trois voitures les mieux placées dans les 10 premières) : Citroën.

### XIII<sup>e</sup> Rallye international du Maroc-1970

- (12 voitures à l'arrivée) :  
 1<sup>er</sup> Neyret-Terramorsi (Citroën DS 21).  
 2<sup>e</sup> Consten-Todt (Citroën DS 21).

### XIV<sup>e</sup> Rallye international du Maroc-1971

- (9 classées à l'arrivée) :  
 1<sup>er</sup> Deschazeaux-Plassard (Citroën SM).  
 3<sup>e</sup> Consten-Motte (Citroën DS 21).  
 4<sup>e</sup> Neyret-Terramorsi (Citroën DS 21).  
 Challenge du Roi : Citroën (pour la 2<sup>e</sup> fois).

### XV<sup>e</sup> Rallye international du Maroc-1972

- (6 voitures à l'arrivée) :  
 2<sup>e</sup> Neyret-Terramorsi (Citroën DS 21).  
 3<sup>e</sup> Pomelle-De Serpos (Citroën DS 21).

### XVI<sup>e</sup> Rallye international du Maroc-1973

- (13 voitures à l'arrivée) :  
 2<sup>e</sup> Neyret-Terramorsi (Citroën DS 23).  
 3<sup>e</sup> Bochnicek-Hernmayer (Citroën DS 23).  
 4<sup>e</sup> Pomelle-De Serpos (Citroën DS 23).  
 Challenge du Roi : Citroën (pour la 3<sup>e</sup> fois).

### XVIII<sup>e</sup> Rallye international du Maroc-1975

- (14 voitures à l'arrivée) :  
 4<sup>e</sup> Deschazeaux-Plassard (Citroën DS 23).

### XIX<sup>e</sup> Rallye international du Maroc-1976

- (19 voitures à l'arrivée) :  
 4<sup>e</sup> Deschazeaux-Plassard (Citroën CX 2200).

*it had not, at the time, got beyond the 5,000 production mark, this unfortunate CX was automatically pushed into the "Tourisme Spécial" group (group 2) where much better armed rivals were waiting for it. But that is not all: for all manufacturers with cars entered, the Morocco Rally is a major event in which several cars take place to spread out the risk, with the best drivers of international repute and highly organized technical assistance, numbering many men and many vehicles—mobile workshops, spares, aircraft, etc.*

*Citroën was only entering one single CX, entrusted to a non-professional: Jean Deschaseaux, who runs but one race a year—the Morocco Rally, to be precise. It is true to say that, just as the CX is a sturdy road-holding miracle, Jean Deschaseaux is a miracle-driver over the tracks of Morocco. Born in the far south of the country, he has long lived there and thereby acquired an intimate knowledge of the tracks; this allows the stubborn, sparsely built forty-year-old champion to drive faster without running any risks of overstraining his car or causing a breakdown—an essential quality in Morocco. Marlène Cotton, Head of the Citroën Competitions Department, thus knew what she was about when she entrusted him with the only car she had available.*

*In the way of assistance, all she could offer him were three teams of two mechanics. Three cars and six men, or 10 to 20 times less than the competitors! This had to be,*

derrière la Peugeot 504 « Grand Tourisme Spéciale » de J.-P. Nicolas, devant celle de J.-C. Lefevre.

2) Tizi N'isly-Midelt (ES n° 3), 238 km en altitude, dans le fameux cirque de Jaffar, la « piste de l'enfer ». Beaucoup de choses devaient se passer là. Beaucoup s'y sont passées, mais pas ainsi qu'on l'entendait : les Ponts et Chaussées signalent que les pluies torrentielles ont emporté la piste et les officiels modifient l'épreuve et l'amputent de 176 km. Les 62 km restant étaient eux aussi ravagés et par endroit transformés en véritables sables mouvants. Deschaseaux en aurait sans doute fait son affaire s'il avait été seul sur la piste où ce qu'il en restait. Hélas, il n'était pas seul : devant lui se plante dans la boue la Peugeot V 6 de Mikkola, puis, à ses côtés, la Fiat Abarth de Verini. Plus de passage. Deschaseaux essaie quand même, littéralement au flanc de la montagne. Il y reste lui aussi. Arrive Jacky Privé et sa R 17 Gordini à équipement spécial. Sportivement, il tire Deschaseaux et repart. Deschaseaux à son tour tire Verini... et le voit s'enfuir à tire d'ailes! Alors Deschaseaux tire Mikkola... et finit 25<sup>e</sup> dans la spéciale (Mikkola 31<sup>e</sup>), d'autant plus qu'il est ensuite gêné par le même Verini, qu'il a rattrapé et ne peut doubler! Au classement général, la CX, dans un état impeccable, n'est plus que 14<sup>e</sup>.

3) Entre Fès et Guercif : la boucle du Chikker (ES n° 4), 76 km, un peu — très peu — de goudron et une piste très gravillonnée. Deschaseaux toujours 14<sup>e</sup>.

4) Missour-Gourrama (ES n° 5) : 194 km de piste. Du sérieux, avec dos d'âne, bosses, radiers anguleux : Deschaseaux, 6<sup>e</sup> meilleur temps entre la Fiat Abarth 131 R de Bacchelli et celle d'Alen, remonte à la 6<sup>e</sup> place au classement général.

5) Rich-Tizi N'isly (ES n° 6) une des « classiques » du Rallye du Maroc, avec son spectaculaire départ dans un gué. Hélas elle aussi raccourcie de 205 à 130 km pour les mêmes raisons que la spéciale de la veille au même endroit. Deschaseaux, 8<sup>e</sup> temps, conserve sa place de 6<sup>e</sup> au classement général à l'arrivée à Marrakech où il ne reste que 50 voitures en course (— C'est trop! dit Marlène Cotton, à force de raccourcir les spéciales, il risque d'y avoir plus de 20 voitures à l'arrivée!).

● 25 juin, départ de la 3<sup>e</sup> étape : Marrakech - Agadir-Casa, 1 805 km, les plus durs, avec trois épreuves spéciales de vitesse :

1) Azni - Tizi N'Test (ES n° 7), une course de côte, mais quelle côte : 87 km de voltige au-dessus du vide, la spécialité de Jean Deschaseaux (certains concurrents, dépités des extraordinaires performances de Deschaseaux, ont tenté de répandre le

for her budget was only about 1/10 of what her rivals were spending on the Rally.

According to many, it was a forlorn hope, the odds against were too heavy.

● The start of the first stretch (Casablanca - Rabat, 184 miles, with a special speed test: Birguettara-Ez Zhiliga, 58 miles of winding tracks in the Khat ouat, a mere "opener") was given on 22 June to 95 cars, of which no fewer than 51 were in group 2 alone, side-by-side with the CX. Six hours later, at Rabat, 15 cars were already out of the race and, what a surprise!, the Deschaseaux-Plassard team in its CX was lying 8th in the general classification, in the middle of 14 group 4 cars ("Special" Grand Tourisme), two minutes behind Clark's Ford Escort RS and two minutes in front of Munari's Lancia Stratos!

● 23-24 June, 2nd leg, Rabat-Fès-Marrakesh, more that 1,230 miles with 5 timed special tests:

1) Khemisset-Oulmes (ST N° 2), 50 miles, very narrow forest track, deeply rutted. Deschaseaux, 8th in the test behind Munari, kept hits 8th place in the general classification.

2) Tizi N'isly-Midelt (ST N° 3), 148 miles in the hills, in the famous "Jaffar cirque", the "Track of Hell" as it is known. Many things were expected to take place there. Many did in fact take place, but not as expected: the Bridges and Roads Department reported that torrential rain had swept the track away, so the stewards modified the test, amputating it of 109 miles of its length. The remaining 38.5 miles had also been ravaged by the rains and were in some places converted to quicksands. Deschaseaux could doubtless have coped with the situation had he been alone on the track (or what was left of it). Unfortunately, he was not alone: in front of him Mikkola's Peugeot V 6 got stuck in the mud, and, next to it, Verini's Fiat Abarth. No way through left. Deschaseaux tried all the same, on the very mountainside. He got stuck too. Up came Jacky Privé in his specially equipped R 17 Gordini. Sportingly, he hauled Deschaseaux out of the mire, and went on his way. Deschaseaux in his turn towed Verini out... only to see him shoot away as fast as his wheels could carry him! So Deschaseaux pulled Mikkola out... and finished 25th in the special test. In the general classification, the CX, still in perfect condition, was now only 14th.

3) Between Fès and Guercif: the Chikker loop (ST N° 4), 48 miles, a little tarmac and a road full of loose chips. Deschaseaux still 14th.

4) Missour-Gourrama (ST N° 5): 121 miles of track. Real rough track, with hogsbacks, bumps, angular stream beds: Deschaseaux, 6th best time.

5) Rich-Tizi N'isly (ST N° 6): one of the "classics" of the Morocco Rally with its spectacular



Photo DPPI (Citroën 7 418).

bruit qu'il prenait des raccourcis; à croire qu'ils n'ont jamais fait le Tizi N'Test : d'un côté la montagne, de l'autre le précipice. Pour prendre un raccourci, il faudrait un hélicoptère!). Avec ses 110 Ch, Deschaseaux réussit le 8<sup>e</sup> meilleur temps, un exploit.

2) Aït Baha - Rissani (ES n° 8) : la « transmarocaine », 778 km qu'on dit plus durs encore que l'ancienne piste du Sud par Tata et le Jbel Bani. L'enfer et tous ses démons déchainés : poussière, pierres, rochers, dos d'âne, trous, oueds; presque tout de nuit, pour corser la chose. Ici, là, partout, on râle, on touche, on sort, on casse. Deschaseaux a des ailes, il se joue de toutes les difficultés. La direction assistée à rappel asservi de la CX fait merveilles. **Dans cette épreuve démentielle, Deschaseaux réalise le 3<sup>e</sup> meilleur temps absolu. Il passe 3<sup>e</sup> au classement général** (après avoir doublé la Stratos de Munari, pas moins!). A l'arrivée, il prend l'air contrit et, pour la première fois, il dit : « J'ai fait ce que j'ai pu, mais il me manquait quelques chevaux ! »

3) Rich-Imilchil (ES n° 9), l'ex-Rich. Tizi N'isly toujours réduite à 130 km pour les raisons que l'on sait. Dans cette étape raccourcie, les chevaux parlent, néanmoins Deschaseaux réussit le 5<sup>e</sup> meilleur temps. Mais Munari a attaqué le couteau entre les temps, il passe de justesse (6 minutes) Deschaseaux, qui termine donc 4<sup>e</sup> au classement général.

A l'arrivée à Casa : 19 voitures sont classées (sur 95 au départ). En tête, bien sûr, 7 voitures GT Spéciales de groupe 4.

Intercalées entre elles, une modeste « groupe 2 » : la CX 2200 de Deschaseaux-Plassard, 4<sup>e</sup> au classement général, derrière Munari (Stratos) 3<sup>e</sup>, Lampinen (504) 2<sup>e</sup> et Nicolas (504) 1<sup>er</sup>. Elle est en outre première du groupe 2, évidemment.

Le pari impossible est gagné : non seulement la CX est là, mais elle est là dans les premières, et dans un état impeccable, comme elle l'avait été à chaque contrôle pendant la course. Les mécaniciens du service Compétitions Citroën, n'ayant aucune réparation à y faire, avaient tout le temps et mettaient une certaine coquetterie à la laver et à la bichonner !

*start in the middle of a ford. Unfortunately shortened from 127 miles to 81 for the same reasons at the previous day's special in the same place. Deschaseaux, clocking in the 8th time, remained in his 6th place in the general classification on arriving at Marrakesh, by which time only 59 cars were still in the running.*

● 25 June, start of the 4th leg: Marrakesh-Agadir-Casablanca, 1,122 miles, the hardest :

1) Azni-Tizi N'Test (ST N° 7), a hill climb-race, but what a hill! A 54-mile gauntlet to run along a precipice, Jean Deschaseaux's greatest claim to fame.

*With his 110 HP, Deschaseaux made the 8th best time. Quite an achievement.*

2) Aït Baha - Rissani (ST N° 8): the "transmaroccan" stretch, 484 miles said to be even tougher than the old Southern Track via Tata and Jbel Bani. Hell and all its demons let loose: stones, dust, rocks, hogsbacks, potholes and wadis—almost entirely at night, just for the fun of it. Here, there, everywhere, scrapes, bumps, tracks lost and breakdowns. Deschaseaux seemed to sprout wings, ignoring all difficulties. The CX's assisted steering with servo-controlled return did wonders. **In this hair-raising stretch, Deschaseaux clocked the 3rd best time, rising to 3rd in the general classification** (after having, would you believe it, overtaken Munari's Stratos!).

3) Rich - Imilchil (ST N° 9), ex Rich-Tizi N'isly, still reduced to 81 miles for reasons unchanged. In this shortened stretch, horsepower told, yet Deschaseaux made the 5th best time. But Munari had meanwhile attacked in earnest, just overtaking Deschaseaux (by 6 minutes), who thus finished 4th in the general classification.

*At the finish at Casablanca: only 19 cars classified (out of 95 at the start). In the lead, quite naturally, 7 GT Specials belonging to group 4. Sandwiched between them, an unassuming "group 2": Deschaseaux's CX 2200, 4th in the general classification behind Munari (Stratos) 3rd, Lampinen (504) 2nd, and Nicolas (504) 1st. It was also, of course, 1st in group 2. The impossible wager had come off: not merely did the CX get there, but it got there among the first, and in perfect condition, as indeed it had been at every check during the race.*



Photo A. Desserre (Citroën 7 421).

# UNE GS X2 (1222 CM3-64 CH) PARMI LES "GROS CUBES"

Rallye du Maroc



Photo G.A. Spozio (Citroën 7 419).

## Laurent-Marché boucle la boucle du rallye le plus dur du monde

Il y avait deux autres Citroën au Rallye du Maroc : les plus petites cylindrées du rallye : les GS X2 de Laurent-Marché et de Lapie-Guerton. Moteur de série 1 222 cm<sup>3</sup> développant 64 ch DIN à 5 750 tours. Si l'objectif (apparemment impossible) : terminer dans les temps.

Lapie, brillant pilote de 2 CV Cross qui avait fait des débuts prometteurs en GS au Rallye du Portugal, faillit y réussir. Un peu trop lent dans la première, un peu trop rapide dans la 3<sup>e</sup> et la 4<sup>e</sup> spéciale (18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> temps!) il avait modéré ses élans sur les conseils de Mme Cotton, et se trouvait 24<sup>e</sup> à Marrakech à 4 places de Laurent. Mais parmi les 653 221 trous de la transmarocaine (8<sup>e</sup> spéciale), il en est un particulièrement gros. Selon la formule consacrée : il ne put l'éviter et termina ainsi son apprentissage complet du Rallye du Maroc.

Laurent, lui, une fois de plus rempli parfaitement son contrat. Après s'être régulièrement maintenu à hauteur du premier tiers des concurrents dans les premières épreuves spéciales, il réussit à accélérer son rythme à partir du Tizi N'Test (18<sup>e</sup> meilleur temps), réalisa le 17<sup>e</sup> temps dans la transmarocaine (avec 64 Ch, il faut le faire!) et termina 17<sup>e</sup> au classement général scratch avec une GS de série! Là aussi ceci (suspension hydropneumatique, tenue de route, fiabilité, robustesse, sûreté de freinage, précision de direction, etc.) explique cela.

*Two other Citroëns also ran in the Morocco Rally. They were the GS X2s of Laurent-Marché and Lapie-Guerton, the smallest-engined cars in the race. Standard production 1222-cc engines developing 64 HP DIN at 5,750 rpm. Their (apparently impossible) goal: to finish within the time limit.*

*Lapie, a brilliant 2 CV Cross-driver, debut whose as a rally driver in the Portugal Rally showed great promise, nearly made it. A little too slow in the first special test, a touch too fast in the 3rd and 4th (18th and 19th times!), he had moderated his ardour at Marlène Cotton's bequest, and lay 24th at Marrakesh, 4 places behind Laurent. But, among the 653,221 potholes of the transmoroccan run (8th special), there lurked a particularly huge one. As the saying goes, he couldn't miss it, and thus completed his apprenticeship.*

*As for Laurent, he once more fulfilled his entire contract. After having regularly kept up with the first third of runners during the first special tests, he managed to accelerate his rhythm from the Tizi N'Test (18th best time), managed the 17th best in the transmoroccan stretch (you try it, with only 64 HP!) and came 17th in the general scratch classification—in a standard production GS! The technology (hydropneumatic suspension, road-holding, reliability, sturdiness, efficient braking, accurate steering, etc.) explains the result.*

# TROPHÉE INTERNATIONAL CITROËN-TOTAL 1976

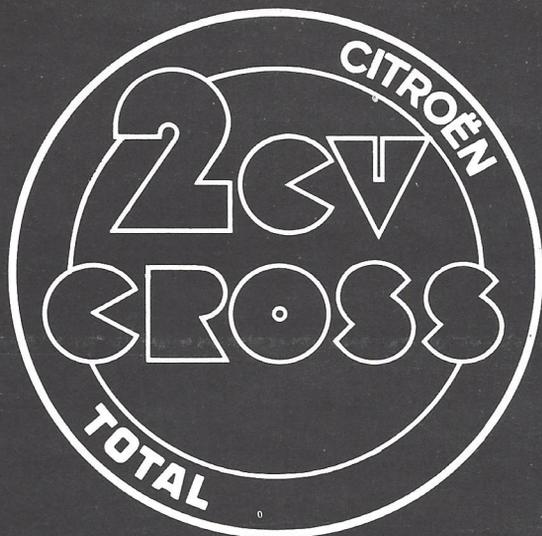
RÉSULTATS DÉFINITIFS APRÈS 28 ÉPREUVES

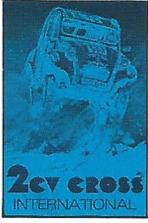
Rappel du règlement : le classement du Trophée International Citroën-Total 1976 est établi par totalisation des meilleurs résultats de chaque pilote dans cinq finales de sa catégorie dont deux au moins à l'étranger. En outre, pour être classé dans le Trophée, un pilote devait obligatoirement participer à la dernière épreuve de la saison : la finale internationale de Lonato (Italie), les 1<sup>er</sup> et 2 octobre 1976. 54 pilotes ont rempli ces conditions et figurent donc au classement. Leurs points ont été calculés ainsi, pour chaque finale de catégorie : 25 points au 1<sup>er</sup>, 23 au 2<sup>e</sup>, 22 au 3<sup>e</sup>, 21 au 4<sup>e</sup>, 20 au 5<sup>e</sup>, etc.

1<sup>er</sup> Antonio Franco (F. 602 cm<sup>3</sup>) 125 pts,  
2<sup>e</sup> Bruno Franco (F. 435 cm<sup>3</sup>) 125 pts, 3<sup>e</sup> Jean Ballereau (F. 602) 123 pts, 4<sup>e</sup> Rémy Cordebar (F. 435) 121 pts, 5<sup>e</sup> Jean-Luc Arnaud (F. 435) 121 pts, 6<sup>e</sup> José Alfonso Alvarez Ruiz (E. 602) 121 pts, 7<sup>e</sup> Patrick Lapie (F. 602) 119 pts, 8<sup>e</sup> Jean-Bernard Roger (F. 435) 116 pts, 9<sup>e</sup> Gérard Tilliette (F. 602) 115 pts, 10<sup>e</sup> Jacques Chiniard (F. 435) 115 pts, 11<sup>e</sup> Michel Blanc (F. 602) 115 pts, 12<sup>e</sup> Victor Miralta Gamisans (E. 435) 115 pts, 13<sup>e</sup> Patrick Butet (F. 435) 114 pts, 14<sup>e</sup> Henri Relet (F. 435) 113 pts, 15<sup>e</sup> Christian Desnée (F. 435) 112 pts, 16<sup>e</sup> Christian Komaniecky (F. 435) 111 pts, 17<sup>e</sup> Daniel Petit (F. 602) 106 pts, 18<sup>e</sup> Jean-Marie Bonnot (F. 435) 104 pts, 19<sup>e</sup> Michel

Esclarmonde (F. 435) 101 pts, 20<sup>e</sup> Jean Rousillon (F. 602) 99 pts, 21<sup>e</sup> Félice Panzeri (I. 602) 99 pts, 22<sup>e</sup> Jean-Jacques Bardy (F. 602) 99 pts, 23<sup>e</sup> Bruno Romano (I. 602) 96 pts, 24<sup>e</sup> Daniel Lespinas (F. 435) 94 pts, 25<sup>e</sup> Jean-Paul Malvoisin (F. 435) 90 pts, 26<sup>e</sup> Georges Popineau (F. 602) 86 pts, 27<sup>e</sup> Jean-Pierre Boudevin (F. 435) 86 pts, 28<sup>e</sup> Patrice Melon (F. 602) 85 pts, 29<sup>e</sup> Christian Courte (F. 435) 85 pts, 30<sup>e</sup> Gilbert Desabres (F. 435) 84 pts, 31<sup>e</sup> Hubert Bourquin (CH. 602) 83 pts, 32<sup>e</sup> Richard Gengler (B. 602) 82 pts, 33<sup>e</sup> Michèle Caputo (I. 602) 79 pts, 34<sup>e</sup> Pierre Coulon (F. 435) 78 pts, 35<sup>e</sup> Herminho dos Santos Martins (P. 602) 77 pts, 36<sup>e</sup> Bernard Hours (F. 435) 72 pts, 37<sup>e</sup> Pierre Girardot (F. 435) 69 pts, 38<sup>e</sup> Paolo Vargiu (I. 435) 66 pts, 39<sup>e</sup> Robert Grizard (F. 435) 65 pts, 40<sup>e</sup> Antonio Manzo (I. 602) 61 pts, 41<sup>e</sup> Jean-Yves Esnault (F. 602) 60 pts, 42<sup>e</sup> Paul Leisibach (CH. 602) 59 pts, 43<sup>e</sup> Jean-Pierre Demonet (F. 435) 46 pts, 44<sup>e</sup> Jean-Claude Mouret (F. 602) 39 pts, 45<sup>e</sup> Michel Lecathelinais (F. 435) 37 pts, 46<sup>e</sup> Claude Fluxench (F. 435) 37 pts, 47<sup>e</sup> Christiane Plessis (F. 435) 36 pts, 48<sup>e</sup> Royce Grey (GB. 435) 30 pts, 49<sup>e</sup> Peter Sprüngli (CH. 602) 24 pts, 50<sup>e</sup> Gérard Grellier (F. 602) 23 pts, 51<sup>e</sup> Jean Ciemniak (F. 435) 20 pts, 52<sup>e</sup> Jean-Raphaël Delarue (F. 602) 19 pts, 53<sup>e</sup> Jacques Plessis (F. 602) 18 pts, 54<sup>e</sup> Gérard David (F. 602) 14 pts.







La saison 1976 de 2 CV Cross, ce n'est pas « trois p'tits tours et puis s'en vont... » C'est 5 946 tours de piste au total et 2 116 participations de pilotes pour les 28 épreuves du Trophée International Citroën-Total 1976. Si l'on mettait bout à bout le parcours effectué par toutes les voitures, on aboutirait à une distance proche de 50 000 km.

Pas étonnant qu'il s'en soit passé des choses, au cours de cette saison 1976! Depuis l'arrivée d'une 2 CV suspendue à un hélicoptère sur le circuit de Treffling (Autriche) — voir photo p. 19 — jusqu'aux spectaculaires passages sur deux roues des champions de moto Christian Estrosi et Christian Bourgeois à Landivisiau (France); des tornades de poussière aveuglante de Vandeville (France) aux trombes diluviennes de Lonato (Italie) qui obligèrent les organisateurs à annuler la finale! Reprenons la chronique là où nous l'avions laissée dans le précédent numéro du « Double Chevron », après les réunions de Rome et d'Oviedo, les 12 et 13 juin :

Cumberley (Grande-Bretagne, 19 et 20 juin) vit s'affronter sous une pluie intermittente 42 concurrents, dont 6 français (on en attendait plus) et un Belge, devant un public de quelque 8 000 spectateurs. Ce 2 CV Cross qui ne manqua point de pittoresque (on vit un concurrent rattraper en courant sa propre voiture, qu'il venait d'abandonner après un tonneau!) fut remporté par le Français Gérard Tilliette, devant l'excellent pilote britannique David Lee qui s'était auparavant adjugé la finale de la catégorie 602 devant David O'Keefe, un autre pilote britannique non moins talentueux ainsi qu'il le prouva à plusieurs reprises dans ses déplacements sur le continent. Vainqueur en catégorie 435, le Français Daniel Lespinas, déjà victorieux l'an dernier au même endroit.

Vandeville (France, 26 et 27 juin) : le 2 CV Cross, lui aussi victime de la séche-

*The 1976 2 CV Cross-country racing season was not just a matter of "Here we go round the mulberry bush". It in fact represented a total of 5 946 track laps and 2 116 driver entries for the 28 events in the 1976 Citroën-Total International Trophy contest. If the distances covered by all cars were placed end-to-end, the aggregate would not fall far short of 31,000 miles.*

*No wonder a lot of things happened during this 1976 season! From the arrival of a 2 CV suspended from a helicopter on the circuit at Treffling (Austria) — see picture — to the spectacular 2-wheel passage of motor-bike champions Christian Estrosi and Christian Bourgeois at Landivisiau (France); from the blinding dust tornadoes of Vandeville (France) to the deluging cascades of rain at Lonato (Italy), which forced the organizers to cancel the final!*

• *At Cumberley (United Kingdom, 19 and 20 June), under intermittent rain, 42 competitors took the field (among them 6 French — more had been expected — and one Belgian) in front of some 8,000 spectators. This 2 CV Cross race, which held some picturesque moments (one competitor had to run after his own car, having been ejected on turning turtle!), was won by a Frenchman, Gérard Tilliette, just ahead of the excellent British driver David Lee, who had earlier taken the final of the 602 category in front of David O'Keefe, another no less talented British driver, as he had occasion to demonstrate several times on the Continent. Winner of the 435 category was Frenchman Daniel Lespinas, who had already won the same event last year.*

• *Vandeville (France, 26 and 27 June): 2 CV Cross racing also was a victim of the drought, on a parched hard track where flying stones were no kinder to the cars than the dust to their 108 drivers (9 of them Swiss, 1 Belgian, 1 Austrian), their nerves taut with the unrelenting stress of the race. Discomfiture of the leaders in the end: Bruno*



Photo Bloch (Citroën 19 441)



Photo Guyot (Citroën 19 465)

resse, sur une piste très dure où les cailloux ne firent pas plus de cadeaux aux voitures que la poussière n'en faisait à leurs 108 pilotes (dont 9 Suisses, 1 Belge, 1 Autrichien), surmenés par une tension de tous les instants. Débâcle finale des leaders : Bruno Franco, 1<sup>er</sup> en finale 435, et Rémy

Franco, who had made 1st place in the 435 final, and Rémy Cordebar, 2nd, as also Jean Ballereau, 1st of the 602s, were not so successful in the Superfinal, won by Gérard Tilliette, the only competitor who, leading in the first races, never weakened.

**LES VAINQUEURS DES 2 CV CROSS 1976**  
(Superfinale, ne comptant pas pour le Trophée International 1976)

Valence (Esp.) :	Jorge Formater Barreras (E)
Gropello Cairoli (Italie) :	Antonio Franco (F)
Grenada (Esp.) :	Victor Miralta Gamisans (E)
Marignane (France) :	Patrick Lapie (F)
Spresiano (Italie) :	Antonio Franco (F)
Boningen (Suisse) :	Michel Blanc (F)
Barcelone (Espagne) :	Antonio Franco (F)
Treffling (Autriche) :	Gérard Tilliette (F)
Vic Fezensac (France) :	Jean Ballereau (F)
Lisbonne (Portugal) :	Rufino Fontès (P)
St-Amand (France) :	Jean Roussillon (F)
Rome (Italie) :	Antonio Franco (F)
Oviedo (Espag.) :	José Alfonso Alvarez Ruiz (E)
Camberley (Angleterre) :	Gérard Tilliette (F)
Vandeleville (France) :	Gérard Tilliette (F)
Gross-Hoeflein (Autriche) :	Felice Panzeri (I)
Porto (Portugal) :	José Alfonso Alvarez Ruiz (E)
Landivisiau (France) :	Antonio Franco (F)
Civitanova Marche (Italie) :	Antonio Franco (F)
Pont de Ruan (France) :	Antonio Franco (F)
Pampelune (Espagne) :	Jean-Bernard Roger (F)
Algarve (Portugal) :	Antonio Franco (F)
Southend on sea (Angleterre) :	Patrick Lapie (F)
Botterens (Suisse) :	Michel Blanc (F)
Viscu (Portugal) :	José Inverno Amaral (P)
Le Creusot (France) :	Patrick Lapie (F)
Madrid (Espagne) :	Manuel Romero Pinar (E)

Cordebar, 2<sup>e</sup>, de même que Jean Ballereau, 1<sup>er</sup> en 602, n'eurent pas le même succès dans la Superfinale, remportée par Gérard Tilliette, le seul concurrent en tête dans les premières courses qui sut ne jamais faiblir, devant Jean-Paul Lemaire et Philippe Pétré.

• Gross-Hoeflein (Austria, 3 and 4 July): only 35 starters, but an international bunch of winners: first of the 435s, Frenchman Christian Desnée in front of his compatriots Jacques Chiniard and Patrick Butet. First in the 602s was a Swiss, Paul Leisibach, in front of Belgian Richard Gengler and Felice Panzeri of Italy, who won the Superfinal.

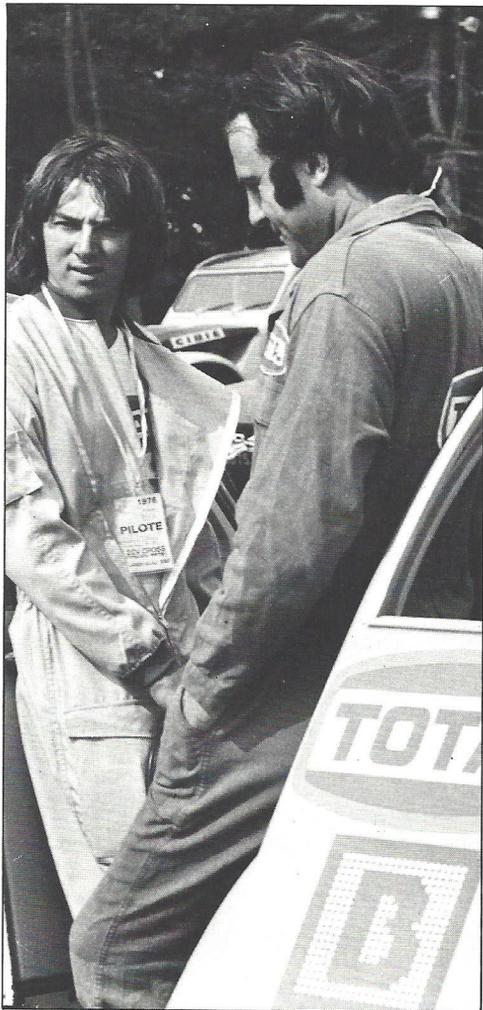
• Landivisiau (France, 10 and 11 July): fine weather and a fresh breeze over Finistère, with a public larger than last year's (about 15000 people) coming to applaud the tussles between 84 drivers, among them 5 Englishmen plus two guests, motor-cycling aces Christian Estrosi (French 750 Trophy champion, 2nd in the motor-cycle Tour de France and in the 1975 Bol d'Or, 1st in the 1976 750 cc world championship at Nogaro) and Christian Bourgeois (several times French champion in 1970, '71, '72, '73, holder of 11 French records, 4th in the 1975 750 world championship), whose performances were more than satisfactory. Christian Bourgeois even won the consolation race with a motor-cycle trial trick: having noticed that the track, watered before the race, had become very slippery, he deflated his tyres to 8.5 lbs/sq.in. to ensure better grip. Winning trio, in the 602 final and in the Superfinal: Antonio Franco, Jean Ballereau, Patrick Lapie, in that order. 435 cate-



Deux champions moto,  
(Christian Estrosi  
à gauche)  
et  
(Christian Bourgeois  
à droite)  
au 2 CV Cross  
de Landivisiau.

Two motor-cycling  
champs,  
Christian Estrosi  
(left) and  
Christian  
Bourgeois (right)  
at the Landivisiau  
2 CV Cross-  
Country race.

Photo Malard  
(Citraën 19 462).



● Gross-Hoeflein (Autriche, 3 et 4 juillet) : 35 pilotes seulement et un palmarès international. Premier en 435 : le Français Christian Desnée, devant ses compatriotes Jacques Chiniard et Patrick Butet. Premier en 602 le Suisse Paul Leisibach devant le Belge Richard Gengler et l'Italien Felice Panzeri, qui s'adjugea la Superfinale devant l'Autrichien Josef Francon et le Suisse Leisibach.

● Landivisiau (France, 10 et 11 juillet) : beau temps et vent frais sur le Finistère où le public vint plus nombreux (15 000 personnes environ) encore qu'en 1975 applaudir aux empoignades de 84 pilotes, dont cinq Anglais et deux invités, les « mottards » Christian Estrosi (champion de France du Trophée 750, 2<sup>e</sup> au Tour de France moto et au Bol d'Or 1975, 1<sup>er</sup> au championnat du monde 1976 des 750 cm<sup>3</sup> à Nogaro) et Christian Bourgeois (plusieurs fois champion de France en 1970, 71, 72, 73, titulaire de 11 records de France, 4<sup>e</sup> au championnat du monde des 750 en 1975) dont les prestations furent plus que satisfaisantes. Christian Bourgeois remporta même la course dite de consolation avec un « truc » de trial : ayant remarqué que la piste, arrosée avant la course, était devenue très glissante, il dégonfla ses pneus à 600 grammes de pression pour qu'ils adhèrent mieux. Tiercé gagnant en finale

gory: Bruno Franco, Rémy Cordebar, Henri Relet.

● Oporto (Portugal, same dates) : a public as enthusiastic as ever, and 65 competitors, 6 of them Spanish and 4 French, who had preferred to go south to try their luck, rather than to Brittany. Spaniard José Alvarez Ruiz had no regrets over his trip: he won the 602 final (2nd Carlos Seara Cardoso, 3rd José Gomez), then the Superfinal, in front of Helder Abrantes and João Seara Cardoso, both of Portugal.

● Civitanova Marche (Italy, 17 and 18 July) : 51 Italians, 10 Frenchmen; 1 Belgian, 1 Swiss. Bruno (435) and Antonio (602) Franco all-round winners. Edgardo Bulgarelli of Italy, 2nd in the Superfinal, after coming in 3rd in the 602 final behind his compatriot Antonio Manzo.

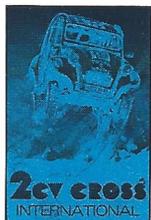
● Pont de Ruan (France, 25 and 24 July). Fine weather, a lively and numerous public, and 127 competitors, among them 3 from the UK, 3 Belgians, 1 Swiss and... one from Monaco: motor-cycle champ Hubert Rigal. 4th in the 602 final, Antonio Franco made a magnificent recovery to win the 2 CV Cross race in front of Gérard Tilliette and Bernard Poitreneau. 2nd of the 602s: Jean Ballereau, with Jean-Patrick Claude running 3rd. First of the 435s: Rémy Cordebar.

● Pamplona (Spain, 31 July - 1st August) : 85 competitors; no fewer than 32 French, and 4 Portugese. After dismantling for checking, the corrected classification in the 5th Spanish 2 CV C-C race gave as winner Jean-Bernard Roger (also 1st in the 435 final), in front of Spaniard José Alfonso Alvarez Ruiz (1st in the 602 final) and Frenchman Jean Ballereau (2nd of the 602s in front of an old friend: Catalanian Jorge Formatger Barreras). 2nd and 3rd of the 435s: Manuel Romero Pinar and Victor Miralta Gamisans.

● In the Algarve (Portugal, 21 and 22 August) : 66 starters (12 French, 3 Spanish). Fine family doublet by the brothers Franco, 1st and 2nd in the general classification, in front of Rémy Cordebar.

● Southend on Sea (UK, 4 and 5 September) : Patrick Lapie back in the arms of victory, in front of omnipresent Gérard Tilliette (has car, will travel), Bernard Cordebar, Hubert Bourquin of Switzerland, improving all the time, and Britisher Royce Grey. In the 602 final, identical results: Lapie, Tilliette, Cordebar (Bernard), Bourquin. Among the 435s: Jean-Bernard Roger, Patrick Butet, and Tony Humm of England. There were 51 entries.

● Botterens (Switzerland, 11 and 12 September) : 84 runners (37 French, 8 Italians, 1 Belgian) came back with pleasure to the pretty countryside of the Gruyères region and... rain all but as abundant as that of last year's finals. Michel Blanc, 1st in the 602 final, also won the Superfinal, in front of Daniel Petit (3rd in the 602 final), Jean-



602 cm<sup>3</sup> et en Superfinale : Antonio Franco, Jean Ballereau, Patrick Lapie, dans l'ordre. En 435 : Bruno Franco, Rémy Cordebar, Henri Relet.

- Porto (Portugal, mêmes dates) : un public toujours enthousiaste et 65 concurrents, dont 6 Espagnols et 4 Français qui avaient préféré aller tenter leur chance au Sud plutôt qu'en Bretagne. L'Espagnol José Alvarez Ruiz ne regretta pas son voyage : il gagna la finale 602 (2<sup>e</sup> Carlos Seara Cardoso, 3<sup>e</sup> José Gomès) puis la Superfinale, devant les Portugais Helder Abrantes et Joao Seara Cardoso (respectivement 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> en finale 435 devant le Français Jean-Luc Arnaud).

- Civitanova Marche (Italie, 17 et 18 juillet) : 51 Italiens, 10 Français, 1 Belge, 1 Suisse. Bruno (435) et Antonio (602) Franco premiers partout. L'Italien Edgardo Bulgarini 2<sup>e</sup> en Superfinale après s'être classé 3<sup>e</sup> en finale 602 derrière son compatriote Antonio Manzo. Rémy Cordebar et Pierre Coulon 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> en 435.

- Pont de Ruan (France, 24 et 25 juillet). Le beau temps, le public des grands jours et 127 concurrents, dont 3 Anglais, 3 Belges, 1 Suisse et... 1 Monégasque : le champion de moto Hubert Rigal. 4<sup>e</sup> en finale 602, Antonio Franco effectue une belle remontée et remporte le 2 CV Cross devant Gérard Tilliette et Bernard Poitrenaud. 2<sup>e</sup> en 602 : Jean Ballereau devant Jean-Patrick Claude. Premier en 435 : Rémy Cordebar, devant Henri Relet, 2<sup>e</sup>, et Patrick Butet, 3<sup>e</sup>. Réussite très relative de Daniel Lespinas (6<sup>e</sup>) parti en tête, et de Bruno Franco (5<sup>e</sup>).

- Pampelune (Espagne, 31 juillet-1<sup>er</sup> août) : 85 concurrents, avec pas moins de 32 Français parmi eux et 4 Portugais. Après démontage de contrôle et rectification au classement, ce 5<sup>e</sup> 2 CV Cross espagnol est remporté par Jean-Bernard Roger (1<sup>er</sup> aussi en finale 435) devant l'Espagnol José Alfonso Avarez Ruiz (1<sup>er</sup> en finale



Arrivée aérienne d'une 2 CV de l'armée, au 2 CV Cross de Linz (Autriche).

*Airborne arrival of an Army 2 CV at Linz (Austria) 2 CV C.C. event.*

Photo Jürgen Staretschek (Citroën 10 985).

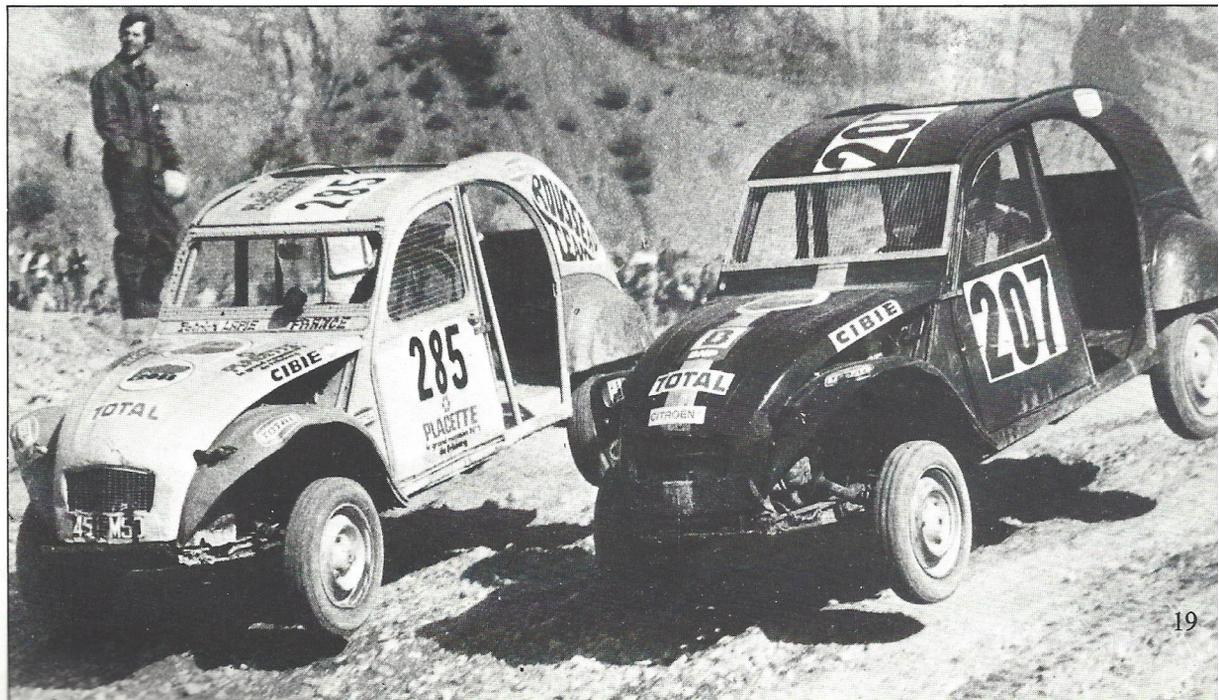
*Marie Bonnot (3rd in the 435 final) and Patrick Butet, both in 435s — quite a fine performance.*

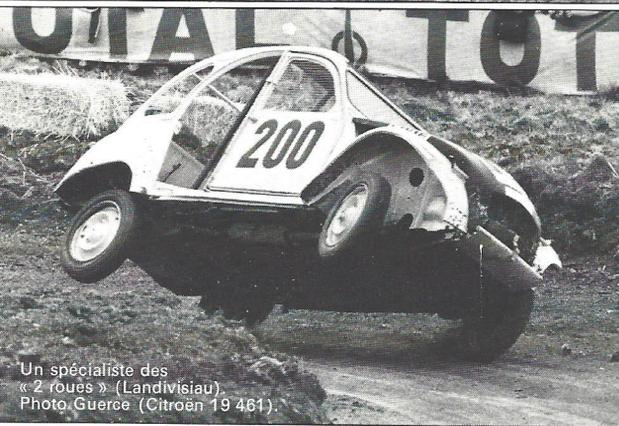
- Viseu (Portugal, 11 and 12 September): Amarals steer to victory: after Mira Amaral, "Iberic" champion for 1975, here now is José Inverno Amaral. After winning the 435 final, he whipped first place in the general classification out of the hands of Spa-

Montagnes Russes dans les montagnes Suisses (Boningen).

*Switchback track in the mountains of Switzerland (Boningen).*

Photo J.-C. Marchand (Citroën 19 470).





Un spécialiste des  
« 2 roues » (Landivisiau).  
Photo Guerce (Citroën 19 461).



Un pneu, pour quoi faire ?  
(Vandelville).  
Photo Malard  
(Citroën 19 466).



Chaussée glissante  
à Landivisiau.  
Photo Malard  
(Citroën 19 463).

602) et le Français Jean Ballereau (2<sup>e</sup> en 602 devant un revenant : le catalan Jorge Formatger Barreras). 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> en 435 : Manuel Romera Pinar et Victor Miralta Gamisans.

• En Algarve (Portugal, 21 et 22 août) : 66 concurrents (12 Français, 3 Espagnols). Coup double et familial des frères Franco, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> du classement général devant Rémy Cordebar; Antonio ayant auparavant remporté la finale 602 devant Pedro Meireles et Gérard Tilliette, Bruno la finale 435 devant Rémy Cordebar et José Inverno Amaral.

• Southend on sea (Grande-Bretagne, 4 et 5 septembre) : Patrick Lapie renoue avec la victoire, devant Gérard Tilliette (décidément de tous les voyages), Bernard Cordebar, le Suisse Hubert Bourquin sans cesse en progrès, et l'Anglais Royce Grey. En finale 602, mêmes résultats : Lapie, Tilliette, Cordebar (Bernard), Bourquin. En 435 : Jean-Bernard Roger, Patrick Butet, l'Anglais Tony Humm. Il y avait 51 concurrents.

• Botterens (Suisse, 11 et 12 septembre) : 84 concurrents (dont 37 Français, 8 Italiens, 1 Belge) ont retrouvé avec plaisir la jolie région de Gruyères et... la pluie à peine moins abondante que lors de la finale de l'an passé. Michel Blanc, 1<sup>er</sup> en finale 602, s'adjuge aussi la Superfinale, devant Daniel Petit (3<sup>e</sup> en finale 602), Jean-Marie Bonnot (3<sup>e</sup> en finale 435) et Patrick Butet, tous deux en 435 cm<sup>3</sup>, un exploit. Contreperformance en Superfinale de Bruno (1<sup>er</sup> en finale 435) et Antonio (2<sup>e</sup> en 602) Franco, ainsi que de Jean-Luc Arnaud (2<sup>e</sup> en 435) qui terminent respectivement 15<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup>.

• Viseu (Portugal, 11 et 12 septembre) : les Amaral se suivent et se ressemblent : après Mira Amaral, le champion ibérique 1975, voici José Inverno Amaral. Après avoir gagné en finale 435, il ravit la première place du classement général aux Espagnols José Alvarez Ruiz (1<sup>er</sup> en finale 602), José Ascaso (2<sup>e</sup> en 602) et Victor Miralta Gamisans (2<sup>e</sup> en 435), sur un total de 58 concurrents.

• Le Creusot (France, 18 et 19 septembre) : ouf, après huit jours de pluie, le soleil attrape de justesse le week-end pour accueillir des milliers de spectateurs et 119 concurrents (9 Suisses, 6 Italiens, 3 Belges). Coup de théâtre : Bruno Franco casse et va au mur en finale 602. Il doit renoncer sur son terrain. Patrick Lapie, Jean Ballereau, Michel Blanc mènent, en finale comme en Superfinale, une course haletante qu'ils se disputent mètre à mètre. En 435, après un carambolage monstre qui oblige à un nouveau départ, réussite du brelan Bruno Franco, Rémy Cordebar, Jean Luc-Arnaud. A noter les progrès du Belge Richard Gengler, 12<sup>e</sup> en Superfinale.

niard José Alvarez Ruiz (1<sup>st</sup> in the 602 final).

• *Le Creusot (France, 18 and 19 September): after a full week of rain, the sun just caught the week-end in time to greet thousands of spectators and 119 runners (9 Swiss, 6 Italian, 3 Belgian). Sensational upset: Bruno Franco breaks down and goes to the wall, forced to give up on his own home territory. Patrick Lapie, Jean Balle-*

## LETTRE REÇUE

St-Martino Siccomario, 18-09-76

A Mme M. Cotton  
2 CV Cross Citroën-Total, Paris

Bien gentille Madame,

J'ai eu l'occasion, dernièrement de lire le n° 125 de « La Prévention Routière ». J'y ai appris que la 2 CV est à 5 millions d'exemplaires ! Moi j'en possède une depuis deux ans (quand elle n'était pas encore importée en Italie). C'est de Belgique que l'affaire a marché.

J'y ai appris aussi votre adresse comme responsable des 2 CV Cross. Mon âge (ultra cinquante) ne me permet pas de les faire... Mais j'ai assisté sur le circuit de Gropello Cairoli (à 12 km de chez moi) au concours du 11 avril dernier. Et j'étais fier d'avoir une 2 CV !

Je reste votre bien obligé.

Aurelio Nobili

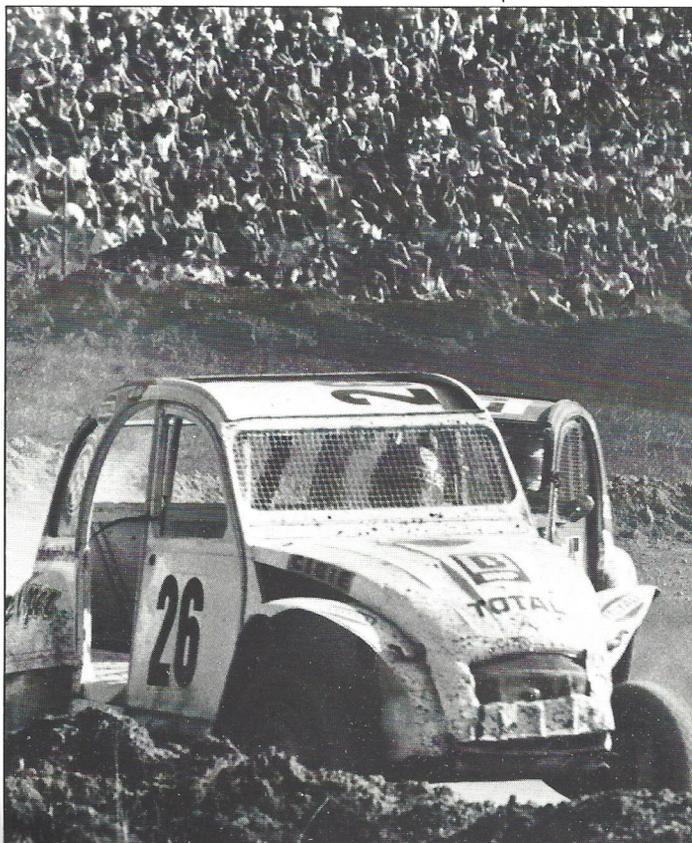
*reau and Michel Blanc run a breath-taking race, both in the final and the Superfinal, fighting foot by foot.*

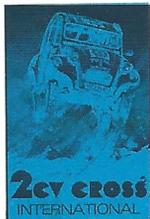
• *Madrid (Spain, 25 and 26 September): rain-spattered victory for Manuel Romero Pinar, 1st in the general classification, with the excellent José Alfonso Alvarez Ruiz as runner up, followed by Michel Esclarmonde, of France.*

• *Lonato (Italy, 2 and 3 October): the bewitching banks of the Lago di Garda redu-*



L'ASA Creusot sur son terrain.  
Photo Bloch  
(Citroën 19 469).





● Madrid (Espagne, 25 et 26 septembre) : victoire sous la pluie, de Manuel Romero Pinar, 1<sup>er</sup> au classement général devant l'excellent José Alfonso Alvarez Ruiz et le Français Michel Esclarmonde. En finale 435 : Rémy Cordebar, Manuel Romero Pinar, Michel Esclarmonde. En 602 : Jean Ballereau, Patrick Lapie, Eugenio Diaz Berbel.

● Lonato (Italie, 2 et 3 octobre) : les rives enchantées du lac de Garde transformées en bourbier par des trombes d'eau, les rivières qui débordent, les routes coupées, et la piste, le dimanche matin, transmuée par le déluge en piscine olympique. La mort dans l'âme, les organisateurs et les commissaires sportifs durent s'incliner devant les éléments et renvoyer à leur foyer les 132 concurrents qui avaient fait le voyage. Un coup (mais quel coup!) pour rien : le Trophée International se terminait, c'était de circonstances, en queue de poisson. L'histoire retiendra cependant les noms des vainqueurs des 6 séries qualificatives de ce samedi qui n'eut pas de lendemain : Pierre Coulon et Jean-Bernard Roger en 435, Michel Blanc, Patrick Lapie, Jean Ballereau et Jean Roussillon en 602. Ils coururent, sans le savoir encore (ce n'est que le dimanche matin que les autorités décidèrent d'annuler définitivement l'épreuve), pour l'honneur seulement, sous des trombes d'eau dans des tonnes de boue. Au moins le déplacement à Lonato permit-il d'établir le classement définitif du Trophée, en éliminant comme prévu ceux qui n'étaient pas présents. Sur les 618 pilotes de 9 nationalités ayant participé au Trophée, 54 y sont classés (voir résultats complets page 14). En tête : les frères Franco, du Creusot, qui non seulement accumu-

*ced to a mire by floods of rain, overflowing rivers, cut roads — and the track, on the Sunday morning, transformed into an olympic swimming pool by the current deluge. Heavy-hearted and despondent, the organizers and race stewards had to knuckle under to the elements, and send home the 132 would-be competitors present.*

*The journey to Lonato at least allowed the final classification for the Trophy to be established, by eliminating (as laid down) those who were not present. Out of the 618 drivers of 9 nationalities having taken part in the Trophy competition, 54 are classified (see complete results on page 14). Heading the list: the brothers Franco, of Le Creusot, who not merely piled victory upon victory (eight each, Antonio in the 602-cc category, Bruno in the 435-cc), but also managed, for the entire season, to perfect a remarkable strategy which, while avoiding a fratricidal struggle in the field by the choice of different categories, led them to pursue their racing beyond their quota of 5 victories (which only they incidentally achieved) in order to bar the way for their rivals. Alone the second place secured by Antonio at Bottarens, behind his compatriot Michel Blanc, made it possible to decide between the brothers who otherwise were dead level. For 1976, Antonio thus succeeds his brother Bruno, the 1975 European champion.*

*In the third place, throttle wide open, comes Jean Ballereau's pink 2 CV, nicknamed „The Panther“. As remarkable a driver as he is a mechanic, and already 5th in last year's Trophy, he was unable to follow the rhythm of the foreign races to the full. When at the top of his form, he aroused the crowd's enthusiasm as at Vic, at Vandeleuille, at Le Creusot and at Madrid.*

20 000 spectateurs  
et un peu  
de poussière...  
Photo Bloch  
(Citroën 19 468).



lèrent les victoires (huit chacun, Antonio en 602 cm<sup>3</sup>, Bruno en 435), mais encore surent mettre au point pour l'ensemble de la saison une remarquable stratégie qui, tout en leur évitant une lutte fratricide sur le terrain par le choix de catégories différentes, les conduisit à poursuivre les courses au-delà de leur quota de cinq victoires (ils furent d'ailleurs les seuls à l'atteindre) afin de barrer la route à leurs concurrents. Seule la seconde place acquise par Antonio à Botterens, derrière son compatriote Michel Blanc, a permis de départager les deux frères ex-æquo. Antonio succède donc en 1976 à son frère Bruno, champion d'Europe 1975. Un Franco remplace un Franco en tête du palmarès du Trophée International Citroën-Total des 2 CV Cross. Bravo.

A la troisième place arrive « plein gaz » la 2 CV rose de Jean Ballereau, qu'il a surnommé la « panthère ». Remarquable pilote, remarquable mécanicien, déjà classé 5<sup>e</sup> au Trophée de l'an dernier, il ne put suivre complètement le rythme des déplacements à l'étranger. Dans ses bons jours, il suscite par son brio l'enthousiasme du public, comme à Vic, à Vandeville, au Creusot, à Madrid, où il remporta les finales de sa catégorie (602 cm<sup>3</sup>). Quatre fois premier, donc, mais aussi trois fois deuxième.

Quatrième : Rémy Cordebar. Un accrocheur qui ne renonce pas : trois fois premier en catégorie 435 et, tenez-vous bien : huit fois deuxième. Son arme secrète, un supporter inconditionnel : son père, présent à tous les 2 CV Cross.

Jean-Luc Arnaud, 5<sup>e</sup>. Trois fois premier, deux fois second. Tacticien, parfois peut-être avec excès, il eut une réussite légèrement décalée par rapport à l'an dernier (il fut 2<sup>e</sup> du Trophée 1975).

José Alfonso Alvarez Ruiz, 6<sup>e</sup>, le meilleur Espagnol, deux fois premier au Portugal, une fois en Espagne; deux fois second.

Patrick Lapie, 7<sup>e</sup>, le normand blond, pour qui les 2 CV Cross ne semblent pas assez longs : il remporta plus de Superfinales (trois victoires) qu'il ne gagna en catégorie (deux fois premier, mais seules les finales de catégorie comptaient pour le Trophée); quatre fois second.

Roger, 8<sup>e</sup>, une des révélations de cette année, vainqueur à Pampelune et en Angleterre (435 cm<sup>3</sup>); Tilliette, comme Lapie vainqueur absolu de trois 2 CV Cross, et premier une fois seulement en finale de catégorie; Chiniard premier en 435 à Boningen et qui, pour sa première année de pratique fit des étincelles; Michel Blanc, avec son éblouissante fin de saison (deux fois premier), l'Espagnol tout en nerfs Victor Miralta Gamisans, l'impulsif Patrick Butet qui pousse son volant quand sa voiture lui paraît ne pas aller assez vite, Henri Relet qui salue poliment ses amis à chaque tour... il faudrait les citer tous...



Gérard Tilliette, pas mécontent, à Vandeville. Photo Malard (Citroën 19 471).



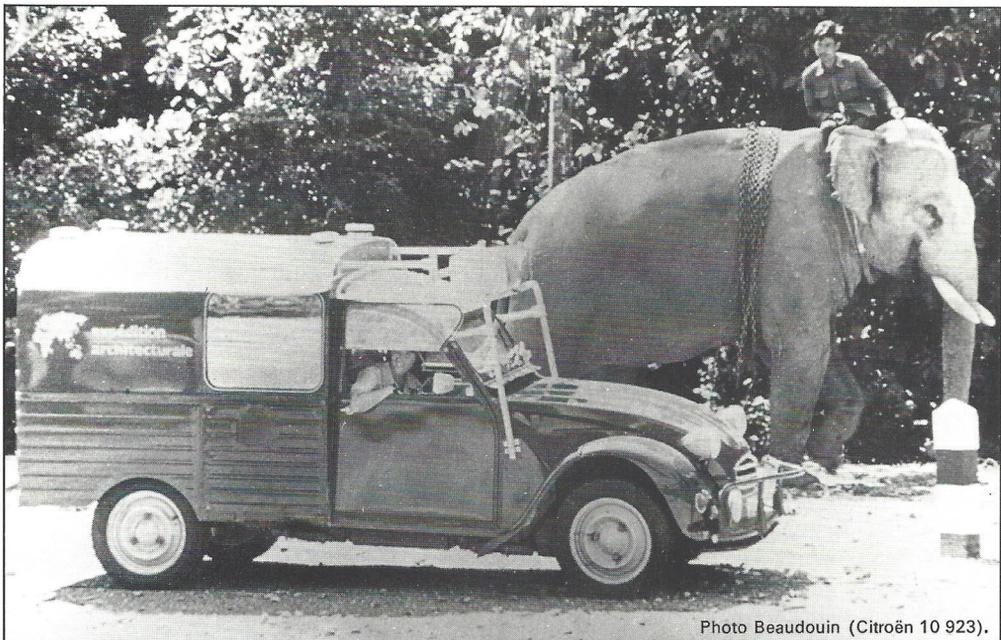


Photo Beaudouin (Citroën 10 923).

# SINGAPORE-ANVERS

Rein et Jan Baudouin : 38 000 kilomètres sans incident  
avec une fourgonnette AK.

Singapour, ville-creuset de l'extrême-Orient où se côtoient Chinois, Malais, Hindous... et un jeune couple belge : Jean Baudouin, 27 ans, expert conseil en architecture, et sa jeune femme Rein, journaliste. Ils rêvaient de voyage. Ils ont vu grand et visé loin : Singapour-Anvers, pas moins.

Eux par avion, leur fourgonnette Citroën par bateau, se rejoignent en début décembre à Singapour. Ils ne vont plus se quitter de 10 mois. Mais attention : tout est prévu. D'abord leur fourgonnette AF 400 est une « P.O. », c'est-à-dire qu'elle a été spécialement construite, de série, pour affronter pistes et climats difficiles.

Et puis elle est équipée dans le détail, transformée pour obtenir un lit confortable de 1,50 m × 2 m; bagages et pièces de rechange rangées dans des caisses hermétiques sous le lit; isolation thermique renforcée; 2<sup>e</sup> roue de secours à la place du réservoir d'essence de série, remplacé par un réservoir de 90 litres placé derrière les sièges.

Singapour-Kuala Trengganu, les plantations d'ananas et de caoutchouc, la jungle et les plages désertes de la côte Est de la Malaisie. Bloqués 10 jours par la Mousson pour la Noël, ils reprennent la route vers l'Est : Malacca, Kuala Lumpur, les Cameron Highlands, quelques jours dans la merveilleuse île de Penang...

*Singapore, melting-pot of the Far East, where Chinese, Malaysians and Indians live side-by-side... A young Belgian couple: Jan Baudouin, 27, architectural consultant, and his young wife Rein, a journalist. Their dream was travel. No half-measures for them: Singapore-Antwerp, no less.*

*They by air, their Citroën light van by sea, wended their ways to Singapore, and there forgathered in early December. Nor were they to part for 10 months. But then, everything had been planned that way.*

*First of all, their AK 400 light van was a „P.O.“ version, built as a standard model specially intended for tough tracks and hard climates.*

*And much thought had gone into its detailed equipment; transformation to provide a comfortable bed 6' 7" long × 4' 11" wide; luggage and spares stored in water-tight compartments under the bed; improved heat insulation; a 2nd spare wheel in the standard petrol tank's place, and a 20-gallon tank fitted instead, behind the seats.*

*Singapore - Kuala Trengganu, pineapple and rubber plantations, the jungle and the deserted beaches of the East coast of Malaysia. After a 10-day hold-up by the monsoon at Christmas-time, they again headed East: Malacca, Kuala Lumpur, the Cameron Highlands, a few days in the lovely island of Penang... Thailand, Bangkok, Laos, Vien-*

# MALAYSIA - BELGIUM

*Rein and Jan Baudouin : 24,000 unhampered miles  
in an AK light van.*

La Thaïlande, Bangkok, le Laos, Vientiane, nature admirable mais piste exécrable jusqu'à Luang Prabang. Rencontre avec les tribus Méos dans les montagnes. Retour à Penang pour embarquer vers l'Inde : Madras, la région aride du Tamil Nadu, Remeswaram détruite par un typhon il y a dix ans, Pondichery, Madurai... En plate-forme sur deux pirogues (voir photo) puis en ferry; un saut jusqu'à Ceylan la magnifique...

C'est le printemps : Mysore, Bombay, les grottes d'Ellora, Ajanta, les temples du Rajasthan. Delhi par la route du désert (48 degrés à l'ombre), Agra, Khajuraho et ses temples suggestifs, Benarès, le Népal... La saison des pluies, les pistes abruptes des Contreforts himalayens. Simla-Shrinagar-Leh : 300 km dans l'Himalaya. Lahore, le Pakistan, Tanti Gharu, les bouddhas géants de Bamiyan, les admirables lacs de Band-i-amir. La piste n'est pas facile, le 2 CV, lentement mais sûrement, passe.

Le Moyen-Age à Kaboul, le XX<sup>e</sup> siècle en Iran, la circulation frénétique de Téhéran (la plus grande peur du voyage). La Turquie avec le lac de Van, Antalya, Istamboul, la Grèce, Belgrade, Munich...

C'est déjà fini. 38 000 km. Toutes les pièces de rechange sont restées sous le lit. Pas un incident, pas même une crevaisson. Pas mal, non ?

*tiane, and beautiful scenery along an abominable track leading to Luang Prabang. Meo tribesmen encountered in the hills.*

*Back to Penang to take ship for India: Madras, the arid region of Tamil Nadu, Remeswaram which was destroyed ten years since by a typhoon, Pondichery, Madurai... on a platform between two canoes (see photo), then aboard a ferryboat for a hop to magnificent Ceylon.*

*Spring had come: Mysore, Bombay, the caves of Ellora, Ajanta, and the temples of Rajasthan. Delhi by the desert road (118° in the shade), Agra, Khajuraho and its suggestive temples, Benares and Nepal.*

*And the rains came, on the steep pathways of the Himalayan foothills. Simla-Srinagar-Leh: over 180 miles through the Himalayas. Lahore, Pakistan, Tanti Gharu, the giant Buddas of Bamiyan, and the admirable lakes of Band-i-Amir. On a track far from easy, the 2 CV got through, slow but sure.*

*Mediaeval Kabul, 20th-century Iran, the frenzied Tehran traffic (worst scare of the whole trip!). Turkey and Lake Van, Antalya, Istanbul, Greece, Belgrade, Munich...*

*And back home already. 24,000 miles. Not one spare part moved out from under the bed. Not one incident. Not even a flat tyre. Not bad going, eh?*

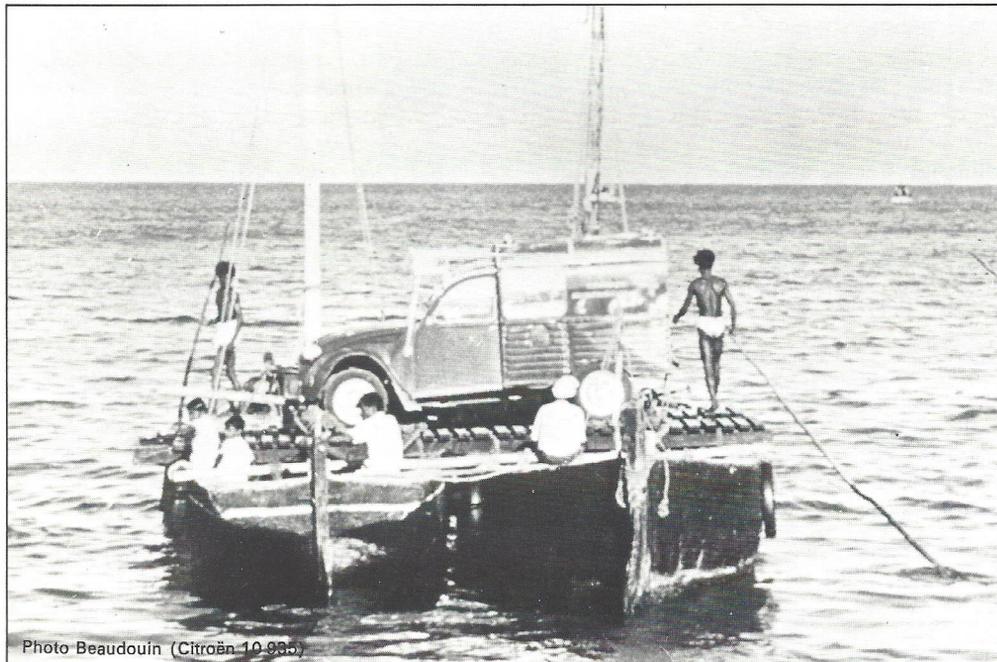


Photo Beaudouin (Citroën 10 995)



# CHEZ L'ANTIQUAIRE

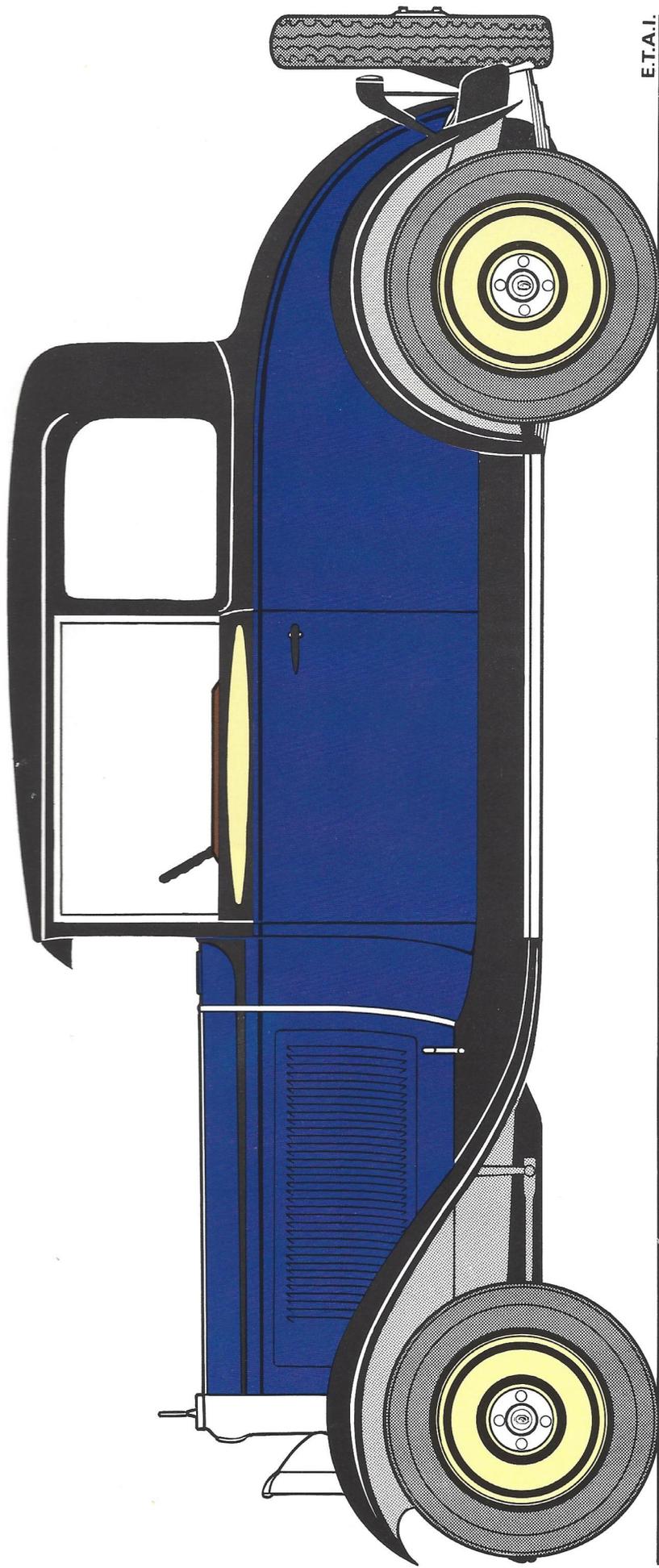
*Citroën C 6 faux cabriolet, 1929*

Présentée au salon de Paris de 1928, la « C6 » (ou plus exactement l'« A.C.6 ») fut la première Citroën à moteur six cylindres. Elle peut être considérée comme la réplique d'époque des voitures américaines de cylindrée moyenne, sans pour autant perdre son « caractère » bien français. Elle était livrable en plusieurs carrosseries, sur la base de deux longueurs de châssis (châssis courts : torpédo, berline, conduite intérieure, cabriolets et faux-cabriolets à deux et quatre places; châssis longs : torpédo grand tourisme, torpédo familial, berline grand tourisme, familiale, coupé de ville). Évoluant vers plus de confort encore, de puissance et de luxe, elle deviendra « C 6 E » ou « C 6 élargie » au printemps 1929, « C 6 F » en octobre de la même année. La « C.G.L. », ou Citroën Grand Luxe (à moteur spécial) sera lancée dans le courant de 1931 et la « C 6 G » (octobre 1931-octobre 1932) terminera la série des « C 6 ».

*First introduced at the 1928 Paris Motor Show, the "C6" (or to be more precise "A.C.6.") was the first Citroën with a six-cylinder engine. It can be considered the counterpart of contemporary middle-of-the-range American cars, without for all that losing its truly French "character". It was available in several body configurations, based on two chassis lengths (short chassis: open tourer, limousine, saloon, two- and four-seater convertibles and hard-tops; long chassis: GT open tourer, family open tourer, GT limousine, family saloon, coupé-de-ville). Trending towards ever greater comfort, power and luxury, it became the "C 6 E" or "widened C 6" in the spring of 1929, and the "C 6 F" that same autumn. The "C.G.L." or "Citroën Grand Luxe" (with a special engine) was to be introduced in 1931, while the "C 6 G" (October 1931 - October 1932) was the last of the C 6 series.*

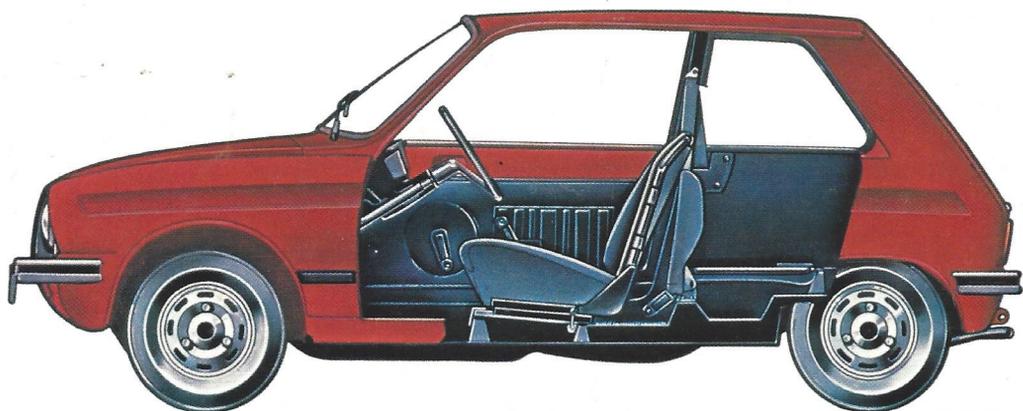
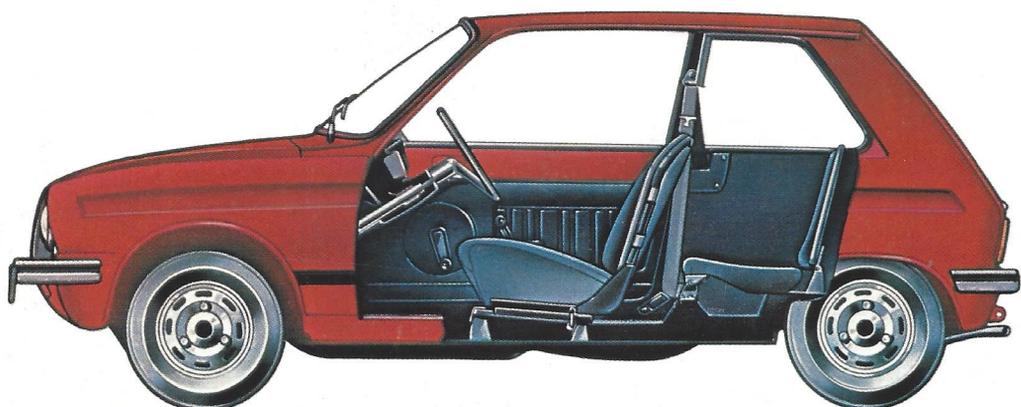
**FICHE TECHNIQUE** : faux-cabriolet C 6, 4 places. **MOTEUR** : six cylindres en ligne, alésage et course 72 × 100, 2 442 cm<sup>3</sup>, 14 cv fiscaux, 45 cv à 3 000 tr/mn, taux de compression 5,25 à 1, vilebrequin à 4 paliers. Soupapes latérales. Graissage sous pression. Allumage par batterie, bobine, allumeur. Carburateur Solex 30 BF VD à bistarter alimenté par « exhausteur » en charge (101). Capacité du réservoir : 55l. **TRANSMISSION** : embrayage à disque unique fonctionnant à sec, pont arrière type « banjo ». Boîte à 3 vitesses et marche arrière. **FREINS** : sur les 4 roues, efficacité augmentée par servo-frein. **DIRECTION** : à vis et roue dentée. Rapport de démultiplication : 1/11. **SUSPENSION** : lames de ressort et amortisseurs à friction. **CARROSSERIE** : faux-cabriolet 4 places avec coffre à bagages à l'arrière. Ébénisteries de luxe. Peinture cellulósique avec ailes émaillées au four. **PNEUS** : Michelin Bibendum de 14 × 45. **DIMENSIONS** : voies avant et arrière 1,32 m, empattement 2,95 m. **PERFORMANCES** : vitesse maximale environ 105 kilomètres/heure.

**TECHNICAL DATA**: C 6 4-seater hard-top. **ENGINE**: Six-cylinder in line, stroke × bore 75 × 100 mm, capacity 2,442 cc, French treasury rating 14 CV, 45 HP at 3,000 rpm, compression ratio 5,25:1, 4-bearing crankshaft. Side valves. Pressure lubrication. Battery, coil and contact-maker ignition. Solex 30 BFVD dual-choke vacuum-feed carburetter (10-litre vacuum tank). Petrol tank capacity: 12 imp. gals. **TRANSMISSION**: single-plate dry clutch, banjo-type rear axle. Gearbox: 3 forward speeds + reverse. **BRAKES**: 4-wheel, efficiency improved by servo control. **STEERING**: hourglass screw and toothed wheel type: reduction gear ratio: 1:11. **SUSPENSION**: blade springs and friction shock-absorbers. **BODY**: 4-seater hard-top with rear luggage boot. De Luxe woodwork Cellulose paint, whitish oven-enamelled wings. **TYRES**: Michelin Bibendum 14 × 45. **DIMENSIONS**: front and rear tracks: 4' 4"; wheelbase: 9' 8". **PERFORMANCE FIGURES**: maximum speed about 65 miles per hour. **CONSUMPTION**: average of 21 miles per gallon.



E.T.A.I.

*Citroën C6 faux-cabriolet, 1929*



---

LN, présentée au Salon de Paris, le 7 octobre, carrosserie Peugeot, mécanique Citroën. Courte, élégante, pratique, économique, elle rallie tous les suffrages, notamment ceux des femmes pour qui elle est la meilleure « voiture de courses ». Les deux sièges arrière se rabattent séparément pour ménager un espace de chargement « sur mesures ».

*LN, presented at the Paris Motor Show, October 7th. Body by Peugeot, moving parts by Citroën. Short, smart, handy and economical, it has the approbation of the public—particularly the feminine public, which deems it the best of "shopping" cars. The two rear seats fold down separately to provide made-to-measure loading space.*

Dessins Editechnic (Citroën 27.18).

---