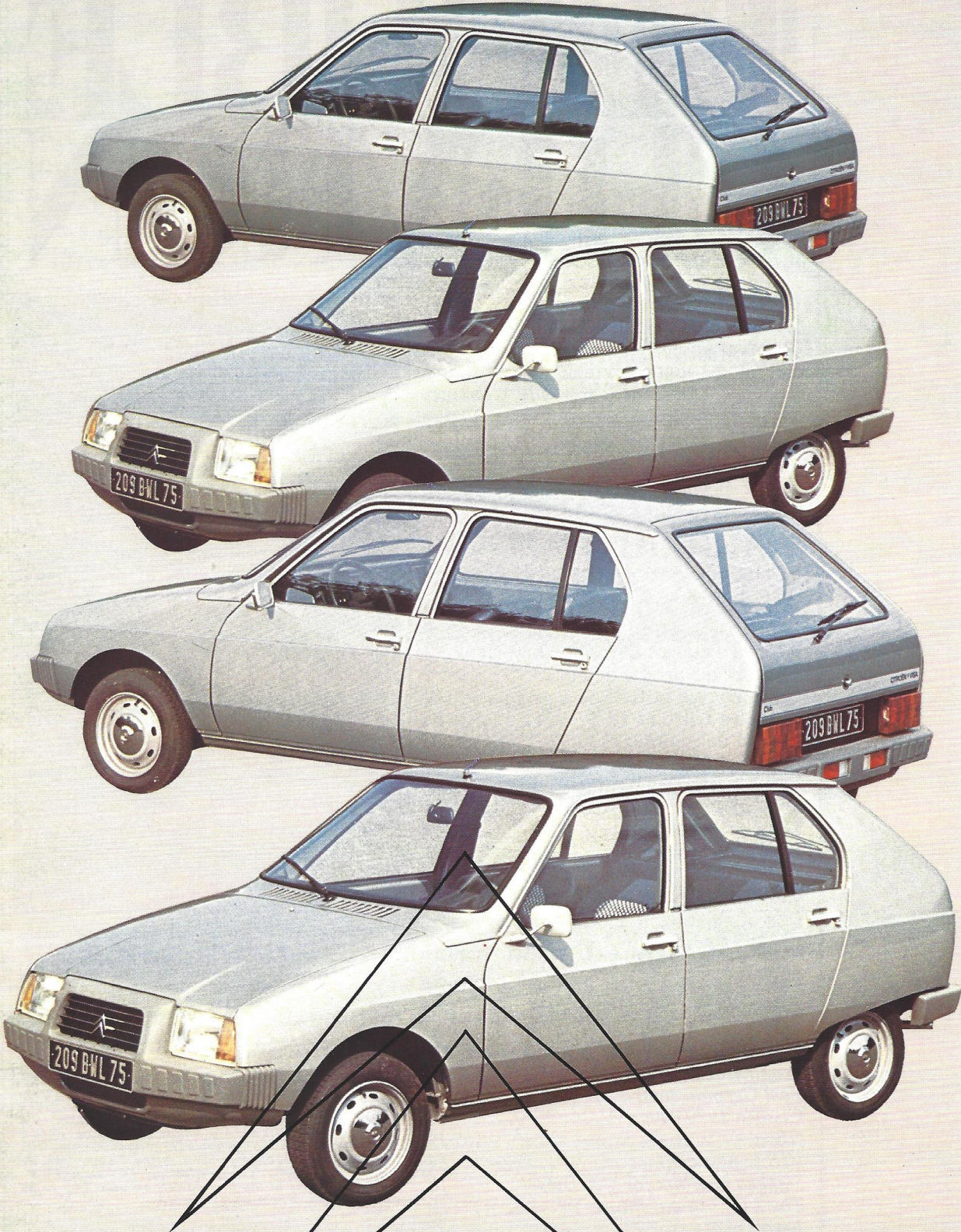




LE DOUBLE CHEVRON

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
Éditorial	3
Échos	4
Accord Peugeot-Citroën-Chrysler ..	8
Chiffres de production	8
Contrat avec la R.D.A.	9
Modèles Citroën 1979	10
Le bas de gamme	10
La GS X3	12
VISA : premier contact	14
5 vitesses pour la CX Diesel	18
Les 2 CV de l'aventure	20
Photo-surprise	23
2 CV Cross : mi-saison	24
Chez l'antiquaire : C4 Commerciale	31

contents :

	Pages
Editorial	3
Snippets	4
PSA Peugeot-Citroën and Chrysler ..	8
Production figures	8
East German contract	9
Citroën 1979 range	10
GS X3	12
VISA: first contact	14
5-speed gearbox for CX Diesel	18
The 2 CVs of adventure	20
Freak photo	23
2 CV Cross: mid-season scoreboard ..	24
The Antiquarian's corner : 1930 C4 ..	31

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

N° 52 (Été 1978)

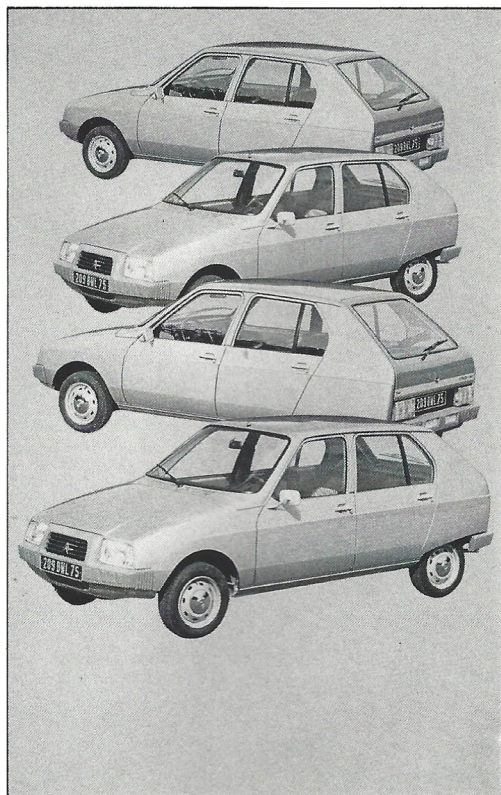


Photo de couverture : VISA, tel est le nom de cette nouvelle Citroën qui, au prochain Salon de l'Automobile de Paris, début octobre, prendra sa place entre l'ensemble 2 CV-Dyane-LN et les GS. Plus et mieux qu'un nouveau modèle, VISA est presque une nouvelle gamme puisqu'elle sera présentée d'emblée en trois versions et deux types de motorisation correspondant aux puissances fiscales françaises de 4 et 5 CV. Photo de couverture : la VISA Club 4 CV. Première description de ces nouveaux modèles en page 14 et ... suite au prochain numéro.

Cover photograph: VISA: such is the name of this new Citroën, which will, at the next Paris Motor Show in early October, take its place between the 2 CV-Dyane-LN group and the GS. Quantitatively and qualitatively superior to a mere new model, the VISA is almost a new range, since it will from the word "go" be available in three versions, with two engine types corresponding to the French Treasury ratings of 4 and 5 CV. On our cover: the 4 CV VISA "Club". First descriptions of the new models on page 14... to be continued in our next issue!

Photos Peyrinet. Citroën 32.1 et 32.2.

éditorial

Les chiffres. Il paraît qu'on peut leur faire dire ce qu'on veut. C'est faux. Mais pour qu'ils soient significatifs, il faut savoir très précisément à quoi ils correspondent et les replacer dans leur contexte. Exemple : doubler ses ventes sur un marché, c'est mieux quand cela signifie passer de 10.000 à 20.000, que passer de 10 à 20! Les chiffres de production sont censés indiquer la courbe de santé d'un constructeur. Pendant les six premiers mois 1978 Citroën a produit 441.752 véhicules, soit 2,8 % de plus que pendant la même période de 1977 (voir tableau page 8). Mais cette mesure de volume doit être pondérée par l'effet de gamme : pendant ces six mois, la production des modèles de bas de gamme a baissé de près de 9,5 %; celle du milieu de gamme (les GS, dont il semble que plus elles ont de concurrentes, mieux elles se vendent — avec l'appoint non négligeable il est vrai du nouveau moteur 1.130 cm³) a augmenté de 7,26 %; et de 23 % les ventes du haut de gamme (les CX, dont 31 % de Diesel qui, après le nouveau moteur 2.500 cm³, pourront maintenant être équipées d'une boîte 5 vitesses, voir page 18). L'incidence bénéfique de cette répartition est importante. C'est l'effet de gamme — et l'effet de prix qui en résulte — qui expriment la santé réelle de l'entreprise.

Figures. You are supposed to be able to make them say anything. This is untrue. But, in order for them to be significant, you must know exactly what they correspond to, and consider them in their proper context. An example: if you double your sales in a given market, a rise from 10,000 to 20,000 is preferable to one from 10 to 20! Production figures are supposed to indicate a manufacturer's health curve. During the first six months of 1978, Citroën produced 441,752 vehicles, or 2.8 % more than in the same period of 1977 (see table page 8). This measure of volume however has to be weighted according to range-bracket: during these same six months, the production of bottom-of-the-range vehicles went down by nearly 9.5 %; that of middle-of-the-range cars (the GSs, which seem to sell the better, the more competition they have—and also, it is true, with the appreciable help of the new 1300 cc engine) has risen by 7.26 %; while sales of the top-of-the-range cars (the CXs, 31 % of them Diesel-engined and which can now, after the 2500 cc engine, be fitted with a 5-speed gearbox—see page 18) have gone up by 23 %. The incidence of this distribution pattern on profits is considerable. It is the range effect—and the price effect resulting from it—which are the true yardstick of the firm's sound health.

LAST MINUTE :

Agreement between PSA Peugeot Citroën and Chrysler Corporation. See page 8.

échos

IMPORTANT

ACCORD P.S.A. PEUGEOT-CITROËN ET FIAT



Photo Guyot (Citroën 2.335)

PARIS (France). PSA Peugeot-Citroën et Fiat ont conclu en juillet un accord pour l'étude et la fabrication en commun d'un véhicule utilitaire léger qui complètera dans ses différentes versions, et sans se substituer aux modèles existants, les gammes respectives des deux groupes et leur apportera ainsi un supplément d'activité. Le montage sera assuré par une filiale commune dans une nouvelle usine à Val di Sangro (centre de l'Italie). La fabrication des différents organes sera répartie de façon à obtenir un équilibre satisfaisant entre les deux partenaires. Un premier accord pour la construction en commun d'un véhicule utilitaire plus lourd (le C 35, 1.800 kg, essence ou Diesel, photo ci-dessus) existe déjà entre Citroën et Fiat depuis 1974. (C 35 Citroën produits au 30 juin 1978 : 42.650.)

P.S.A. PEUGEOT-CITROËN/ FIAT AGREEMENT

PARIS (France). In July, PSA Peugeot-Citroën and Fiat concluded an agreement to design and build in common a light utility vehicle which will, in its various versions, complete the respective ranges of both groups, thus bringing them additional activity while not taking the place of existing models. Assembly will be carried out by a common subsidiary in a new fac-

tory at Val di Sandro (central Italy). The production of the various components will be distributed in such a way as to achieve a satisfactory balance between the two partners. An earlier agreement for the joint production of a heavier utility vehicle (the C 35 — 1,800 kg = 4,000 lbs, petrol or Diesel, photo inside) had already been made between Citroën and Fiat in 1974. (Citroën C 35 production to 30 June 1978: 42,650).

UN PRIX POUR TERANGA

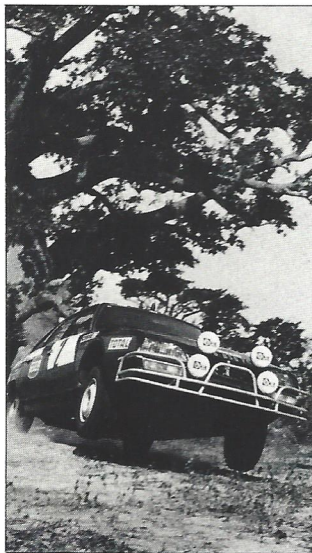


Photo Peyrinet-Malard (Citroën 7.442)

BIARRITZ (France). Le film « Teranga Rallye » réalisé par Claude Caillet et les Relations Publiques Citroën sur le Tour Automobile du Sénégal 1977, a été primé dans la catégorie « films pour grands publics » au Festival français du film d'entreprise organisé à Biarritz, du 7 au 10 juin. Le jury a en outre sélectionné ce film pour représenter la France au Festival international du film d'entreprise qui aura lieu à Vienne en automne prochain.

A PRIZE FOR TERANGA

BIARRITZ (France). The film "Teranga Rally", produced by Claude Caillet and Citroën's Public Relations about the 1977 "Motor Tour of Senegal" Rally, received an award in the "film for the

general public" category in the French Business Film Festival organized at Biarritz between 7 and 10 June. The jury furthermore selected this film to represent France at the International Business Film Festival to be held in Vienna next autumn.

G.T. AU C.N.P.

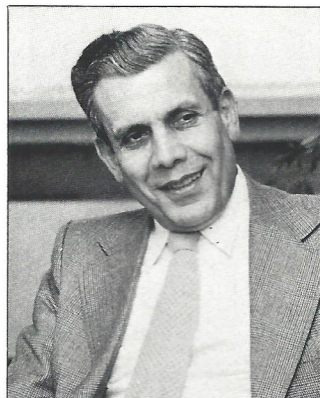


Photo Guyot (Citroën 6A115)

PARIS (France). M. George Taylor, président du Directoire des Automobiles Citroën, déjà président de l'Union des Annonceurs de publicité, a été nommé, le 29 juin dernier, vice-président représentant les annonceurs au Conseil National de la Publicité.

G.T. MEMBER OF C.N.P.

PARIS (France). Mr. George Taylor, chairman of the Automobiles Citroën Directorate and already chairman of the French Advertisers' Union, was on 29 June last named vice-president of the Conseil National de la Publicité (French Advertising Council).

ORENSE PREMIÈRE

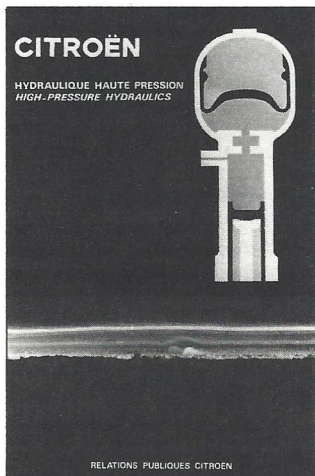
ORENSE (Espagne). La première phase d'installation (35.700 m²) de l'usine Citroën d'Orense en Galice, a été inaugurée le 24 mai 1978. La nouvelle usine fabrique des pièces mécaniques desti-

nées à l'usine Citroën de Vigo. En 1977, Citroën a augmenté sa production en Espagne de 7,5 % par rapport à 1976, soit 141.559 véhicules. Les immatriculations totales de Citroën ont représenté en 1977 14,4 % du marché espagnol.

ORENSE PREMIÈRE

ORENSE (Spain). *The first phase of installation (385,000 sq ft) of the Citroën works at Orense, Galicia, was inaugurated on 24 May 1978. The new factory produces mechanical parts intended for Citroën's Vigo works. In 1977, Citroën increased its Spanish production by 8.2 % over 1976, for a total of 141,559 vehicles. Registration of Citroën private cars in 1977 accounted for 12.4 % of the Spanish market.*

TOUT SUR L'HYDRAULIQUE



Document Citroën 30.119

PARIS (France). Dernière parue dans la production du département technique des Relations Publiques Citroën : une brochure décrivant l'utilisation de l'hydraulique haute pression sur les modèles Citroën, ses principes, son fonctionnement (suspension, freinage, direction).

READ ALL ABOUT... HYDRAULIC SYSTEMS

PARIS (France). *Latest production of the technical department of Citroën's Public Relations Division: a*

brochure describing the use of hydraulics in Citroën models, its principles and how it works (suspension, brakes, steering).

RALLYE DU CAMEROUN

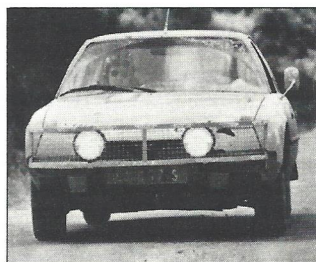


Photo Citroën 7.486

YAOUNDE (Cameroun). Une CX 2400 Pallas pilotée par l'équipage Lassalle-Thillien s'est classée seconde au rallye du Cameroun, 1.000 km de pistes difficiles, les 17 et 18 juin 1978. Félicitations.

CAMEROUN RALLY

YAOUNDE (Cameroun). *A CX 2400 Pallas driven by the Lassalle-Thillien team came in second in the Cameroun Rally—600 miles of difficult tracks—on 17 and 18 June, 1978. Congratulations!*

LE RENDEZ-VOUS DES ARDENNES



Dessin « Attraction » (Citroën 12.226)

BRUXELLES (Belgique). Pour le 30^e anniversaire de la 2 CV, le 2 CV-Dyane-Club de Belgique (responsable : J. Vlamincq, Labbelam 10, 1900 Overysel, tél. : 02/653.78.77) a organisé un rassemblement international des « fans » de la 2 CV et modèles dérivés, le 13 août à Rochefort dans les Ar-

dennes. Au programme : bal, expositions artisanales et artistiques, concours de 2 CV aménagées ou décorées, etc...

ARDENNES RV

BRUSSELS (Belgium). *For the 2 CV's 30th birthday, the 2 CV-Dyane Club of Belgium (headed by J. Vlamincq, Labelaan 10, 1900 Overysel, phone: 02/653.78.77) has organized an international get-together of the fans of the 2 CV and derived models, on 13 August, at Rochefort in the Ardennes. On the programme: a ball, crafts and arts exhibitions, contests for the best adapted and the best decorated 2 CVs, etc.*

"OPÉRATION DIESEL"



Photo Sejnost (Citroën 7.467)

PARIS (France). « Opération Diesel » est le titre d'un film en couleur de Claude Caillet sur la participation de 3 équipes féminines à bord de 3 CX Diesel au Rallye Monte-Carlo 1977. On y voit comment, confrontées sur la neige à des voitures étudiées pour la compétition, ces 3 CX Diesel rigoureusement de série ont terminé sans un seul incident ce rallye célèbre dans le monde entier (voir « Double Chevron » n° 50). Des copies de ce film (de 13 minutes 15) sont prêtées sur demande aux Relations Publiques Citroën.

"OPERATION DIESEL"

PARIS (France). « Operation Diesel » is the title of a colour film by Claude Caillet

concerning the 3 feminine teams who took part in the 1977 Monte-Carlo Rally in 3 CX Diesels. It shows how, faced on snowy roads with cars built for competition, these three strictly standard production CX Diesels all finished without a single incident in this world-famous rally (see "Double Chevron" No. 50). Copies of this film (lasting 13' 15") are available on loan, on request to Citroën Public Relations, 133, quai André Citroën, 75015 Paris.

VELIZY II : LE RALLYE DES RALLYES



Photo Lacoste (Citroën 30.135)

VÉLIZY (France). Pour son sixième anniversaire, le centre commercial de Vélizy II, dans la banlieue sud-ouest de Paris, a célébré les rallyes automobiles, du 5 au 21 mai, et offert à ses clients, avec l'amicale complicité de Citroën, une rétrospective en cinq tableaux, cinq films et un ordinateur, des grandes heures Citroën en compétition automobile : le rallye du Sénégal, le rallye du Maroc, la ronde hivernale de Chamonix, le rallye Monte-Carlo, mais aussi les 2 CV Cross. Aux heures de pointe, des pilotes célèbres sont gentiment venus répondre aux questions du public (ci-dessus Christine Dacremont, première à Monte-Carlo en catégorie Diesel de série). Depuis plus de 15 ans, le Centre de Recherches et

d'Études de Citroën est implanté à Vélizy. Plus de 2.000 personnes travaillent dans ce centre technique de 50.000 m³

VELIZY II : RALLY OF RALLIES

VÉLIZY (France). For its sixth anniversary, Vélizy II Shopping Centre in the southwest suburbs of Paris highlighted motor rallies, from 5 to 21 May; with the friendly collusion of Citroën, it offered its customers a five-picture, five-film and single-computer retrospective of the shining hours of Citroën in competitive motoring: the Senegal Rally, the Morocco Rally, the Chamonix "Winter Merry-go-Round", the Monte-Carlo Rally, but also 2 CV Cross racing. At peak hours, well-known racing drivers kindly came to answer the public's questions (inside: Christine Dacremont, first at Monte-Carlo in the standard production Diesel category). Citroën's Research and Study Centre has been located at Vélizy for over 15 years. This technical centre employs in the present time over 2,000 staff and covers 540,000 square feet.

FARDIERS POUR L'ARMÉE



Photo Lohr (Citroën 10.961)

STRASBOURG (France). L'armée française vient de passer avec la Société Lohr un premier contrat d'achat de 218 fardiers légers tout terrain pour les commandos et les troupes aéroportées. Ce véhicule à quatre roues motrices est équipé du moteur de la Citroën Mehari (602 cm³). Les éléments de carrosserie sont fabriqués chez Lohr à Hangenbieten, le

montage est fait par l'usine Citroën de Bruxelles-Forest.

TRUCKS FOR THE ARMY

STRASBOURG (France). The French Army has just signed with the Lohr Company a first contract for the purchase of 218 cross-country light trucks for commandos and airborne troops. This vehicle, with four driving wheels, is fitted with the Citroën Mehari's 602-cc engine. Body components are manufactured at the Lohr works at Hangenbieten, assembly being in the hands of the Citroën factory at Brussels-Forest (Belgium).

A LA FRANÇAISE



Photo (Citroën 30.132)

FRANCFORT (Allemagne). Quel rapport entre une jolie fille, des pots de yogourt et des 2 CV? Un concours lancé par la firme laitière française Chambourcy en Allemagne avec le slogan : « Jouir comme les Français ». Avec le concours de Mlle Marlène Charell, vedette du Lido, et trois 2 CV 6 pour les gagnants.

"A LA FRANÇAISE"

FRANKFURT (Germany). What connection can there be between a lovely girl, yoghurt pots and 2 CVs? There is one: a contest sponsored by the French dairy firm of Chambourcy in Germany, backed by the slogan "Enjoy life the way the French do", Miss Marlène Charell, Lido star, and three 2 CV 6s for the winners.

LA JEEP DE LA PAIX



Photo Guyot (Citroën 3 D 132)

PARIS (France). Plus de 7.800 Citroën de type méhari ont été livrées à l'armée française. Depuis 7 ans déjà, ce véhicule de liaison, route et tous chemins, fait partie du parc de l'armée, qui l'a choisi comme remplaçante de la jeep en temps de paix. En 1978, 1.000 méhara de plus iront faire leur service militaire.

THE JEEP OF PEACE

PARIS (France). Over 7,800 Mehari-type Citroëns had so far been supplied to the French Army. For the past 7 years, this liaison vehicle, able to cope with any sort of ground, has been on the Army's strength as a peace-time replacement for the jeep. In 1978, a further 1,000 Mehara will be pressed into military service.

A HAUTEUR D'HOMME



Photo Guyot (Citroën 30.133)

VÉLIZY (France). Non sans une certaine hauteur de vue, les Relations Publiques Citroën présentent au public de diverses expositions un règlement des 2 CV Cross

particulièrement lisible, à condition d'y pénétrer — au sens propre —. C'est un facsimilé du règlement 1978 qui ne mesure pas moins de 2 m de haut.

BLOW-UP

VÉLIZY (France). Not afraid of a lofty approach, Citroën's Public Relations offer the public, at various exhibitions, a particularly legible set of the rules of 2 CV Cross racing—providing you enter it, in the true sense of the term. It is a facsimile of the 1978 regulations and is over 6 ft tall.

2 CV - 1 CHAMEAU

A COMPARISON BETWEEN THE CITROËN 2CV AND ITS CLOSEST RIVAL

PERFORMANCE	2CV	1000L
Autonomie	1000 km (with 40 litres of fuel)	1000 km (with 40 litres of fuel)
Top speed	130 km/h	130 km/h
Manoeuvrability	Very good (steering, suspension, brakes)	Very good (steering, suspension, brakes)
Seating	2 seats (with optional 4th seat)	2 seats (with optional 4th seat)
Upholstery	Available in 10 different colours	Available in 10 different colours
Lighting	4 lights (2 front, 2 rear)	4 lights (2 front, 2 rear)
Storage	2 lockable storage compartments	2 lockable storage compartments
Accessories	Optional: radio, clock, etc.	Optional: radio, clock, etc.
Price	£1,200 (including VAT)	£1,200 (including VAT)

CITROËN 2CV

Document Citroën 30.101

LONDRES (Grande-Bretagne). Depuis près de trente ans qu'elle existe, que peut-on encore trouver à dire d'original sur la 2 CV? Citroën-Angleterre y est parvenu avec cette publicité qui compare ligne à ligne la 2 CV à un chameau : consommation de carburant et d'eau, vitesse maxi, suspension, sièges, garnitures, habitabilité, transmission, direction... etc., jusqu'au prix. La 2 CV s'en tire à son avantage.

2 CV, 1 CAMEL

LONDON (England). After its thirty years on the scene, what remains to be said—in an original manner—about the 2 CV? Citroën managed it—with this ad consisting of a point-by-point comparison between the 2 CV and the camel: fuel and water consumption, maximum speed, suspension, seating, upholstery, space availability, transmission, steering, etc., down to the price itself. The 2 CV wins all along the line.

LN et TINTIN



BRUXELLES (Belgique). « Come back » du célèbre Tintin et de son sympathique chien Milou. Ces héros du dessinateur Hergé sont apparus sur les murs de Belgique en proclamant leur choix raisonnable en matière d'automobile : la Citroën LN, qui leur simplifie la vie. « Je dirais même plus » a dit l'un des Dupont : « elle leur simplifie la vie ».

LN AND TINTIN

BRUSSELS (Belgium). Tintin and his faithful dog Milou have staged a come-back. Artist Hergé's heroes have adorned the hoardings of Belgium, proclaiming their reasonable choice where cars are concerned: the Citroën LN, which makes their life easier. "And furthermore", declared one of the Duponts, it makes their life easier".

VETIKKO REMORQUE



Dessin Vetikko (Citroën 12.201)

échos

ACCORD PEUGEOT - CITROËN ET CHRYSLER CORPORATION

Le 10 août 1978, PSA Peugeot-Citroën et Chrysler Corporation ont publié le communiqué commun suivant :

«PSA Peugeot-Citroën et Chrysler Corporation annoncent la conclusion d'un accord concernant les activités de Chrysler en Europe et notamment celles de Chrysler France, Chrysler Grande-Bretagne, Chrysler Espagne.

«Aux termes de cet accord, qui est soumis à l'approbation des gouvernements et instances concernés, Chrysler Corporation transférera à PSA Peugeot-Citroën les intérêts qu'elle détient dans les sociétés ci-dessus mentionnées. En contrepartie, Chrysler Corporation recevra de PSA Peugeot-Citroën 1.800.000 actions nouvelles à créer à titre de rémunération d'apport et une somme de 230 millions de dollars. Chrysler Corporation détiendra alors environ 15% du nouveau capital de PSA Peugeot-Citroën et conservera ainsi des intérêts importants sur le marché européen. En outre, afin d'assurer la transition dans les meilleures conditions possibles, Chrysler Corporation continuera jusqu'à la fin de 1980 d'être associée directement à la gestion et aux résultats des trois sociétés européennes de Chrysler.

«Cet accord fera du groupe PSA le premier constructeur d'automobiles et consolidera ainsi sa position sur le plan international. En outre, la rationalisation des fabrications et une standardisation plus poussée permettront au groupe PSA ainsi élargi d'assurer à son personnel une plus grande sécurité d'emploi et d'utiliser dans les meilleures conditions son nouveau potentiel industriel.

«L'indépendance réciproque, la personnalité des réseaux et des images de marque de Peugeot, de Citroën et de Chrysler en Europe seront maintenues. Les dimensions du groupe permettront par l'intermédiaire des trois réseaux d'offrir à la clientèle une gamme de produits plus large et bien adaptée à ses besoins.»

A titre indicatif : l'ensemble de la production 1977 PSA Peugeot-Citroën (1.518.000 véhicules) et Chrysler Europe (774.000 véhicules) représentait 2.292.000 véhicules. Chiffre d'affaires : 11.779.766.000\$ (8.523.766.000\$ et 3.256.000.000\$). Effectifs : 261.000 personnes (184.000 et 77.000).

On 10 August 1978, PSA Peugeot-Citroën and the Chrysler Corporation published the following joint communique:

"PSA Peugeot-Citroën and the Chrysler Corporation announce the conclusion of an agreement concerning Chrysler's European operations, and in particular those of Chrysler France, Chrysler Great Britain and Chrysler Spain.

"According to this agreement, subject to the approval of the Governments and Authorities concerned, the Chrysler Corporation is to transfer its interests in the above-named companies. The Chrysler Corporation will per contra receive from PSA Peugeot-Citroën, as consideration for the transfer, 1,800,000 new shares to be created and the sum of 230 million dollars. The Chrysler Corporation will then hold about 15% of PSA Peugeot-Citroën's new capital, thus retaining major interests in the European market. Moreover, in order that the transition shall take place in the best conditions, the Chrysler Corporation will, until the end of 1980, continue to be directly concerned in the management and results of Chrysler's three European companies.

"By this agreement, the PSA group will become the largest motor-car manufacturers in Europe and thus consolidate its position internationally. Rationalization of production and more highly developed standardization will moreover enable the widened PSA group to afford its personnel greater employment security and to use its new industrial potential in the most favourable conditions.

"The reciprocal independence, network personality and brand image of Peugeot, Citroën and Chrysler in Europe will be maintained. The group's dimensions will make it possible, through the three networks, to offer customers a wider range of products well adapted to their needs."

As an indication, the overall 1977 production of PSA Peugeot-Citroën (1,518,000 vehicles) and that of Chrysler Europe (774,000 vehicles) represented 2,292,000 vehicles. Turnover: \$11,779,766,000 (\$8,523,766,000 and \$3,256,000,000). Personnel employed: 261,000 (184,000 and 77,000).

PRODUCTION AUTOMOBILES CITROËN				
6 MOIS	1978	1977	Var. 77/78	1976
	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections	— petites collections + petites collections
Production voitures particulières	369.648 384.442	359.539 383.535	+ 2,8 + 0,2	324.855 348.411
Production véhicules utilitaires	35.497 57.310	34.312 45.029	+ 3,4 + 27,2	36.454 46.410
TOTAL PRODUCTION	405.145 441.752	393.851 428.549	+ 2,8 + 3	361.309 394.821
Exportation voitures particulières	196.094 210.888	189.816 213.813	+ 3,3 — 1,3	157.359 180.984
Exportation véhicules utilitaires	8.715 19.442	7.025 17.727	+ 24 + 9,6	7.190 17.077
TOTAL EXPORTATION	204.809 241.416	196.841 231.540	+ 4 + 4,2	164.549 198.061



Photo Georges Azenstarck (Citroën 30.134)

8 juin 1978, ambassade de la R.D.A. à Paris : signature du contrat R.D.A.-Citroën pour la fourniture d'une usine de joints homocinétiques. A gauche : M. Raymond Ravenel, membre du Directoire des Automobiles Citroën. A droite : M. Neubert, directeur général d'Industrieanlagen-Import.

8 June 1978, at the GDR Embassy, Paris : signature of the GDR-Citroën contract for the supply of a homokinetic couplings factoring. Left : Mr Raymond Ravenel, Member of the Automobiles Citroën Directorate. Right : Mr Neubert, General Director of Industrieanlagen-Import.

ACCORD R.D.A.-CITROËN

Le 8 juin 1978, à l'ambassade de la République Démocratique Allemande à Paris, un important contrat a été signé entre la S.A. Automobiles Citroën (représentée par M. Raymond Ravenel, membre du Directoire) et les centrales I.A.I. et Transmach (représentées par le directeur général Neubert), en présence de M. G. Mittag, membre du bureau politique et secrétaire du Comité Central et de M. Beil, secrétaire d'État au Commerce extérieur de la R.D.A. et de M. Jean-François Deniau, ministre français du Commerce extérieur.

Ce contrat de 1,6 milliard de francs, le plus important jamais signé entre la République Démocratique Allemande et la France, porte sur la fourniture par Citroën à la République Démocratique Allemande, d'une usine de fabrication de transmissions homocinétiques, qui sera implantée à Zwickau-Mosel en R.D.A. et comportera une forge, une usine de fabrication de transmissions et des annexes.

Les travaux, commencés en juin 1978, doivent permettre d'assurer la mise en route industrielle de l'usine au début de 1981. La capacité de celle-ci doit permettre de fabriquer les transmissions de 675.000 véhicules par an. Une partie de cette production sera utilisée pour l'usage de la R.D.A. ; une autre partie sera achetée par Citroën.

Cet accord exprime et exploite l'avance technologique de Citroën en matière de conception et de fabrication de véhicules à traction avant. (Depuis 1936, 100 % des voitures Citroën sont à traction avant), en même temps qu'il illustre, après le contrat avec la République Socialiste de Roumanie, le dynamisme et la stratégie réfléchie de Citroën-Industrie sur les marchés étrangers.

On 8 June 1978, at the Paris Embassy of the German Democratic Republic, an important contract was signed between SA Automobiles Citroën (represented by Mr Raymond Ravenel, Member of the Directorate) and IAI and Transmach Centres (represented by General Director Neubert), in the presence of Mr G. Mittag, member of the political bureau and secretary of the Central Committee, of Mr Beil, GDR Secretary of State for Foreign Trade, and of Mr Jean-François Deniau, French Minister for Foreign Trade.

This 1.6 billion franc contract, the largest ever signed between the German Democratic Republic and France, covers the supply of a factory for the manufacture of homokinetic couplings by Citroën to the German Democratic Republic. It is to be built at Zwickau-Mosel in Eastern Germany, and will comprise a forge, the couplings production factory, and auxiliary shops and stores.

Work on the factory, begun in June 1978, should allow industrial production to begin in early 1981. The factory's capacity should be sufficient to allow the production of enough couplings to equip 675,000 vehicles yearly. Part of this production is to be used within the GDR, another part being purchased by Citroën.

This agreement expresses and applies Citroën's technological advance in the field of front-wheel-drive vehicle design and construction (ever since 1936, 100 % of Citroën cars have had front-wheel drive), while also illustrating the go-ahead attitude and the strategy of Citroën in foreign markets, after the contract concluded with the Socialist Republic of Rumania.

MODELES 1979

Les plus importantes nouveautés présentées par Citroën dans la gamme de ses modèles 1979 consistent en l'apparition d'une nouvelle GS équipée d'un moteur 1 299 cm³ : la GS X3, qui remplace la GS X2 (voir page 12), et l'équipement en option de la CX 2500 Diesel par une boîte 5 vitesses (page 18); sans oublier bien entendu les nouvelles VISA (page 14) qui seront commercialisées en octobre.

The chief innovations presented by Citroën in its 1979 model range are the introduction of a new GS with a 1299 cc engine: the GS X3, to replace the GS X2 (see page 12); and the optional fitting of the CX 2500 Diesel with a 5-speed gearbox (page 18); not to mention the new VISAS (page 14), to be put on the market in October.

2 CV SPÉCIAL

La 2 CV spécial (photo ci-dessous) est équipée des glaces de custodes comme la 2 CV 6 et peut bénéficier des mêmes options (embrayage centrifuge, sièges avant séparés avec garnissage tissu). Nouvelles couleurs : beige Nevada, jaune mimosa, mandarine.

2 CV SPECIAL

The 2 CV Special (see photo below) is fitted with rear side-windows like those of the 2 CV 6, and can receive the same optional extras (centrifugal clutch, separate front seats upholstered in fabric).

New colours: Nevada beige, mimosa yellow, mandarin orange.

2 CV 6

Le moteur 602 cm³ de la 2 CV 6 est équipé d'un carburateur double corps (au lieu d'un carburateur simple corps), ce qui permet d'obtenir un gain de puissance : 29 ch DIN à 5.750 tr/mn au lieu de 26 ch DIN à 5.500 tr/mn.

Le couple maximum DIN est inchangé (4 m/kg à 3500 tr/mn).

Remplacement de la baguette aluminium de bas de caisse par un adhésif noir sur la 2 CV 6 confort.

2 CV 6

The 2 CV 6's 602 cc engine is fitted with a dual carburettor (instead of a single one), giving it greater power: 29 HP DIN at 5750 rpm instead of 26 HP DIN at 5500 rpm.

The maximum DIN torque remains unchanged (29 lb.ft at 3500 rpm).

The aluminium trim strip at the bottom edge of the body is replaced by a black adhesive strip on the 2 CV 6 "Confort".

DYANE 6

Nouvelles couleurs : beige Nevada, jaune mimosa, mandarine.

DYANE 6

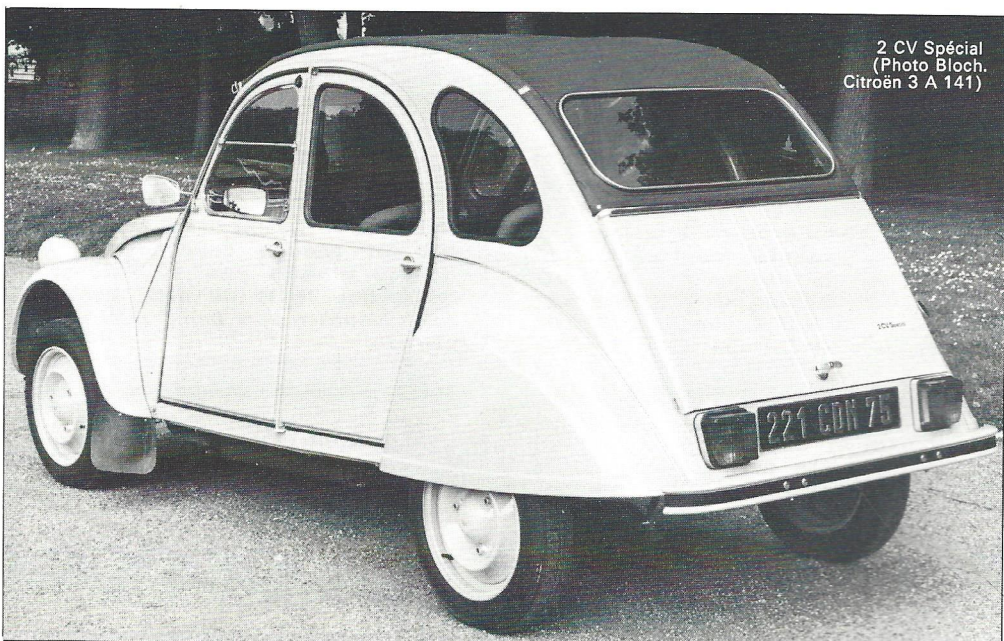
New colours: Nevada beige, mimosa yellow, mandarin orange.

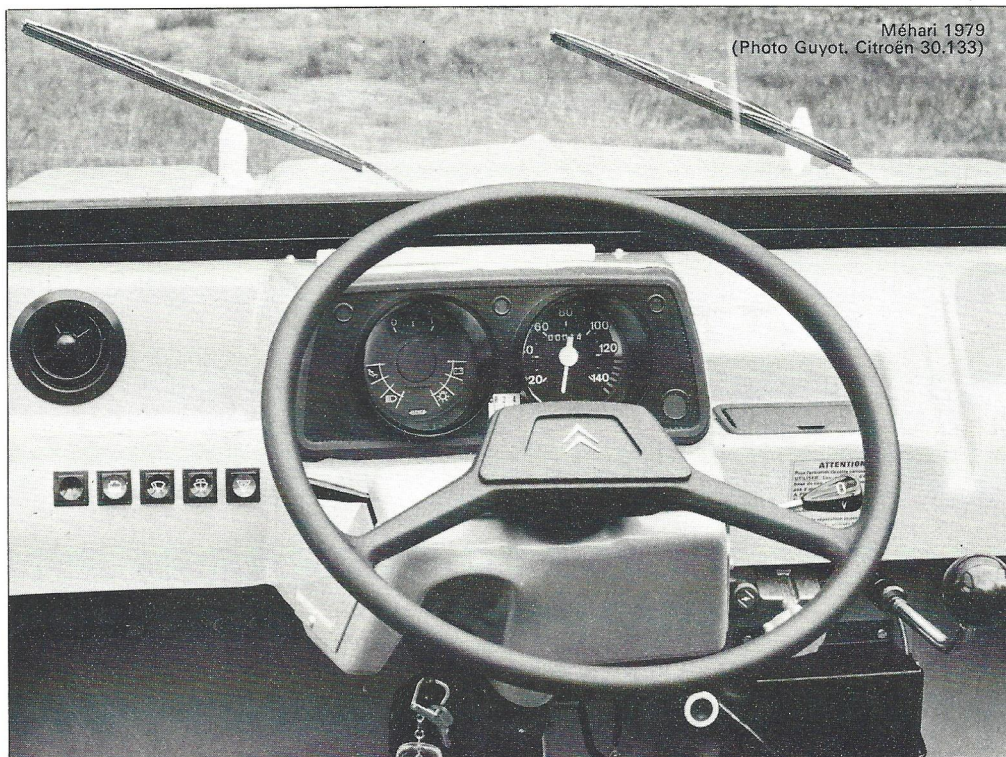
ACADIANE

Ce nouveau modèle utilitaire de 475 kg de charge utile, lancé en février 1978 (voir

ACADIANE

This new utility model, with a payload of 475 kg (1045 lbs), was introduced in





Méhari 1979
(Photo Guyot, Citroën 30.133)

Double Chevron 51), remplace désormais les fourgonnettes AZU et AK.

MÉHARI

Le moteur 602 cm³ subit la même amélioration que celui de la 2 CV 6. Nouveau tableau de bord à cadrans ronds de type LN (Photo ci-dessus).

LN

Garnissage targa noir en série. Nouvelle commande centrale de basculement du siège passager. Nouveau dessin du monogramme du hayon arrière.

Deux nouvelles options sont proposées :

- Garnissage des sièges mixte simili/jersey pied de coq noir et blanc avec dossiers des sièges avant inclinables.
- Combiné essuie-glace/lave-glace de lunette arrière.

Nouvelles couleurs : bleu polaire, jaune mimosa, vert dryades.

February 1978 (see Double Chevron 51); it will henceforward replace the AZU and AK light vans.

MEHARI

The 602 cc engine has been improved in the same way as that of the 2 CV 6. A new dashboard, with round LN-type dials, is fitted (photo above).

LN

Black targa garnishings standard. New passenger-seat reclining control. Redesigned monogram on tail door.

Two new options available:

- Black-and-white broken-check imitation jersey seat upholstery, with reclining front-seat backs.
 - Combined rear-window washer/wiper.
- New colours: polar blue, mimosa yellow, dryad green.

MODÈLES	CV puissance fiscale française	Cylindrée cm ³	Puissance DIN ch-tr/mn	Vitesse maximum	Consommation 90 km/h urbaine	
2 CV Spécial	2	435	24/7.000	102	5,8 l	6,3 l
2 CV 6	3	602	29/5.750	110	6,0 l	6,9 l
DYANE 6	3	602	32/5.750	120	5,7 l	7,2 l
LN berline entreprise	3	602	32/5.750	120	5,9 l	7,2 l
MÉHARI	3	602	29/5.750	100	7,5 l	6,9 l
ACADIANE	3	602	31/5.750	100		

GS: X3 REMPLACE X2

Tous les modèles GS 1979 bénéficient des modifications suivantes :

- Nouvelle synchronisation de la boîte de vitesses.

- Augmentation de la puissance du démarreur, portée de 0,8 CV à 1,3 CV sur les GS tous types.

Batterie de 12 V — 200/40 Ah au lieu de 175/35 Ah sur les GS Spécial, GS Club et GS Pallas.

Batterie de 12 V — 225/45 Ah maintenue sur GS X et GS X3.

Cet équipement autorise de meilleurs démarrages à froid.

- Abaissement des points d'ancrage des ceintures de sécurité avant sur les pieds milieu.

- Création de nouveaux bandeaux de porte de coffre avec sigles incorporés et suppression des sigles sur les ailes avant droites des GS Club et Pallas.

- Nouvelles couleurs : beige Nevada, brun Vésuve, jaune mimosa, vert reinette, bleu régate.

La GS X3 (1299 cm³)

Une GS X3 (photo page 13) équipée d'un moteur de 1.299 cm³ remplace la GS X2 (moteur 1.222 cm³). Cette augmentation de cylindrée procure un couple amélioré, une conduite plus souple à bas régime, de meilleures reprises et une consommation réduite de plus d'un litre en consommation urbaine.

Le nouveau moteur 1.299 cm³ a les caractéristiques suivantes :

Type : G13/625.

4 cylindres à plat opposés deux à deux.

Puissance fiscale française : 7 CV.

Cylindrée : 1.299 cm³.

Alésage : 79,4 mm — Course : 65,5 mm.

Rapport volumétrique : 8,7/1.

Puissance maximum DIN : 65 ch ou 47,8 kW à 5.500 tr/mn.

Couple maximum DIN : 10 m.kg ou 98 m.N à 3.500 tr/mn.

Les rapports de la boîte de vitesses sont identiques à ceux de la boîte de vitesses de la GS X2. C'est-à-dire :

— 3,8182 en 1^{re}, soit : 7,11 km/h à 1.000 tr/mn.

— 2,2941 en 2^e, soit : 11,85 km/h à 1.000 tr/mn.

— 1,5000 en 3^e, soit : 18,13 km/h à 1.000 tr/mn.

All 1979 GS models embody the following improvements:

- *New gearbox synchronization.*

- *Starter power increased from 0.8 HP to 1.3 HP on all GS types.*

12 V—200/40 Ah battery (instead of 175/35 Ah) on GS Special, GS Club and GS Pallas.

12 V—225/45 Ah battery maintained on GS X and GS X3. This feature makes for easier cold starting.

- *Safety-belt attachments on centre pillars lowered.*

- *New boot-door strips with integrated monograms fitted, the monograms on the right wing of GS Club and Pallas being done away with.*

- *New colours: Nevada beige, Vesuvius brown, mimosa yellow, apple green and regatta blue.*

The GS X3 (1299 cc)

The GS X3 (photo page 13), fitted with a 1299 cc engine, replaces the GS X2 (1222 cc). This increase in swept volume gives improved torque, smoother operation at low revs, better pick-up and improved fuel consumption in town (about three more miles to the gallon).

The new engine's specifications are as follows:

Type: G13/625.

Flat four (2 opposed banks of 2 cylinders).

French Treasury rating: 7 CV.

Swept volume: 1299 cc.

Bore: 79.4 mm (3.126") - Stroke: 65.6 mm (2.583").

Compression ratio: 8.7:1.

Maximum power, DIN: 65 HP or 47.8 kW at 5500 rpm.

Maximum torque, DIN: 10 m.kg or 98 m.N (72.3 lb.ft) at 3500 rpm.

Gearbox-speed ratios are identical to those of the GS X2, namely:

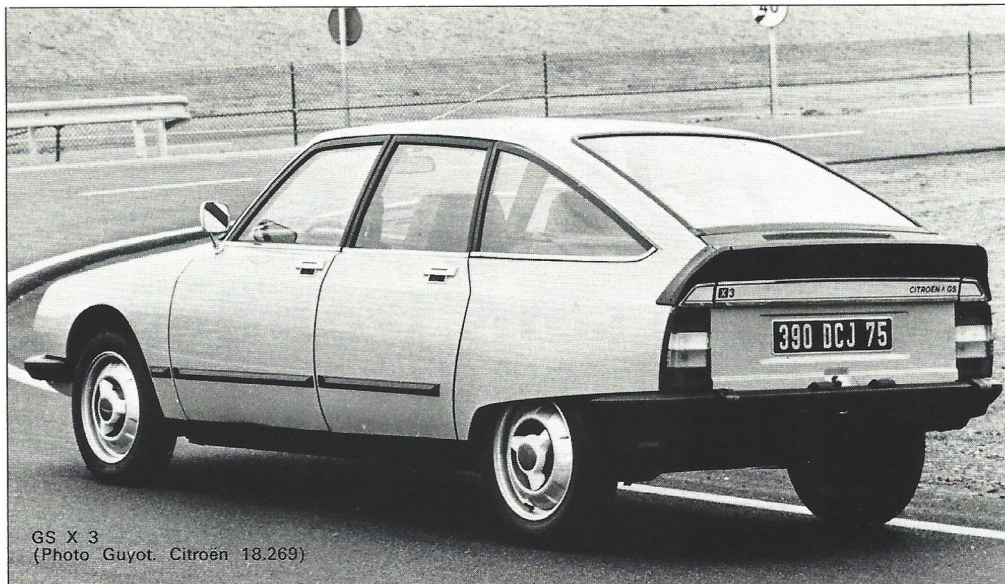
— 3.8182 in 1st, or 7.11 km (= 4.42 mi.) at 1000 rpm.

— 2,2941 in 2nd, or 11.85 km (= 7.36 mi.) at 1000 rpm.

— 1,5000 in 3rd, or 18.13 km (= 11.27 mi.) at 1000 rpm.

— 1,0967 in 4th, or 24.80 km (= 15.41 mi.) at 1000 rpm.

— 4,1818 in reverse, or 6.47 km (= 4.02 mi.) at 1000 rpm.



GS X 3
(Photo Guyot. Citroën 18.269)

— 1,0967 en 4^e, soit : 24,80 km/h à 1.000 tr/mn.

— 4,1818 en marche arrière, soit : 6,47 km/h à 1.000 tr/mn.

Le couple conique est de 8/33.

Les performances (en secondes) de la GS X3 sont : 0-400 m : 19''1. 0-1.000 m : 35''7. 0-100 km/h : 14''4. Vitesse maximum : 158 km/heure.

La consommation (normes européennes) de la GS X3 est de :

- 6,8 litres aux 100 km à 90 km/h (vitesse stabilisée).
- 9,7 litres aux 100 km à 120 km/h (vitesse stabilisée).
- 9,6 litres aux 100 km en parcours urbain.

L'enjoliveur de roues en étoile à trois branches devient gris sur fond noir.

Création de baguettes de protection latérale.

Sigle « GS X3 » sur bandeau arrière (voir photo ci-dessus).

The mitre-gear ratio is 8/33.

Performance figures (in seconds) of the GS X3 are:

0-400 m (437.445 yds) in 19.1".

0-1000 m (1093.4 yds) in 37.7".

0-1000 km/h (62.137 mph) in 14.4".

Maximum speed: 98.2 mph.

Consumption figures (European standards) of the GS X3 are as follows:

- 6.8 litres per 100 km (41.5 mpg) at 90 km/h (56 mph) stabilized speed.
- 9.7 litres per 100 km (29.1 mpg) at 120 km/h (74.6 mph) stabilized speed.
- 9.6 litres per 100 km (29.4 mpg) in town.

The three-spoke star-shaped wheel trim becomes grey against a black background.

Side protection metal strips added.

"GS X3" logo on rear strip (see photo above).

CITROEN GS 1979 - PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Modèles 1979	Puis- sance fiscale en CV	Cylin- drée cm ³	Puis- sance DIN ch- tr/mn	Couple DIN m.kg tr/mn	PERFORMANCES				CONSOMMATIONS		
					0.400 m	0.1000 m	0.100 km/h	Vitesse maxi km/h	90 km/h	120 km/h	urbaine
G SPECIAL	6	1 129	56-5750	8,1-3500	20''7	38''5	17''5	149	6,4	8,4	8,7
GS X	6	1129	56-5750	8,1-3500	20''3	38''	17''0	149	6,5	8,7	8,5
GS Club GS Pallas	7	1222	59-5750	8,9-3250	19''7	36''8	16''1	151	6,8	9,6	11,2
GS Club CMATIC GS Pallas	7	1222	59-5750	8,9-3250	20''9	38''6	18''1	148	7,4	10,3	10,5
GS X3	7	1299	65-5500	10-3500	19''1	35''7	14''4	158	6,8	9,7	9,6
Break G Special Break entreprise	6	1129	56-5750	8,1-3500	20''9	39''	—	146	6,5	8,7	8,7
Break GS Club	7	1222	59-5750	8,9-3250	20''0	37''4	—	149	6,8	9,8	11,2

Une nouvelle Citroën :

VISA

voiture sans frontière

Annoncée à la fin du mois de juin, présentée à la presse et essayée par elle en septembre dans le nord de la Grèce, VISA sera la vedette du Salon Automobile de Paris 1978 (5 au 15 octobre prochain).

Par sa situation dans la gamme entre les 2 CV-Dyane-LN et les GS, comme dans l'appareil de production Citroën, par la place qu'il doit occuper sur le marché automobile, ce nouveau modèle est un véhicule de grande diffusion. Le nom choisi pour lui exprime d'ailleurs bien sa vocation internationale.

Une traction avant aérodynamique

VISA est une berline 5 portes à traction avant, compacte (sa longueur est de moins de 3,70 mètres) mais dont le volume habitable est largement calculé et les accès particulièrement faciles.

Sur ces impératifs compacité-habitabilité, Citroën a réalisé une carrosserie aérodynamique et de ligne agréable, au capot-moteur résolument plongeant, dégageant largement la vue sur l'avant — comme elle l'est sur les côtés et à l'arrière.

La carrosserie intègre des pare-chocs boucliers en elastomère thermoplastique qui constituent une efficace protection en cas de heurts.

Certains aménagements, comme la 5^e porte et la banquette arrière rabattable, font de VISA un véhicule à usages multiples particulièrement pratique.

La conception du tableau de bord procède du même esprit qui a inspiré la création du tableau de bord de la CX, c'est-à-dire que

Announced in June, presented to the Press and tried by its members in September, VISA is to be the star at the 1978 Paris Motor Show (5 to 15 October next).

Owing to its situation in the range between the 2 CV-Dyane-LN group and the GSs, to its position in the Citroën production system, and in view of the place it is expected to fill in the motor-car market, this new model is a popular vehicle appealing to a wide clientèle. The name chosen for it is symbolic of its international vocation.

A streamlined front-wheel drive

VISA is a 5-door front-wheel drive saloon; it is compact (under 12'2" long) but its inside volume is generously planned and access is particularly easy.

With these imperatives of compactness-spaciousness in mind, Citroën has created a streamlined, elegant body with a sharply dipping bonnet to give the greatest possible visibility forward—as also to the sides and rear.

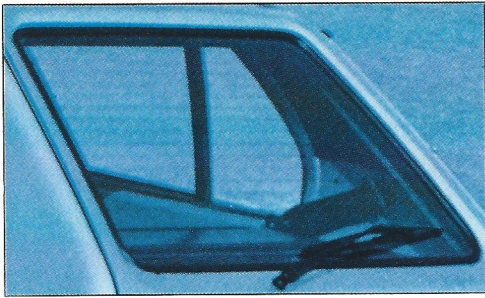
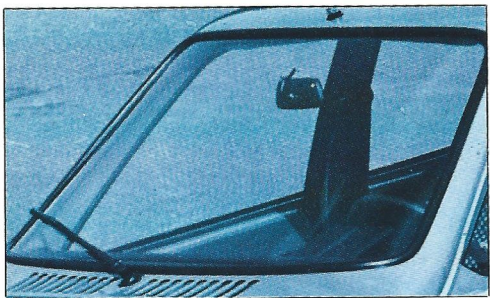
The body includes shield-type bumpers of thermoplastic elastomer affording effective protection in case of shocks.

Some of the features, such as the 5th door and the fold-down rear seat, make VISA into a particularly versatile all-purpose vehicle.

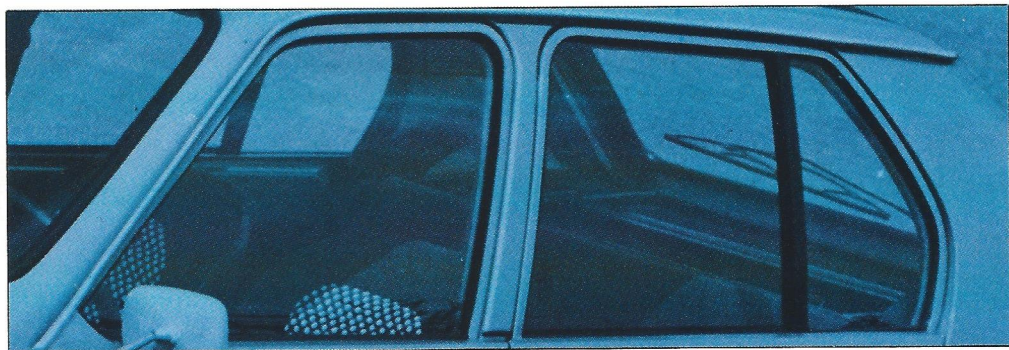
Dashboard design was governed by the same creative thought that was at the back



5 portes, accès facile, banquette arrière rabattable. (Citroën 32.2. Photo Peyrinet.)



Grande surface de glace, visibilité tout azimut (Photos Peyrinet. Citroën 32.1 32.2).



l'on s'est efforcé, par l'étude d'un équipement original, adapté à ce type de véhicule, de regrouper à portée de la main la plupart des commandes nécessaires à la conduite, très près du volant.

Deux versions : 4 CV ou 5 CV

VISA sera livrable en deux versions de puissance fiscale française (nouvelle définition) et trois finitions : Spécial et Club, 4 CV; et Super, 5 CV.

De faibles consommations (de 5,7 litres et 6,2 litres aux 100 km à 90 km/h suivant les modèles) font des différentes versions de VISA des véhicules remarquablement économiques.

Le fait que ces véhicules aient été élaborés par Citroën, pour une part à partir d'éléments mécaniques déjà éprouvés, est un gage de robustesse et de longévité pour leur clientèle.

La conception de ces modèles, créés d'emblée en plusieurs versions et finitions, est un exemple de ce qui peut être réalisé par un bureau d'études préoccupé d'exprimer la personnalité propre d'une marque, tout en utilisant les ressources d'un groupe industriel important.

Le « Double Chevron » étudiera plus longuement les modèles VISA dans son prochain numéro.

of the CX dash—in other words an effort to perfect an instrument panel tailored for this type of vehicle, with most of the controls required for driving concentrated within easy reach, close by the steering wheel.

Two versions : 4 CV and 5 CV

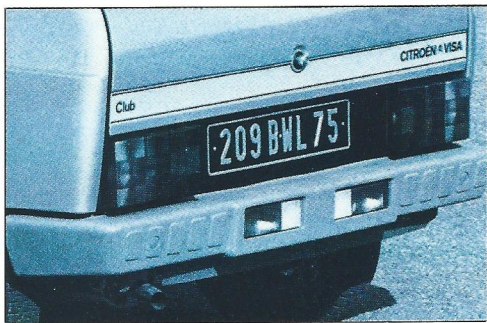
VISA will be available in two French Treasury rating versions (new definition): Special and Club, of 4 CV, and Super, of 5 CV.

Low consumption (between 49.6 and 45.6 miles per gallon, according to models) make VISA's various versions remarkably thrifty vehicles.

The concept behind these models, brought out from the start in several different versions and finishes, is an example of what can be done by a design department dedicated to expressing the intrinsic personality of a marque while calling upon the resources of a major industrial group.

These newly-designed vehicles rely to a considerably extent on existing mechanical components time-tested by Citroën: this speaks for their sturdiness and long potential life.

“Double Chevron” will delve deeper into the VISA range in its next issue.



Boucliers pare-choc en élastomère thermoplastique à l'avant et à l'arrière, montés sur des traverses d'acier (Photos Peyrinet. Citroën 32.1 et 32.2).



Citroën VISA, modèle « Club »,
traction avant aérodynamique,
4 CV, 5 portes,
commercialisée en octobre 1978.

*Citroën VISA, « Club » model,
a streamlined front-wheel drive
5-door saloon of 4 CV,
on the market in October 1978.*



Photo Peyrinet
(Citroën 32.1)

*Citroën VISA, Modell « Club »,
aerodynamischer Frontantrieb
4 PS, 5 Türen,
erscheint im Oktober 1978 auf dem Markt.*

CX: DIESEL 5 VITESSES

une "grand tourisme" économique

Certaines modifications sont communes à tous les types de CX :

Nouvelle console centrale avec nouveau système de chauffage et de ventilation de l'habitacle (photo ci-dessous).

Adjonction d'une barrette devant le bloc-compteur pour la retenue de petits objets. Abaissement des points d'ancrage des ceintures de sécurité avant.

LA CX DIESEL 2500

Les berlines CX 2500 Diesel Super et Pallas peuvent désormais être équipées en option d'une boîte à 5 vitesses qui procure plusieurs avantages non négligeables, et place la CX 2500 Diesel largement en tête des véhicules de sa catégorie :

- nouvelle diminution de la consommation de gazole en utilisation sur route (6,1 litres à 90 km/h, 8,1 litres à 120 km/h),
- agrément de conduite plus grand par des accélérations plus nerveuses et des reprises plus franches,
- sécurité accrue par une meilleure utilisation des possibilités du moteur pour les dépassements. La possibilité de rétrograder 5^e-4^e procure un surcroît de nervosité en conduite sur route,
- abaissement du niveau sonore sur route et autoroute, le 5^e rapport permettant de rouler en vitesse de croisière avec un régime moteur moins élevé,
- vitesse de pointe de 156 km/h (contre 147 km/h pour la version 4 vitesses). Cette vitesse de pointe n'est pas seulement importante (dans les pays sans limitation de vitesse) parce qu'elle fait de la CX 2500 le véhicule Diesel de grande diffusion le plus rapide d'Europe, elle l'est aussi parce qu'elle permet de réduire de plus d'1 litre la consommation du véhicule sur autoroute à 130 km/h.

Certain modifications affect all types of CX:

New central bracket, with a new heating and ventilation system for the passenger compartment (see photo below).

Addition of a "fiddle" in front of the speedometer unit to prevent small items from sliding off.

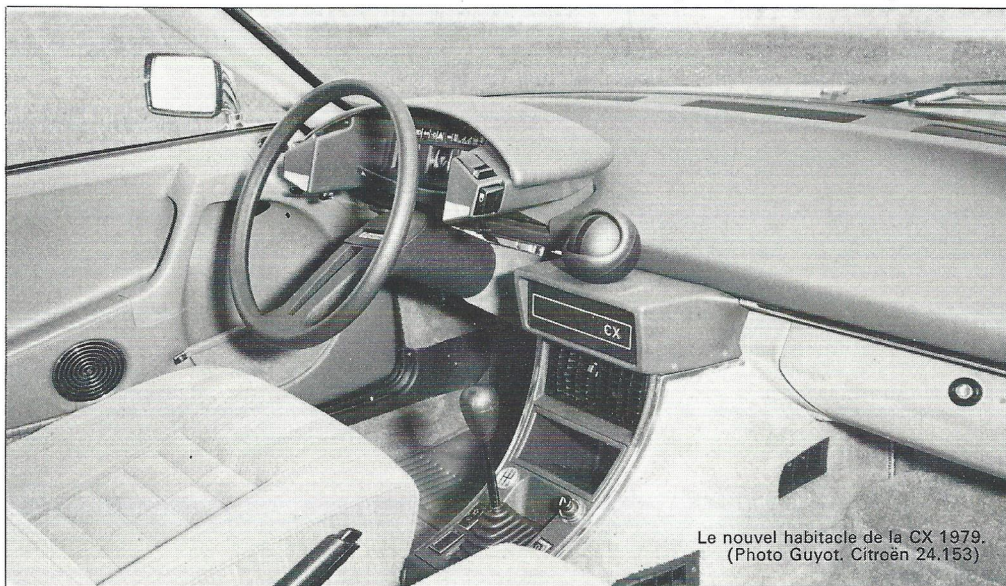
Centre-pillar safety-belt attachments lowered.

New colours: polar blue (except Prestige), dryad green.

THE CX 2500 DIESEL

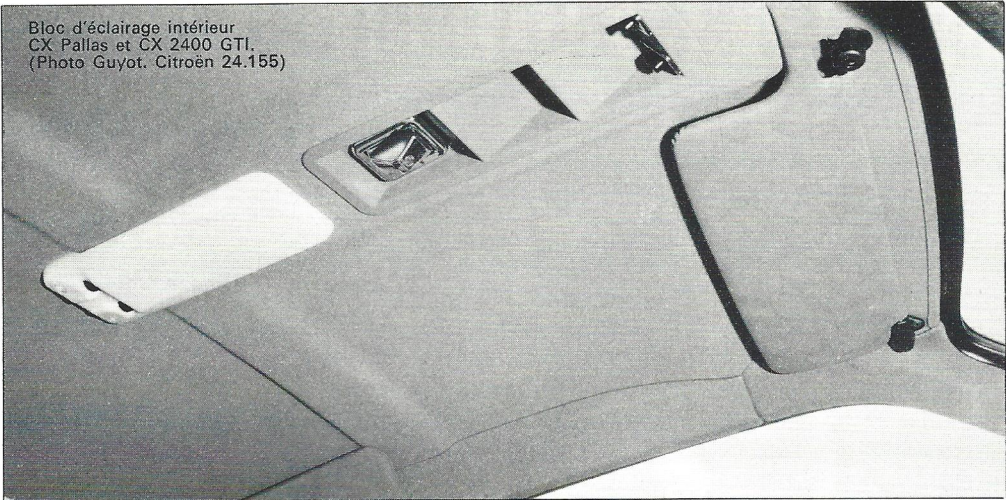
CX 2500 Diesel Super and Pallas saloons now offer the option of a 5-speed gearbox with a number of far from negligible advantages, putting the CX 2500 Diesel well in the lead of vehicles of its category. It truly deserves the name of "budget-conscious long-ranger", owing to:

- *A fresh decrease in the DERV consumption on the road (46.3 mpg at 56 mph, 34.9 mpg at 75 mph).*
- *Greater driving pleasure owing to yet livelier acceleration and cleaner pick-up.*
- *Increased safety due to better use of the engine's possibilities for overtaking. Being able to change down from 5th to 4th gives extra pick-up on the road.*
- *Lower noise level on road and motorway, the 5th gear allowing the cruising speed to be maintained for lower engine revs.*
- *A top speed of 97 mph (as against 91 with the 4-speed gearbox). This top speed is not merely important (in those countries where there is no speed limit) because it makes the CX 2500 Europe's fastest mass-produced Diesel vehicle, but also chiefly because it makes it possible to cover nearly 3 more miles per gallon at 80 mph.*



Le nouvel habitacle de la CX 1979.
(Photo Guyot. Citroën 24.153)

Bloc d'éclairage intérieur
CX Pallas et CX 2400 GTI.
(Photo Guyot. Citroën 24.155)



Les CX Diesel 2500 ont une nouvelle présentation du voyant de préchauffage.

LES CX PALLAS ET GTI

Pompe rotative de lave-glaces en série.
Nouveau garnissage de pavillon en matière moulée avec logement pour pare-soleil, plafonnier et interrupteurs électriques (sauf si toit ouvrant). Cet ensemble comporte un plafonnier central avec spots fixes et un plafonnier avant avec spot orientable (photo ci-dessus).
Jantes alliage léger de série sur 2400 GTI.

LA CX PRESTIGE

Verrouillage automatique des portes par moteurs électriques avec voyant de contrôle sur porte conducteur.
Garnissage du coffre en moquette.

The CX 2500 Diesel's pre-heating pilot light port has been restyled.

CX PALLAS AND GTI MODELS

*Rotary windscreen-washer pump standard. New moulded plastic roof garnishing, recessed for sun-shields, roof light and electric switches (except with sliding roof). This inside lighting system comprises a central ceiling light with fixed spotlights, and a forward ceiling light with a swivelling spotlight (see photo above).
Light-alloy wheel-rims standard on GTI.*

CX PRESTIGE

*Doors automatically locked by electric motors, with a pilot light on the driver's door.
Carpet-lined boot.*

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES CITROEN CX 1979												
Modèles 1979	Puis- sance fiscale en CV	Cylin- drée cm³	Puissance DIN ch- tr/mn	Couple DIN m.kg- tr/mn	PERFORMANCES				CONSOMMATIONS			
					0-400 m	0-1000 m	0-100 km/h	Vitesse maxi km/h	90 km/h	120 km/h	urbaine	
CX 2000 Confort Super - Pallas 4 vitesses	11	1985	102-5500	15,5-3000	18"3	34"4	12"8	174	8,2	10,2	14,2	
CX 2400 C MATIC 3 vitesses	13	2347	115-5500	18,3-2750	19"0	34"7	13"4	177	9,1	11,5	14,9	
Super 4 vitesses	13	2347	115-5500	18,3-2750	17"5	32"7	11"0	181	8,3	10,5	14,5	
Pallas 5 vitesses	13	2347	115-5500	18,3-2750	17"9	32"9	11"5	180	7,1	9,4	15,2	
CX 2400 injection C MATIC Pallas 3 vitesses	13	2347	128-4800	20,1-3600	18"6	34"0	12"5	180	9,0	11,7	14,0	
CX GTI 5 vitesses	13	2347	128-4800	20,1-3600	17"1	31"9	10"5	189	8,1	10,1	15,2	
CX Prestige (injection) C MATIC 3 vitesses	13	2347	128-4800	20,1-3600	19"1	34"9	13"5	180	9,0	11,7	14,0	
5 vitesses	13	2347	128-4800	20,1-3600	17"6	32"7	11"1	190	7,6	9,7	14,6	
Break CX 2000 Confort 4 vitesses	11	1985	102-5500	15,5-3000	19"3	35"8	14"7	171	8,4	10,8	14,2	
Break CX 2400 Super 4 vitesses	13	2347	115-5500	18,3-2750	18"0	33"9	12"4	174	9,2	11,5	14,8	
CX 2500 Diesel Confort 4 vitesses	10	2500	75-4250	15,3-2000	20"7	38"5	17"8	147	6,5	8,7	8,2	
Super Pallas Option 5 vitesses	10	2500	75-4250	15,3-2000	20"4	37"7	17"1	156	6,1	8,1	8,9	
Break 2500 Diesel Confort 4 vitesses Super	10	2500	75-4250	15,3-2000	21"6	40"0	19"8	145	6,6	8,8	8,2	

150.000 KM AUTOUR DU MONDE AVEC UN CHAT DANS LEUR MOTEUR

Las de promener les autres, deux jeunes chauffeurs d'autocar, Jean-Luc Cretenier et Fernand Hodeau, ont décidé de voyager pour eux-mêmes et sont partis, en janvier 1975, pour un tour du monde en fourgonnette 2 CV.

Fed up with driving others around, two young coach drivers, Jean-Luc Cretenier and Fernand Hodeau, decided to travel for their own enjoyment, so off they went in January 1975, to circumnavigate the globe in a 2 CV light van.

La 2 CV fourgonnette, vaillante malgré ses 75.000 km, fut achetée d'occasion à un particulier et munie d'un moteur neuf. Des visas d'émigrants permirent à Jean-Luc et Fernand de travailler au Québec comme garçons de restaurant.

En novembre 1975, estimant avoir économisé suffisamment pour découvrir l'Amérique, ils quittent Québec, traversent les U.S.A. et le Mexique, passent à Guatemala City après le terrible tremblement de terre qui dévasta le pays peu avant. Panama, bateau jusqu'à Buenaventura (Colombie) où la route pan-américaine continue dans un triste état. Le 31 décembre à la douane équatorienne, le douanier leur demande d'aller faire tamponner leur carnet de passage en douane à Quito; il n'a pas le tampon nécessaire sur place. 150 km plus loin, ils sont arrêtés par un barrage de police qui leur réclame le tampon d'entrée sur leur carnet. Ils passent la nuit du Jour de l'An dans ce poste de police, à 200 km de Quito. Le lendemain tout s'arrange.

Chili avec la traversée du désert d'Atacama (2.000 km), la Cordillère des Andes, Argentine, Buenos Aires. Rio de Janeiro et son carnaval (fin février). Au Brésil, ils roulent à certains endroits sur d'immenses plages au sable dur qui remplacent la route.

Aux frontières du Brésil, de l'Argentine et du Paraguay, les merveilleuses et gran-

The 2 CV light van, still hale and hearty despite 47,000 miles or so on the clock, was bought second hand from a private owner and fitted with a new engine. Migrant visas allowed Jean-Luc and Fernand to work as restaurant waiters in Québec.

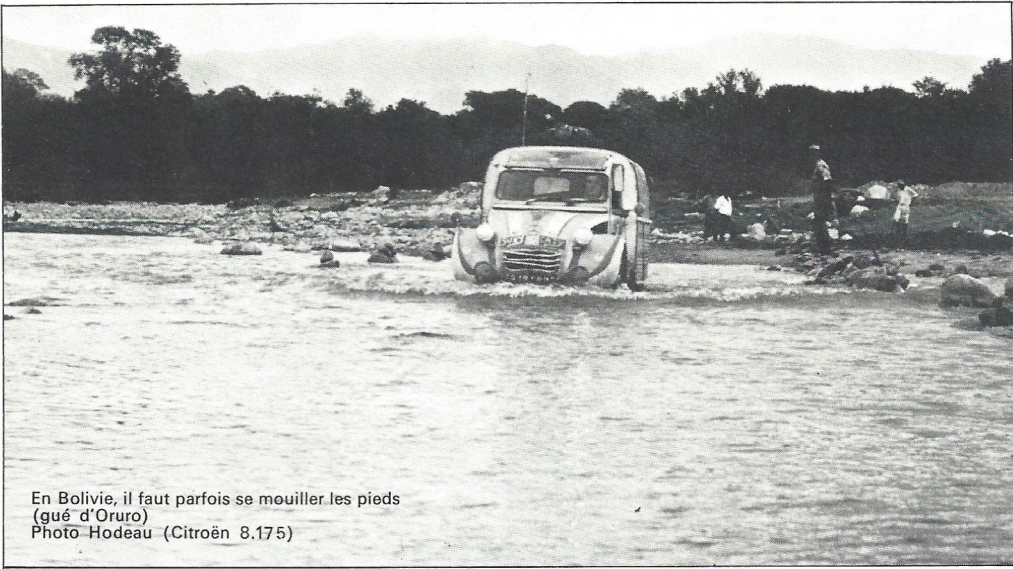
By November 1975, they reckoned they had saved enough to discover America. So they left Quebec, crossed the USA and Mexico, and drove through Guatemala City soon after the terrible earthquake that had ravaged the country. At Panama, they took ship to Buenaventura (Colombia) where the Pan-American highway goes on in piteous condition. On 31 December, at the frontier of Ecuador, the customs officer asked them to get their customs pass book stamped at Quito, not having the required stamp to hand. 100 miles further on, they were stopped at a police block, where they were asked for their stamped pass book. So they spent New Year's day in the police station, 125 miles from Quito. But everything was put right on the following day.

Chile, with a crossing of the Atacama desert (1,250 miles), the Andes, Argentina, Rio de Janeiro and its carnival (end of February). In Brazil, they sometimes drove over immense stretches of hard sandy beaches which serve for roads.

At the frontier between Brazil, Argentina and Paraguay, the magnificent, breathtaking Iguazu falls. Back in Argentina, at

Colombie : ce n'est rien, qu'une montagne qui a glissé sur la piste.
Photo Hodeau (Citroën 8.176)





En Bolivie, il faut parfois se mouiller les pieds
(gué d'Oruro)
Photo Hodeau (Citroën 8.175)

dioses chutes d'Iguaçu. Après un passage au Paraguay, ils prennent à Corrientes (Argentine) la piste vers Lima (Pérou) : 4.000 km sans descendre au-dessous de 3.500 m d'altitude, avec des cols de 4.810 m (Tidio-Pérou) — lac Titicaca — Cuzco — le Machupichu et la descente vers la capitale péruvienne. Remontée jusqu'en Colombie, à Carthagène bateau jusqu'à Colon et route jusqu'à Guatemala City; piste vers Tikal et Belize, retour au Mexique par le Yukatan. Remontée des U.S.A. par la côte est. Retour à Québec pour regarnir les portefeuilles et voir les Jeux Olympiques de Montréal. Janvier 1977 : ils repartent et retraversent les U.S.A. en visitant les parcs nationaux. A Los Angeles, on refait le moteur qui approche des 100.000 km. San Francisco, pour ensuite remonter jusqu'à Vancouver où ils re-travaillent en attendant les beaux jours.

Juin 1977 : départ pour l'Alaska et ses moustiques. Fairbanks et Anchorage. Un mois après : Vancouver, après avoir fait 9.818 km dont 4.630 km de piste vraiment mauvaise. Embarquement de la 2 CV pour le Japon. Ils y travaillent dans une entreprise de machines à récolter le riz, ce qui leur rapporte de quoi payer le passage en ferry pour aller en Hokkaïdo où un volcan réveillé a recouvert une ville de cendres.

Après 2 mois de visite à 40 km/h, vitesse maximum autorisée dans tout le pays, ils embarquent à Kobé pour Singapour où ils laissent la 2 CV en pension à l'ambassade de France pendant qu'ils visitent Java et Bali. Remontée vers la Thaïlande à travers les plantations de caoutchouc et la jungle de Malaisie, sous une pluie infernale (mousson). En Thaïlande, grâce à la gentillesse des bonzes, ils trouvent dans les temples de très appréciables refuges pour la nuit.

Dans le nord du pays, ils pénètrent dans le fameux « Triangle d'Or ». A travers les rizières, ils approchent de Mae Sai, petite

Corrientes, after a run in Paraguay, they hit the trail for Lima (Peru): 2,500 miles without ever descending below 11,500 ft, with passes as high as 15,800 ft (Tidio, Peru). Lake Titicaca, Cuzco, the Machupicchu and the run down to the Peruvian capital. Back up into Colombia, Cartagena whence by ship again to Colon, and by road to Guatemala City; by track to Tikal and Belize, and return to Mexico by Yucatan. Up the East coast of the USA. And so back to Quebec to replenish the money-bags and attend the 1976 Olympics in Montreal.

January 1977: off again across the USA, visiting the National Parks. In Los Angeles, the engine, which was nearing 60,000 miles, was rebored. San Francisco, and up to Vancouver, there to work again while waiting for the fair season.

June 1977: away to the mosquito-land of Alaska. Fairbanks and Anchorage. A month later: Vancouver again, after covering 6,102 miles, 2,878 of them over really rough tracks. 2 CV put on board for Japan. Here they worked in a rice-reaping equipment factory, earning enough to pay for their ferry passage to Hokkaido, where a lately dormant volcano has just shrouded a city in ash.

After 2 months tourism at 25 mph, maximum authorized speed throughout the country, they embarked at Kobe for Singapore, where they left the 2 CV as guest to the French Embassy while they visited Java and Bali. Then north to Thailand, via the rubber plantations and jungles of Malaysia and under hellish monsoon rain. In Thailand, thanks to the bonzes' kindness, they found much appreciated nightly refuge in the temples.

In the country's North, they entered the notorious "Golden Triangle". Through rice fields they approached Mae Sai, a small town on the Burmese border, then Chiang Saen where the Mekong river forms a natural frontier with Laos. They visited the Meo tribes who live isolated from the

ville frontière avec la Birmanie, puis de Chiang Saen où le Mekong forme une frontière naturelle avec le Laos. Ils rendent visite aux tribus meos qui vivent à l'écart du monde civilisé et cultivent en secret le pavot. Bangkok avec ses marchés flottants. Noël à Calcutta. Le Népal.

Sur la très mauvaise route indienne qui traverse le Bihar, le châssis casse à l'avant. Ils le refixent en soudant des bouts de fer le long des traverses.

Benarès et le Gange, Agra et le Taj-Mahal, New-Delhi, le Pakistan, l'Afghanistan. La neige et le froid sont au rendez-vous (janvier 1978 : il fait -10° dans la voiture quand ils s'y réveillent.

Ils traversent l'Iran assez rapidement à cause du froid, puis la Turquie. Pluie sur Istanbul. Soixante kilomètres après, arrêt pour vérification de l'huile et oh, surprise! ils trouvent non pas un tigre mais un chat dans leur moteur, pauvre petite bête qui s'était réfugiée là afin d'éviter la pluie et de trouver de la chaleur. Depuis quand? Ils le laissent près d'un restaurant. Grèce, Yougoslavie, Italie (Venise sous la neige), Suisse, France (fin février 1978)... 150.000 km. La voiture roule encore.

civilized world and secretly cultivate the opium poppy. Back to Bangkok and its floating markets. Christmas in Calcutta, then Nepal.

On the very poor Indian road which crosses Bihar, the front of the chassis broke ("chewed up" by the salt spread on the Quebec roads). They fixed it by welding bits of iron along the cross members.

Benares, the Ganges, Agra and the Taj-Mahal; New Dehli, Pakistan and Afghanistan. Snow and cold did not miss the rendez-vous (January 1978), with the thermometer reading 14°F (-10°C) in the car when they awoke.

They crossed Iran in rather a hurry because of the cold, then Turkey. Istanbul in the rain. 40 miles further on they stopped to check the oil level; and what should they find under their bonnet but a cat, a poor pussy which had sheltered there for warmth and a dry berth. How long had it been there? It had to stay, but was left just by a restaurant.

Greece, Yugoslavia, Italy (Venice shrouded in snow), Switzerland, France (end of February 1978)... 93,225 miles — and the little van is still running!



Thaïlande : camping dans les temples-escaliers.
Photo Hodeau (Citroën 34.132)

LA COUPE MAGIQUE



Cette photo — que nous publions sans aucune retouche — prise lors de la distribution des prix du 2 CV Cross 1977 du Creusot, pourrait illustrer un conte des mille et une nuits : le génie de la lampe d'Aladin surgissant de la coupe de Antonio Franco. Ou bien est-ce le symbole des efforts à faire pour grimper au sommet du Trophée International Citroën-Total ?

This photograph—absolutely unretouched—taken at prize-giving time for the 1977 2 CV Cross at Le Creusot, could illustrate one of the tales of the Arabian Nights: the genie of Aladdin's lamp rising from the cup won by Antonio Franco. Or could it symbolize the efforts required to climb to the top in the Citroën-Total International 2 CV Cross Trophy ?

Photo Legros (Citroën 19.539)



Photo
Peyrinet-
Guyot
(Citroën
19.545)

Manzo (I), Franco et Franco (F) en tête du trophée

Après l'Italie, première à ouvrir les festivités à Bari et à Udine, puis la France décollant à Marignane, dont nous avons parlé dans notre précédent numéro (voir « Double Chevron » n° 51), ce fut successivement au tour de l'Espagne, du Portugal, de la Belgique, de la Grande-Bretagne et de la Suisse de lancer leurs épreuves nationales. Fin juin, la saison de 2 CV Cross 1978 battait déjà son plein avec 15 épreuves disputées sur les 32 que comporte cette année le Trophée International Citroën-Total, (sans compter les épreuves réservées à une participation nationale comme certaines épreuves autrichiennes (5), et les 2 CV Cross hollandais (6) et... danois (7). Et l'on pouvait déjà discerner les principaux prétendants au titre européen, avant le point culminant du mois de juillet, qui ne comportait pas moins de 9 épreuves!

MALAGA : AMARAL (P) FAIT LA LOI

Les 29 et 30 avril, 2 Portugais et 4 Français avaient fait le voyage jusqu'à Malaga pour se mesurer aux 48 pilotes du premier 2 CV Cross espagnol de la saison. Deux d'entre eux ne le regretteront point : le Portugais José Inverno Amaral, qui remporta la finale avec panache, et le Français Dominique Morisson qui termina dans les traces du premier, devant les Espagnols José Aguado Romero et l'excellent Angel Ortega Monge. Yves Morisson, frère du susdit, se classe 7^e, son compatriote Hervé Cazaux 12^e. Très beau temps, 50.000 spectateurs. Olé!

LEGE : LES FRANCO (F) DÉMARRENT

Temps maussade par contre les 6 et 7 mai à Lège, près du bassin d'Arcachon. Mais la pluie n'empêcha point des milliers de spectateurs (voir photos ci-dessus) de venir applaudir le 2 CV Cross qui avait lieu pour la

After Italy, first to open the ball at Bari and Udine, and after France's take-off at Marignane, events featured in our last issue (see "Double Chevron" No. 51), came in successive turn Spain, Portugal, Belgium, Great Britain and Switzerland, each introducing their national event. By late June, the 2 CV Cross season was already in full swing, with 15 events run out of the 32 slated this year in the Citroën-Total International Trophy (not to mention purely "national" races for local talent, such as certain Austrian (5) and Dutch (6)... and Danish (7) 2 CV Cross races). The likely starters for the European title could already be glimpsed, even before the peak month of July, which sports no fewer than 9 events!

MALAGA : AMARAL (P) RULES THE RACE

On 29 and 30 April, 2 Portuguese and 4 Frenchmen had gone all the way to Malaga to vie with the 48 drivers of the first Spanish 2 CV Cross of the season. Two of them at least in no way regretted it: Portuguese José Inverno Amaral, who brilliantly took the final, and Dominique Morisson of France who finished right on Amaral's heels, in front of Spaniards José Aguado Romero and remarkable Angel Ortega Monge.

Yves Morisson, brother of Dominique, came in 7th, and his compatriot Hervé Cazaux 12th. Very fine weather, 50,000 spectators. Olé!

LEGE : THE FRANCO (F) BROTHERS ARE OFF

In contrast, the weather was poor on 6 and 7 May at Lège, near the Arcachon lagoon. But the rain did not prevent thousands of spectators (see photos pages 24 and 25) from coming to applaud the 2 CV Cross, first of its kind in this area. 112 drivers were present, and among them 15 foreigners. A short, fast circuit — but soon a very rutted one.

première fois dans cette région. 112 pilotes étaient là, dont 15 étrangers. Circuit court et rapide mais se creusant facilement. Derrière Antonio Franco 1^{er} et Bruno Franco 2^e, ce fut une lutte au coude à coude entre un peloton de 4 poursuivants : Jean-Bernard Roger 3^e, Patrick Butet 4^e, Rémy Cordebar 5^e et Gérard Tilliette 6^e. Deux excellents étrangers viennent ensuite : le Suisse Peter Sprüngli et le Britannique Royce Grey.

COIMBRA : AMARAL CHEZ LUI

Les mêmes jours, mais par très beau temps, à Coimbra, 63 Portugais s'expliquaient entre eux, avec seulement deux témoins étrangers : un Espagnol et un Français (mais quel! le doyen Robert Cordebar). José Inverno Amaral y gagna sa seconde victoire de l'année en prenant le meilleur sur Manuel Almeida Marques 2^e et Joao Seara Cardoso 3^e.

GROPELLO : MANZO (I) ET SPRUNGLI (CH)

Gropello Cairoli, troisième épreuve italienne (27/28 mai) vit la troisième victoire d'Antonio Manzo, devant 57 pilotes seulement, sous une pluie intermittente le samedi et le soleil revenu le dimanche. Manzo prenait ainsi la tête du Trophée International dont il ne pourra plus être délogé avant la finale au Creusot, en septembre. 2^e l'excellent Suisse Peter Sprüngli, qui marque des points pratiquement à chacune de ses sorties (6^e à Udine et à Marignane). 3^e Alberto Fiorani, 4^e un autre Suisse : Hubert Bourquin. A noter l'importance participation de concurrents suisses : 12, dont pas moins de 6 terminèrent en finale, ainsi qu'un Autrichien : Martin Thaller.

TOURNAI : FRANCO ET FRANCO

Le même jour, en Belgique, 124 pilotes se retrouvaient à Tournai, dont 87 étrangers, ce qui est sans doute un record : 60 Français, 12 Hollandais, 12 Anglais, 2 Suisses, 1 Alle-

Behind Antonio Franco in 1st place and Bruno Franco in 2nd, the struggle was fast and fierce between 4 bunched bulldog-breed contestants: Jean-Bernard Roger 3rd, Patrick Butet 4th, Rémy Cordebar 5th and Gérard Tilliette 6th. Then came two excellent foreign drivers: Swiss Peter Sprüngli and Britisher Royce Grey.

COIMBRA : AMARAL ON HIS OWN STAMPING GROUND

On the same dates, but in very fine weather, at Coimbra, 63 Portuguese drivers fought it out among themselves, with only two foreign participants: a Spaniard and a Frenchman (but what a Frenchman: veteran Robert Cordebar!). José Inverno Amaral here took his second victory of the year, getting the better of Manuel Almeida Marques, 2nd, and Joao Seara Cardoso, 3rd.

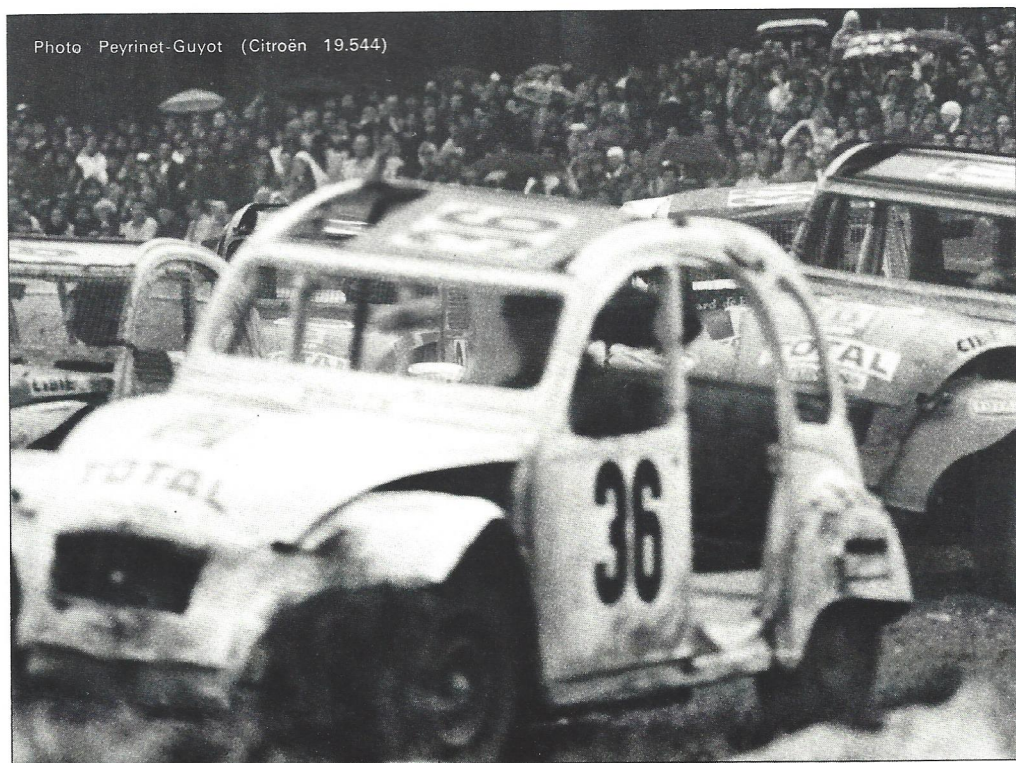
GROPELLO : MANZO (I) AND SPRUNGLI (CH)

Gropello Cairoli, third Italian race (27/28 May), ended in a third victory for Antonio Manzo, in front of a mere 57 drivers under intermittent rain on the Saturday and with bright sunshine back on the Sunday. Manzo thus took the lead in the International Trophy classification, from which he cannot now be dislodged until the final at Le Creusot in September. 2nd: excellent Swiss driver Peter Sprüngli, who has been accumulating points almost every time he has competed (6th at both Udine and Marignane). 3rd, Alberto Fiorani; 4th, another Swiss: Hubert Bourquin. The massive participation of Swiss competitors should be noted: 12 of them, no fewer than 6 of whom reached the final; also an Austrian, Martin Thaller.

TOURNAI: FRANCO PLUS FRANCO

On the same day, in Belgium, 124 drivers met at Tournai; 87 of them were foreigners, probably a record: 60 French, 12 Dutch, 12 British,

Photo Peyrinet-Guyot (Citroën 19.544)





Pour être réservés aux seuls participants nationaux, les 2 CV Cross danois n'en sont pas moins spectaculaires. Le lundi de Pentecôte, les spectateurs du « Ring Djursland » ont beaucoup apprécié l'humour de ce pilote qui, prévoyant son tonneau, avait inscrit la publicité de son « sponsor »... sous la caisse de sa 2 CV !

Although reserved for participants of their own nationality, Danish 2 CV Cross events are none the less spectacular. On Whit Monday, the spectators at the "Ring Djursland" chuckled at the humour of the driver who, foreseeing that he would turn turtle, placed his sponsor's advertising message under the chassis of his 2 CV !

mand. Journées splendides, grande foule en liesse, et ce miracle renouvelé de l'an dernier : un 2 CV Cross disputé pratiquement en pleine ville, au pied des beffrois.

Antonio Franco, très régulier, devait l'emporter devant un groupe pourtant très musclé; mais Gérard Tilliette, le plus rapide, ne put terminer sa demi-finale, de même que Jacques Hanon, relayés par un Patrick Butet déchaîné qui ne put cependant finir en finale après un départ en « pole position », 2^e Bruno Franco, parti très loin en sélections pour ne pas s'être présenté à temps aux essais chronométrés. 3^e Christian Komaniecki, 4^e Gilles Blaszyk. Belle remontée de Jean-Bernard Roger de la 13^e à la 5^e place et de Béatrice Tilliette, de la 24^e à la 11^e. Bonne tenue des Anglais Patrick Stephens et John-David Lee 7^e et 8^e, Michaël Creasey et Tony Humm 17^e et 18^e, leur leader Waghorn ayant dû abandonner.

Le meilleur Belge, Richard Gengler 9^e, se vit remettre une 2 CV, pas moins, par Total-Belgique. Un Hollandais 12^e : Wim van Barneveld; un Suisse Karl Pichler 13^e, et la fatalité des chiffres pour Gérard Grellier (F) : parti avec le n° 15 en 15^e position, il termine 15^e au classement!

VIC = FRANCO × 2

Les 3 et 4 juin, à Vic Fezensac, par temps chaud et orageux, on put croire dès les essais chronométrés que la lutte serait serrée : derrière Antonio Franco, dix pilotes étaient dans la même seconde. Mais les frères Franco établirent assez vite leur loi, le seul pouvant les inquiéter, Jean Ballereau, fut arrêté par une bielle de direction dès le premier tour de la finale.

1^{er} Bruno, 2^e Antonio Franco (qui n'avait pu se qualifier le samedi : boîte de vitesses), 3^e Rémy Cordebar, retrouvé en demi-finale après une première journée effacée. Derrière eux, Christian Komaniecki dut lutter âprement pour conserver sa 4^e place devant un peloton très menaçant : Jean-Patrick Claude, Gilles Blaszyk, Jean-Bernard Roger et Gérard Tilliette. A noter la belle remontée en finale de Patrick Butet (9^e, parti 16^e) et Jean-Claude



Le plus jeune des pilotes de 2 CV Cross : Robert Cordebar, 70 ans, ravi de sa 15^e place en finale à Barcelone.

(Photo Guyot-Lacoste. Citroën 19.546)



Soudure de dernière heure sur la 2 CV du Britannique Peter Dalkin. (Photo Peyrinet-Guyot. Citroën 19.543)

2 Swiss and 1 German. Glorious weather, huge cheering crowd, and a repetition of last year's miracle: a 2 CV Cross fought out practically in the town centre, at the feet of the belfries.

Antonio Franco, steady as ever, was to win in front of an albeit very tough group; but Gérard Tilliette, the fastest, was unable to finish in his semi-final, and the same happened to Jacques Hanon, relayed by Patrick Butet whom nothing could hold back, but who nevertheless could not make the finish of the final, in which he had started in pole position; 2nd Bruno Franco, who had started very far back in the selection runs because he had not reported on time for the timed trials. 3rd Christian Komaniecki, 4th Gilles Blaszyk. A fine comeback by Jean-Bernard Roger, who climbed back from 13th to 5th place, and another by Béatrice Tilliette, from 24th to 11th. English drivers Patrick Stephens and John David Lee did well with 7th and 8th, while Michael Creasey and Tony Humm were 17th and 18th, their leader Waghorn having had to give up. The best Belgian, Richard Gengler, 9th, was rewarded, with nothing less than a 2 CV, by Total-Belgium. A Dutchman, Wim van Barneveld, was 12th; a Swiss, Karl Pichler, 13th, while Gérard Grellier (F) was pursued by an unescapable number: starting with the number 15 in 15th position, he came in ... 15th!

VIC = FRANCO × 2

On 3 and 4 June, at Vic Fezensac, in hot, sultry weather, it seemed likely during the timed trial runs that the struggle would be a close one: behind Antonio Franco came ten competitors, all within one second of his time. But the brothers Franco pretty soon started laying down the law, the only driver likely to give them trouble, Jean Ballereau, being stopped by drag link failure in the very first lap of the final.

1st Bruno, 2nd Antonio Franco (unable to qualify on the Saturday owing to gearbox trouble), 3rd Rémy Cordebar, who made a comeback in the semi-final after a dullish first day. Behind them, Christian Komaniecki had a tough struggle keeping his 4th place in front of a very threatening group: Jean-Patrick Claude, Gilles Blaszyk, Jean-Bernard Roger and Gérard Tilliette. A good climb back by Patrick Butet in the final (9th, after being 16th at the start) and by Jean-Claude Mouret (10th, from 23rd) were noteworthy, as was



Frous et boue à Saint-Amand.
Photo Blouch - Citroën (19.548)

Mouret (10^e, parti 23^e) ainsi que la 12^e place de John David Lee qui, une nouvelle fois, amène la Grande-Bretagne en finale.

LE DOYEN A BARCELONE

Hormis la victoire d'Angel Ortega Monge et la présence relativement importante de concurrents français (14 sur 54 pilotes, dont 10 classés en finale), le 2 CV Cross de Tarrassa, près de Barcelone (10 et 11 juin) vit deux événements : 1^o L'arrivée aux premières places (2^e) de Christian Geneste (F) devant l'Espagnol José Ascaso Puyo et les frères de Barbeyrac (Guy 4^e et Gérard 5^e). 2^o L'accession en finale du sympathique doyen d'âge des pilotes de 2 CV Cross, le septuagénaire Robert Cordebar, qui termine vaillamment à la 15^e place et marque ainsi ses premiers points (10) au Trophée International Citroën-Total. Félicitations!

BÉATRICE A LONGRIDGE

Félicitations aussi à Béatrice Tilliette qui, durant le même week-end, à Longridge, en Grande Bretagne, dans le vent et le froid, ne fit qu'une bouchée de sa concurrente britannique Frances Creasey et termine non seulement 8^e en finale, mais encore meilleur pilote étranger, devant les deux autres Français qui avaient fait le voyage avec elle : Jean-Bernard Roger 11^e et Gérard Tilliette 12^e. Vainqueur : Patrick Stephens (déjà meilleur britannique à Tournai) devant John Waghorn 2^e et le vainqueur de l'épreuve en 1977, David O'Keeffe. 4^e Royce Grey, 5^e Paul Cox. John David Lee, champion britannique 1976, termine 6^e; et 10^e Tony Humm, champion de Grande-Bretagne en 1977.

TORINO : FRANCO, FRANCO, MANZO

Le même week-end encore, mais en Italie cette fois : à Turin, vit s'affronter sous un soleil estival, les deux leaders du Trophée : Antonio Manzo (90 points, le maximum), et Antonio Franco (86 points). Ce fut Bruno Franco qui arbitra leur duel en s'arrogeant

John David Lee's 12th place; once again bringing Great Britain into the final.

THE VETERAN AT BARCELONA

Besides the victory of Angel Ortega Monge and the presence of a relatively large number of French contestants (14 out of 54 runners, 10 of them reaching the final), the 2 CV Cross race at Tarrassa, near Barcelona (10 and 11 June) was marked by two events: 1) the 2nd place of Christian Geneste (F) in front of Spaniard José Ascaso Puyo and the brothers Barbeyrac (Guy 4th, Gérard 5th); 2) the fact that the charming veteran of 2 CV Cross runners, 70-year-old Robert Cordebar, reached the final and finished a valiant 15th, thus scoring his first points ever in the Citroën-Total International Trophy. Congratulations!

BEATRICE AT LONGRIDGE

Congratulations also to Béatrice Tilliette who, during this same week-end, in the bitter wind at Longridge (UK), simply swallowed up her British opposite number Frances Creasey, not merely finishing 8th in the final, but also first of the foreign drivers, in front of the other two French competitors who had crossed the Channel with her: Jean-Bernard Roger, 11th and Gérard Tilliette, 12th. Winner: Patrick Stephens (already best of the British at Tournai) in front of John Waghorn, 2nd, and of the 1977 winner of the same race, David O'Keeffe. 4th Royce Grey, 5th Paul Cox. John David Lee, British champion for 1976, finished 6th, and, in 10th place, 1977 champ Tony Humm.

TORINO : FRANCO, FRANCO, MANZO

The same week-end once more, but now in Italy, at Turin, came the clash, under summery sunshine, between the two Trophy leaders: Antonio Manzo (90 points, highest possible score) and Antonio Franco (86 points). Bruno Franco put paid to their dispute by taking first place in the final, thus joining Manzo as co-leader in the Trophy. Although on their

la première place de la finale, ce qui lui vaut d'être désormais ex aequo avec Manzo en tête du Trophée. Bien que chez eux, les deux meilleurs pilotes italiens, Antonio Manzo et Michèle Caputo durent s'incliner devant la grande forme des frères Franco (Antonio 2^e), et se contenter de la 3^e et 4^e place, devant un excellent Suisse : Kurt Würmli.

SAINT-AMAND, VILLE D'EAU

Saint-Amand-les-Eaux mérita une fois encore et plus que jamais, les 17 et 18 juin, sa réputation : dès les essais chronométrés les 143 pilotes (dont 46 étrangers) y prirent un copieux bain de boue. Tellement de boue qu'il fallut annuler les courses de sélection et tout remettre au lendemain.

Depuis le début de la saison 1978 de 2 CV Cross, les vérifications de conformité avec le règlement ont donné lieu à 18 démontages. 16 voitures ont été reconnues conformes; 2 non conformes, ce qui a entraîné disqualification de leurs pilotes.

Since the start of the 1978 2 CV Cross season, conformity checks have included stripping the car in 18 cases. In 16, the cars complied with regulations, while in 2 they did not, thus disqualifying their drivers.

On fit bien : le dimanche, sous le soleil revenu, les choses s'améliorèrent peu à peu : courses de qualifications sur 7 tours au lieu de 10, demi-finales et finale normales.

Tout au long de l'épreuve, Christian Komaniecki fut l'homme du jour : depuis les « chronos » où il réussit de loin le meilleur temps, en passant par les qualifications et les demi-finales. Parti en tête au premier tour de la finale, on ne le revit pourtant repasser au second passage qu'en... 23^e position : tonneau!

Malchance aussi pour Jean Ballereau : parti dernier en demi-finale, il effectua une remontée spectaculaire; il est second derrière Komaniecki à deux tours de la fin quand son moteur demande grâce.

Malchance encore pour Antonio Franco qui ne pourra terminer l'autre demi-finale, remportée par Jean-Bernard Roger devant Gérard Tilliette.

En finale, donc, Komaniecki, remis sur ses quatre roues repart 23^e et réussit à remonter jusqu'à la 7^e place. Bruno Franco, parti 5^e, ne lâche pas la première place, tandis que derrière lui c'est une lutte sans merci entre Roger, Claude et Tilliette. Ce dernier prend la seconde place au 9^e tour mais rate un virage et rétrograde en 10^e position. Il terminera 6^e. 2^e Roger, 3^e Claude.

Un revenant : Philippe Petré, après son galop de rentrée à Tournai (22^e en finale), il tire ici remarquablement son épingle du jeu en terminant 4^e après être parti en 15^e position.

Le meilleur étranger est une fois encore le très régulier John David Lee, 5^e. Six étrangers terminent dans cette finale, dont deux Hollandais.

SEARA CARDOSO A BRAGA

Les mêmes jours, beaucoup plus au sud, à Braga (Portugal), un Portugais et un Espagnol se livrèrent un combat acharné; le Portugais Joao Seara Cardoso triomphe de justesse : 1^{er}, José Alfonso Alvarez Ruiz (E) 2^e, 3^e Helder Abrantes (P), 4^e Carlos Seara Cardoso (P). Deux Français, Hervé Cazaux et Guy de Barbeyrac, qui avaient poussé si loin au sud, terminent 11^e et 12^e.

own ground, the two best Italian drivers, Antonio Manzo and Michele Caputo, had to knuckle under to the superlative form of the brothers Franco (Antonio 2nd), and to be satisfied with respectively 3rd and 4th place, in front of an excellent Swiss driver: Kurt Würmli.

SAINT-AMAND A "WATERING" PLACE

Saint-Amand-les-Eaux once again, and more than ever, deserved its name and reputation: from the start of the timed trials, the 143 drivers (46 of them foreigners) were treated to a copious mud bath. So copious indeed that the selection races had to be cancelled and put off to the next day.

This paid off: on the Sunday, under a reviving sun, things gradually improved: qualifying races were run on 7 instead of 10 laps, with normal semi-finals and finals.

Throughout the race, Christian Komaniecki was the Man of the Day: from the timed trials in which he made by far the best time, and throughout the qualification runs and the semi-finals. But having started in the lead in the first lap of the final, he was only in 23rd place when seen again in the second lap: he had merely turned turtle.

Bad luck also dogged Jean Ballereau: last to start in the semi-final, he made a spectacular recovery: two laps from the end, he was lying 2nd behind Komaniecki when his engine gave up the ghost.

There was likewise a hoodoo on Antonio Franco, who was unable to finish in the other semi-final, won by Jean-Bernard Roger in front of Gérard Tilliette.

TROPHÉE INTERNATIONALE CLASSEMENT PROVISOIRE

Après 24 courses sur les 32 prévues au programme 1978, le classement du Trophée Internationale Citroën-Total s'établissait ainsi : 1^{er} ex aequo, Antonio Manzo (I), Bruno Franco (F), Antonio Franco (F), Christian Komaniecki (F), 90 points. 5^e Gérard Tilliette (F) 86 points. 6^e José Inverno Amaral (P) 83 points. 7^e Peter Sprüngli (CH) 82 points. 8^e Angel Ortega Monge (E) 72 points. 9^e ex aequo, John Waghorn (GB), Jean-Bernard Roger (F) 70 points. 11^e Richard Gengler (B) 68 points. 12^e ex aequo, Joao Seara Cardoso (P), Jean-Patrick Claude (F) 66 points. 14^e ex aequo, Hubert Bourquin (CH), Pietro Luppi (I) 64 points. 16^e Patrick Stephens (GB) 62 points. 17^e Marco Ferrario (I) 61 points. 18^e ex aequo, Patrick Butet (F), Karl Pichler (CH) 60 points. 20^e Kurt Würmli (CH) 50 points. 21^e ex aequo, Béatrice Tilliette (F), Royce Grey (GB), Natale Morano (I), Gilles Blaszyk (F) 58 points, etc.

In the final Komaniecki, now back on his four wheels, started 23rd and managed to climb back into 7th place. Bruno Franco, starting 5th, never let go of first place, while a merciless struggle went on behind him between Roger, Claude and Tilliette. The latter crept into second place in the 9th lap, but missed a bend and fell back to 10th position. He was to finish 6th. 2nd Roger, 3rd Claude.

And old acquaintance was back: Philippe Petré who, after his preliminary canter at Tournai (22nd in the final), here did remarkably well, coming in 4th after starting in 15th position. Once again, the best foreign driver was John David Lee, steady as ever, with 5th place. Six foreigners finished in this final, and among them two Dutchmen.

SEARA CARDOSO AT BRAGA

During the same days, much farther south, at Braga in Portugal, a Portuguese and a Spaniard fought tooth and nail: Portuguese Joao Seara Cardoso just won the day, with José Alfonso

BONINGEN : FRANCO-SUISSES

Malgré des averses intermittentes, plus de 10.000 spectateurs étaient, les 24 et 25 juin, au rendez-vous de Boningen (Suisse). La piste très étroite et sans aucune ligne droite donna du fil à retordre aux 55 concurrents. Ce fut le match de la francophonie : 32 Suisses, 16 Français, 6 Belges (et, tout de même, 1 Allemand). Comme Komaniecki à Saint-Amand, Jean-Bernard Roger meilleur temps aux essais, domina pendant tout le week-end et manqua de chance pendant les ultimes minutes : Roger et Franco ayant chacun mené constamment leur groupe, se retrouvèrent côte à côte au départ de la finale. Antonio Franco se place en tête au départ, menacé par Roger, lui-même attaqué bientôt par Bruno Franco. Roger repousse ces attaques avec autorité. A 6 tours de la fin, les deux leaders prennent du champ. La cause semble entendue, lorsque Roger est trahi, à 2 tours de l'arrivée, par une bilette de direction ! Ce sera — de justesse — un nouveau doublé des Franco, grâce auquel Antonio rejoint son frère en tête du Trophée International. 3^e, l'excellent Jean-Patrick Claude, devant les Suisses Christophe Flückiger 4^e et Hubert Bourquin 5^e.

Dix Suisses, 7 Français et 4 Belges terminent cette finale à suspense, à laquelle participe le Suisse Jean-Claude Béring (6^e), champion d'Europe de la montagne 1974 et 1975, champion de Suisse 1977 en circuits, courses de côte et slaloms.

CONCLUSION A MI-SAISON

Quinze 2 CV Cross disputés permettent déjà de dégager les lignes principales de ce que sera la saison 1978. Elle sera marquée tout d'abord par une participation considérablement accrue des Belges et des Suisses qui pour n'avoir chacun qu'une épreuve à disputer chez eux, sortent beaucoup et souvent avec succès, de même que les Britanniques, dont une petite mais solide équipe vient régulièrement glaner des points en France et ailleurs (Tournai). Les Espagnols — et c'est dommage — sont très en retrait cette année en nombre de participants, à l'inverse des Italiens qui accentuent leur progression, de même que les Portugais et les Autrichiens. Enfin des Français continuent, et c'est très bien ainsi, à sortir de leurs frontières. (*Suite au prochain numéro*).

Alvarez Ruiz (E) 2nd, 3rd Helder Abrantes (P), 4th Carlos Seara Cardoso (P). Two Frenchmen, Hervé Cazaux and Guy de Barbeyrac, who had travelled far to the south, were 11th and 12th.

BONINGEN : A FRANCO-SWISS DUEL

In spite of intermittent showers, over 10,000 spectators were at the Boningen (Switzerland) meeting on 24 and 25 June. The very narrow track, without a single straight line in it, gave the 55 competitors a most of trouble. The match here was between French speakers: 32 Swiss, 16 Frenchmen, 6 Belgians (but also 1 German, all the same). Like Komaniecki at Saint-Amand, Jean-Bernard Roger, who made the best time in the trials, dominated throughout the week-end, but was out of luck during the very last minutes: Roger and Franco having each of them constantly led in their respective groups, were side by side at the start of the final. Antonio Franco took the lead at first, threatened by Roger who was himself soon attacked by Bruno Franco. Roger repulsed these attacks with authority. 6 laps from the end, the two leaders forged ahead. The thing seemed to be all over bar the shouting when Roger, 2 laps from the finish, was betrayed by a drag kink! Here again — by the skin of their teeth — was another right-and-left for the Francos, thanks to which Antonio joined his brother at the head of the International Trophy classification. 3rd, excellent driver Jean-Patrick Claude, in front of Christophe Flückiger and Hubert Bourquin, respectively 4th and 5th and both Swiss.

Ten Swiss drivers, 7 French and 5 Belgian were to finish in this thrill-packed final, in which was Jean-Claude Béring (6th), European mountain champion in 1974 and 1975, and 1977 Swiss circuits, hill-climb and slalom champion. With fifteen 2 CV Cross races already fought out, it is now possible to discern the general outline of the 1978 season. It will in the first place be marked by a considerable increase in Belgian and Swiss entries, for, since they only have one race run on their own territory, they leave it frequently (and often successfully), as also do the British, of whom a small but well-knit team regularly comes gleaming points in France and elsewhere (e.g. Tournai). The Spanish are this year well down where entries are concerned, unlike the Italians who are accentuating their progress, as are the Portuguese and the Austrians.



Les 2 CV à saute-mouton dans les pâturages de Lège, près de Bordeaux. (Photo Peyrinet-Guyot, Citroën 19.542)

CHEZ L'ANTIQUAIRE

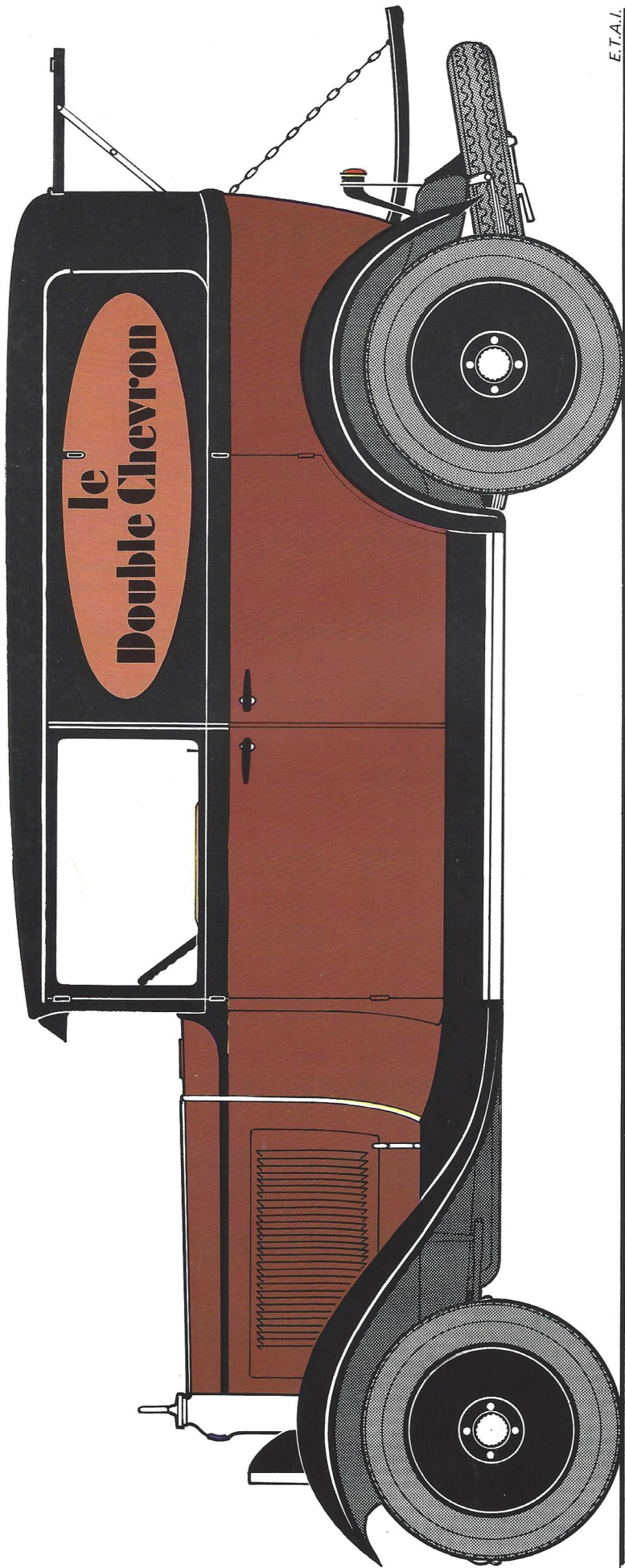
Citroën C4 commerciale - 1930

En 1929, Citroën présenta, sur le châssis « C 4 », sa première conduite intérieure commerciale, de 500 kilos de charge utile. C'était, en fait, une fourgonnette modifiée par adjonction de sièges et de glaces latérales. L'année suivante, ce modèle très utilitaire fut remplacé par un autre, dérivé de la familiale, et conservant l'aspect d'une voiture de tourisme quand il était utilisé comme tel. Le siège arrière et les garnitures intérieures étaient amovibles, le hayon s'ouvrait en deux parties (la partie arrière formant surface de chargement) et, dernier détail, un panneau démontable, destiné à recevoir des inscriptions publicitaires, recouvrait les glaces des portes arrière et les glaces de custode.

FICHE TECHNIQUE : AC4 1 conduite intérieure commerciale 500 kg. **MOTEUR :** 4 cylindres en ligne monobloc en fonte. Alésage 72 mn. Course 100 mn. Cylindrée 1628 cm³. Puissance fiscale 9 CV. Puissance réelle 30 ch à 3.000 tr/mn. Vilebrequin à 3 paliers. Pistons en alliage léger avec jupe fendue. Soupapes latérales. Graissage sous pression par pompe à engrenages. Circulation d'eau accélérée par pompe. Allumage haute tension par batterie, bobine et allumeur. Avance automatique. Démarreur électrique. Carburateur Solex vertical en bronze. Réservoir d'essence 38 l. avec réserve 5 l. Filtre à essence et épurateur d'air. **TRANSMISSION :** embrayage à disque unique fonctionnant à sec. Boîte de vitesses à 3 rapports avant et 1 marche arrière. Pont arrière banjo. Couple conique 9/46 à denture Gleason. **FREINS :** à tambours 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 frictions. **CARROSSERIE :** conduite intérieure commerciale. **PNEUS :** Michelin « Confort Bibendum » 13 × 45. **DIMENSIONS :** longueur hors tout 4,025 m, largeur hors tout 1,58 m, voie AV et AR 1,32 m, empattement 2,97 m. **PERFORMANCES :** vitesse maximale 90 km/k.

In 1929, on the "C 4" chassis, Citroën introduced its first commercial vehicle of the saloon type. Its payload was 1100 lbs. In fact, it was just a light van, modified by addition of seats and side windows. The following year, this completely "utility" model was replaced by another, derived from the "family" version and retaining the appearance of a touring car when used as such. The rear seat and internal upholstery could be removed, the tail-gate opened in two parts (the rear portion of the vehicle making up the loading space) and, final detail, a removable panel intended for display advertising could be put over the windows of the rear door and the rear side windows.

SPECIFICATIONS: AC4 1 500 kg (1100 lbs) commercial saloon. **ENGINE:** 4 inline, monobloc cylinders of cast steel. Bore 2.835 "X stroke 3.937". Swept volume 1628 cc. French Treasury rating 9 CV. Effective power: 30 HP at 3.000 rpm. 3-bearing crankshaft. Light-alloy, split-skirt pistons. Side valves. Pressure lubrication with gear pump. Pump-accelerated water circulation. HT ignition by battery, coil and distributor. Automatic spark advance. Electric self-starter. Vertical Solex carburettor (of bronze). Petrol tank capacity 8.4 gals, with 1.2 gal. reserve. Petrol filter and air cleaner. **TRANSMISSION:** single-plate dry clutch. Gearbox with 3 forward speeds and reverse. Banjo-type rear axle. Gleason-type 9/46 mitre gear. **BRAKES:** drum brakes on all four wheels, with a servo-vacuum system. **STEERING:** adjustable screw and toothed wheel type. **SUSPENSION:** 4 semi-elliptical springs set obliquely to the axis of the chassis. 4 friction-type shock absorbers. **BODY:** Commercial, with roofed-in loading space. **TYRES:** Michelin "Confort Bidendum", 13 × 45. **DIMENSIONS:** overall length 13' 2 1/2", overall width 5' 2 1/4", front and rear tracks 4' 4", wheelbase 9' 9". **PERFORMANCE FIGURES:** the top speed was about 56 miles per hour.



E.T.A.L.

Citroën L4 conduite intérieure commerciale, 1930