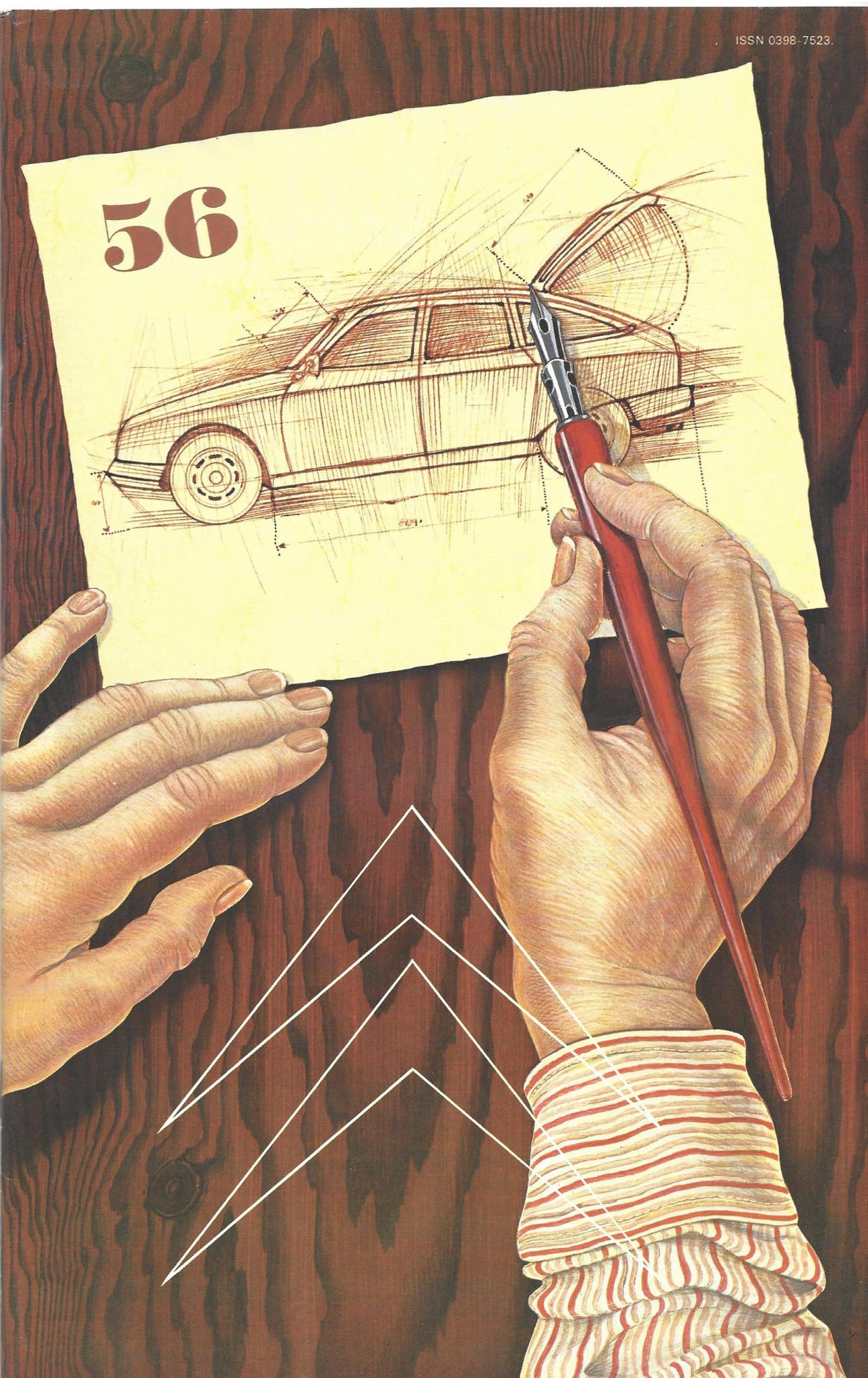


56



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. Texts and photographs are copyright free. Please mention exact reference of photos.

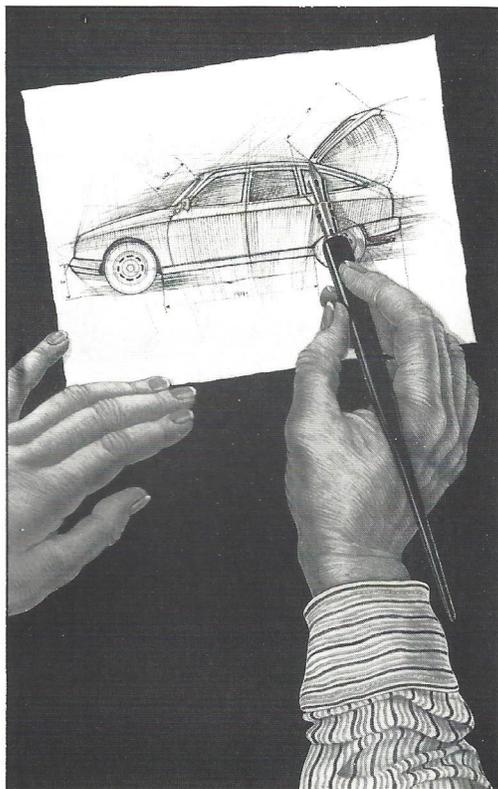
Sommaire

	page
Editorial.....	3
Gamme 1980 CX 2000.....	4
Nouvelle gamme GS.....	9
Chiffres de production : 6 mois.....	10
Aulnay-sous-Bois.....	11
Échos.....	26
Photothèque Méhari 4 x 4.....	32
Il y a soixante ans : la Type A.....	34
Chez l'Antiquaire : la type A.....	38

Contents

	page
Editorial.....	3
Citroën 1980 CX 2000' range.....	4
New GS' range.....	9
Production figures.....	10
Aulnay.....	11
Shippets.....	26
Film library : Mehari 4 x 4.....	32
Sixty years ago : Type A.....	34
Antiquarian's corner : the Type A... ..	38

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



Dessin de couverture : une nouvelle GS en octobre ? avec une carrosserie redessinée comportant une cinquième porte à l'arrière. Voici comment Renate Schwarz imagine ce « restyling ». Née au Cap (Afrique du Sud), Renate a longtemps préféré les chevaux aux automobiles et Citroën n'était pour elle qu'une espèce d'agrumes. Mariée à un Allemand, Renate partage aujourd'hui ses jours entre une maison en Grèce et son studio de Munich où elle travaille comme illustratrice pour d'importants magazines, agences et éditeurs internationaux. Elle sait désormais ce qu'est une Citroën. Elle sait même dessiner une GS. La preuve. Pour connaître en avant-première la version Citroën de cette nouvelle GS, reportez-vous à la page 9 de ce numéro.

Cover drawing : a new GS for october ? With a redesigned body including a fifth door at the rear. This is how Renate Schwartz imagines the restyling. Born in Capetown (South Africa), Renate long preferred horses to cars, and Citroëns to her were a variety of citrus fruit. Married to a German, Renate nowadays shares her time between a house in Greece and her Munich studio, where she works as illustrator for a number of international magazines, agencies and publishers. She has at last learnt what a Citroën actually is. She can even draw a GS. As witness. For a preview of this new GS — in its Citroën version — turn to page 9 of this issue.

Dessin Renate Schwarz (Citroën 30.207).

éditorial

Une "stratégie de gamme" s'exprime à la fois dans le sens vertical, c'est-à-dire en considérant tous les modèles de bas en haut, mais aussi dans le sens horizontal, par la diversification des versions à partir d'un modèle de base, afin de suivre au plus près les besoins et les goûts nuancés de la clientèle. C'est une telle politique que Citroën a développée depuis plusieurs années autour de la CX et de la GS. A partir des deux modèles initiaux de 1974, CX 2000 et CX 2200, sont apparues successivement les versions Super et Pallas, la CX Prestige, les breaks, une transmission semi-automatique (convertisseur de couple). En 1976, la 2200 Diesel, la 2400 à carburateur, la familiale, les modèles "Grande Exportation". En 1977, la 2400 GT à injection électronique, l'option boîte 5 vitesses, une Pallas "Cmatic" à injection. En 1978, la 2500 Diesel, bientôt équipée en option de boîte 5 vitesses... En GS, on a vu, à partir de la GS 1015 cm³ d'origine, les modèles berlines et breaks se multiplier, les cylindrées augmenter : G Spécial et GS X 1129, GS Club et Pallas 1222, GS X3 1300. Il était nécessaire d'organiser plus systématiquement les gammes résultant de ces créations successives. Cet effort de synthèse, Citroën l'a fait avec la définition 1980 des CX et GS, dont il est question page 4 de ce numéro.

"Range strategy" expresses itself in two ways : vertically, taking all models from bottom to top ; and also horizontally, through diversification of versions from one basic model, in order to follow the needs and tastes of customers as closely as possible. This is precisely the policy followed by Citroën for several years past where the CX and the GS are concerned. From the two initial models of 1974, the CX 2000 and the CX 2400, successively appeared the Super and Pallas versions, the CX Prestige, the Estates, and a semi-automatic, torque-converter geared car. In 1976 came the 2200 Diesel, the 2400 carburettor car, the "family" version, and the "Long Range Export" models. 1977 saw the electronic injection 2400 GT, the 5-speed gearbox option, and the Pallas "Cmatic" injection model. In 1978, the 2500 Diesel, soon to be available with an optional 5-speed gearbox... In the GS range, based on the original 1015-cc GS, saloon and estate versions multiplied, and swept volume increased : G Special and GS X 1129, GS Club and Pallas 1222, GS X 1300. The ranges resulting from these successive innovations had to be more systematically organized. This effort at synthesis is embodied in the 1980 definition of the GXs and GSs, dealt with on pages 4 and 9 of this issue.

GAMME 1980 CX 2000 :

reflex et **Athena** 1995 cm³

(nouveau moteur 106 ch)

Confort, Super, Pallas 1985 cm³

Dans les comparaisons entre modèles, qui sont le sport favori des magazines spécialisés, les CX 2000 arrivaient fort bien placées pour ce qui concerne le confort, la tenue de route, le freinage etc.. Moins bien en motorisation et en performances. L'analyse du marché des 2 litres montrait par ailleurs que la part des CX n'y était pas tout à fait ce qu'elles eussent semblé mériter. Cela expliquait peut-être cela.

Or, par son appartenance au groupe PSA au côté d'Automobiles Peugeot, cofondateur avec Renault de la Société Française de Mécanique, Citroën avait la possibilité de disposer du moteur 2 litres fabriqué par cette société – à condition d'acquitter les droits d'accès au club de Douvrain (usine de la S.F.M.).

D'où la décision logique de remplacer l'ancien moteur des CX 2000 par un moteur nouveau, plus moderne, plus léger, plus performant.

UN MARIAGE HEUREUX

La combinaison est heureuse, semble-t-il, entre ce nouveau moteur, après qu'il eut reçu plusieurs modifications d'adaptation (circuit de refroidissement et joints de culasse spécifiques, carter inférieur en aluminium, collecteurs d'admission et d'échappement, arbre à cames et position de l'allumeur différents, carburateur de la 2400...) et la boîte à 4 ou, en option, 5 vitesses prise à la CX Diesel, de même qu'avec la structure (isolation par silent-blocs) et la forme (coefficient de pénétration dans l'air) de la CX, puisque l'ensemble non seulement parvient à de meilleures performances et à une meilleure économie de consommation que l'ancienne CX 2000, mais encore paraît en bien des points atteindre des résultats encore meilleurs en pratique que ce qu'on pouvait attendre d'après les premières études théoriques.

A partir du 2 juillet 1979, le nouveau moteur en alliage léger, de 4 cylindres en ligne à arbre à cames en tête (1995 cm³ développant 106 ch DIN à 5500 tr/mn et surtout un couple maximum de 16,9 m. Kg à 3250 tr/mn contre 15,5 à 3000 pour les anciennes CX 2000, soit environ 10 % de mieux) remplace donc dans la gamme des CX 2000 l'ancien moteur 1985 cm³.

When the motoring press started comparing cars – which seems to be their favourite game – the CX 2000 did very well so far as comfort, road-holding, brakes etc... were concerned, but not so well at motorization and performance.

Moreover, analyzing the market of the 2000 cc engine made it clear that the CX's share was not exactly what they seemed to deserve – this being a possible explanation for that...

Now, since the merger with Automobiles Peugeot, who founded la Société Française de Mécanique together with Renault, Automobiles Citroën were in a position to use the 2000 cc engine produced by this firm providing they'd pay the rights into the Douvrain club (the SFM factory).

It was then only too logical to replace the engine of the CX 2000 by a new, more modern, lighter and more performing one.

THE GOOD MATCH

This seems to be a good match between the new engine – after a few modifications to adapt it (specific cooling circuit and cylinder head gaskets, aluminium lower crank case, intake and exhaust manifolds, new camshaft and different position of contact-maker, the carburettor of the CX 2400...), and the 4-speed (5-speed optional) gearbox borrowed from the CX diesel, as well as the structure (insulation by silent-blocks) and the shape of the CX (penetration ratio through the air) : in point of fact, the outcome not only gives better performance and lower fuel consumption figures than the old CX 2000, but, what is more, seems to achieve even better practical results than what could be expected from the first theoretical studies.

So, starting from 2nd July, 1979, a new light-alloy 4 cylinder in-line with over head camshaft, 1995 cc engine developing 106 HP DIN at 5500 rpm and above all a maximum torque of 119,3 lb/ft at 3250 rpm, against 109,4 lb/ft at 3000 rpm for the old CX 2000 – about 10 % extra power, will replace the old 1985 cc 102 HP DIN engine in the CX 2000 range.

En haut :
la CX 2000
Athéna.
En bas :
la CX 2000
Reflex.



Photo Malard (Citroën 2A, 215)

Mais ce n'est pas tout : ce changement de moteur était l'occasion de distribuer plus logiquement la répartition de l'ensemble CX en trois sections distinctes et spécifiques : CX 2000, CX 2400 et CX 2500 Diesel.

DES MODÈLES BIEN DISTINCTS

Les trois modèles de 2 litres Confort, Super et Pallas ont donc été remplacés par les nouveaux modèles "Reflex" (berline et break) et "Athena" (berline) dont la définition est particulière aux CX 2000 ; le break Super et la berline CX Pallas subsistant en 2400 seulement, de même que la Pallas Cmatic (convertisseur de couple) à injection, à côté de la CX 2400 GTI (à injection électronique) inchangées. Vient ensuite les berline et break Confort et Super ainsi que la berline Pallas 2500 Diesel, eux aussi inchangés, tout comme la CX Prestige dans son unique version 2400 à injection.

Le tableau ci-contre décrit la gamme 1980 des Citroën CX.

La finition Reflex diffère de la finition de l'ex-Confort par, notamment, des enjoliveurs de roues en plastique, des encadrements des glaces en noir, caoutchouc de protection sur pare-chocs arrière et le nouveau sigle sur le bandeau arrière et les custodes latérales, des sièges mixtes simili tissu jersey quadrillé, un tableau de bord comportant : compte tours, voyant stop, voyant de frein à main.

But that not all : mounting this new engine offered the opportunity for more logic in the distribution of the CX models into three distinct and specific groups : CX 2000, CX 2400 and CX 2500 diesel. The three 2000 cc models : Confort, Super and Pallas, have then been replaced by the new models "Reflex" (saloon and estate) and "Athena" (saloon) which belong to the category of the CX 2000 ; the Super estate and the CX Pallas saloon remain with 2400 cc engines only, as well as the injection Pallas Cmatic (torque converter), together with the CX 2400 GTI (electronic injection) which remains unchanged. Unchanged too, are the Confort and Super – saloon and estate, the Pallas 2500 diesel saloon, and the CX Prestige in its only definition : injection 2400 cc engine.

The 1980 Citroën CX models range as follows :

FINITIONS	MOTEURS			
	2000 carburateur	2400 carburateur	2400 injection	2500 Diesel
Confort	Berline Break			Berline Break
Reflex	Berline Break			
Super	Berline	Berline Break Familiale		Berline Break Familiale
Athena	Berline			
Pallas	Berline	Berline	Berline Cmatic	Berline
G T I			Berline	
Prestige			Berline	

ATHENA : DIRAVI EN SÉRIE

La définition de l'Athena comporte l'équipement en série d'une direction à rappel asservi (privilège jusqu'ici réservé aux Prestige, GTI et Pallas à injection ; en option sur les autres modèles y compris l'ex- Pallas 2000), mais aussi des baguettes latérales de protection spécifique au modèle, un rétroviseur extérieur à commande intérieure, des appui-tête en série sur les sièges avant, des lève-glaces électriques sur les portes avant, l'antenne radio et les hauts parleurs montés en série, sigle sur bandeau arrière et custodes.

Mise à part l'importante amélioration que constitue pour l'Athena la direction à rappel asservi, on peut dire que ce modèle se place entre les anciennes Super et Pallas 2000, tandis que la Reflex se situe entre les anciennes Confort et Super 2000.

OPTION BOITE 5 VITESSES

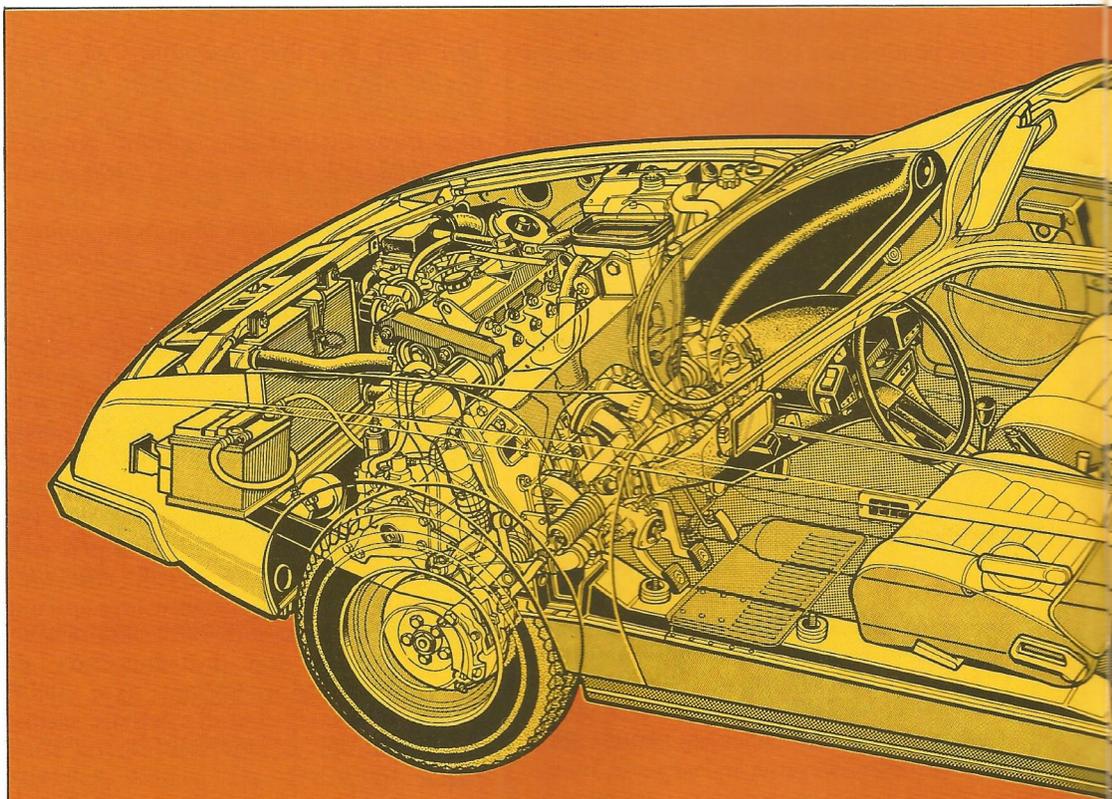
L'option boîte 5 vitesses jusqu'ici réservée aux CX 2400 Essence et 2500 Diesel est proposée à la clientèle des CX 2000 Reflex et Athena, berlines et break. Cette option 5 vitesses améliore encore les performances, les reprises, la souplesse, le silence de

The main differences between the finish of the Reflex and of the ex-Confort are : plastic wheel trimmers, black window frame, rubber protection on rear bumper, new logo on back strip and rear side windows, mixed vinyl and checked jerseyseat upholstery, dashboard fitted with rev-counter, "stop" pilot light and hand-brake pilot light.

ATHENA : DIRAVI STANDARD

The definition of the Athena includes standard servo-return steering (which, up to now, was a privilege of the Prestige, GTI and injection Pallas and optional on the others, including the ex-Pallas 2000) as well as side protection strips specific to this model, outside rear view mirror adjustable from inside, standard head rests on front seats, electric front window raising controls, standard radio equipment (areal + 2 loud-speakers), logo on rear strip and rear side windows.

Setting apart the great improvement of the servo-return steering on the Athena, one can consider that the Athena comes in between the old Super and Pallas 2000, and the Reflex between the old Confort and Super 2000.



fonctionnement et la consommation du nouveau moteur.

La consommation notamment est, par rapport aux anciennes CX 2000, réduite de près d'un litre à 90 et à 120 km/h ; de plus de 2 litres en circulation urbaine.

Les performances des nouvelles CX 2000 sont les suivantes :

CX 2000 Reflex ou Athena	Boîte 4 V	Boîte 5 V	anciennes CX 2000
0 à 400 m	17"9	17"8	18"8
0 à 1000 m	33"5	33"2	34"4
0 à 100 km/h	12"1	11"7	12"8
Vitesse max.	176 km/h	176 km/h	174 km/h
Consom. à 90 km/h	7,9 l	7,1 l	8,2
Consom. à 120 km/h	9,7 l	9 l	10,2
Consom. urbaine	12 l	12,1 l	14,2 l

Les Reflex et Athena pèsent 1230 kg en ordre de marche, contre 1265 kg pour l'ancienne CX Pallas 2000.

CARACTÉRISTIQUES DU MOTEUR 106 CV

Le nouveau moteur des CX 2000 Reflex et Athena pèse 44,5 kg de moins que l'ancien.

Le bloc moteur est en alliage léger avec

5-SPEED OPTIONAL

The option of a 5-speed gearbox – up to now specific to the CX 2400 and 2500 diesel, is now available on the CX 2000. Reflex and Athena, saloon and estate.

This option allows still higher performance figures, cleaner pick-up, increased safety, lower noise level and decreases the fuel consumption.

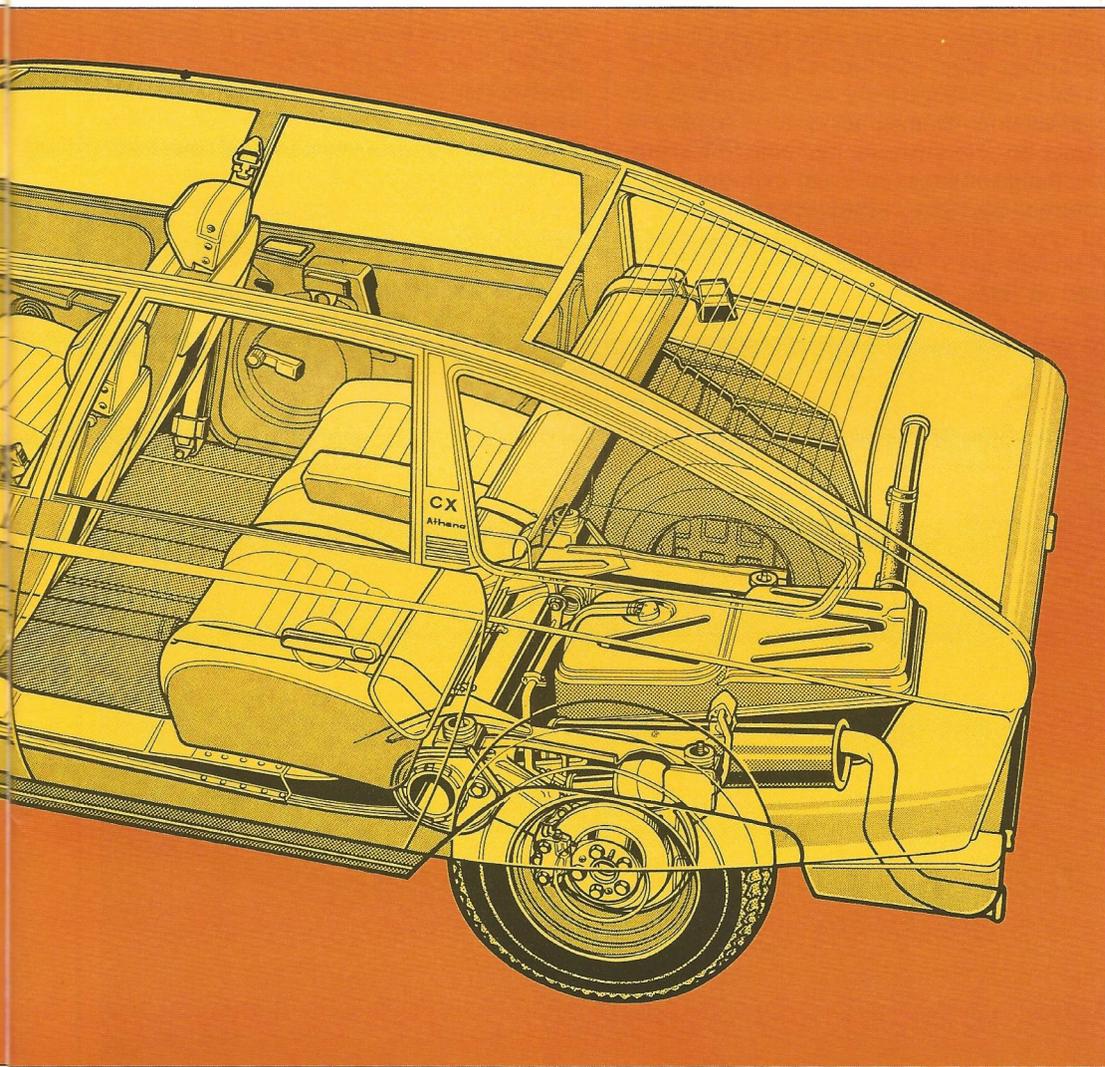
The fuel consumption is cut by nearly a litre at 56 mph and 75 mph (about three more miles to the gallon), and by over 2 litres in town.

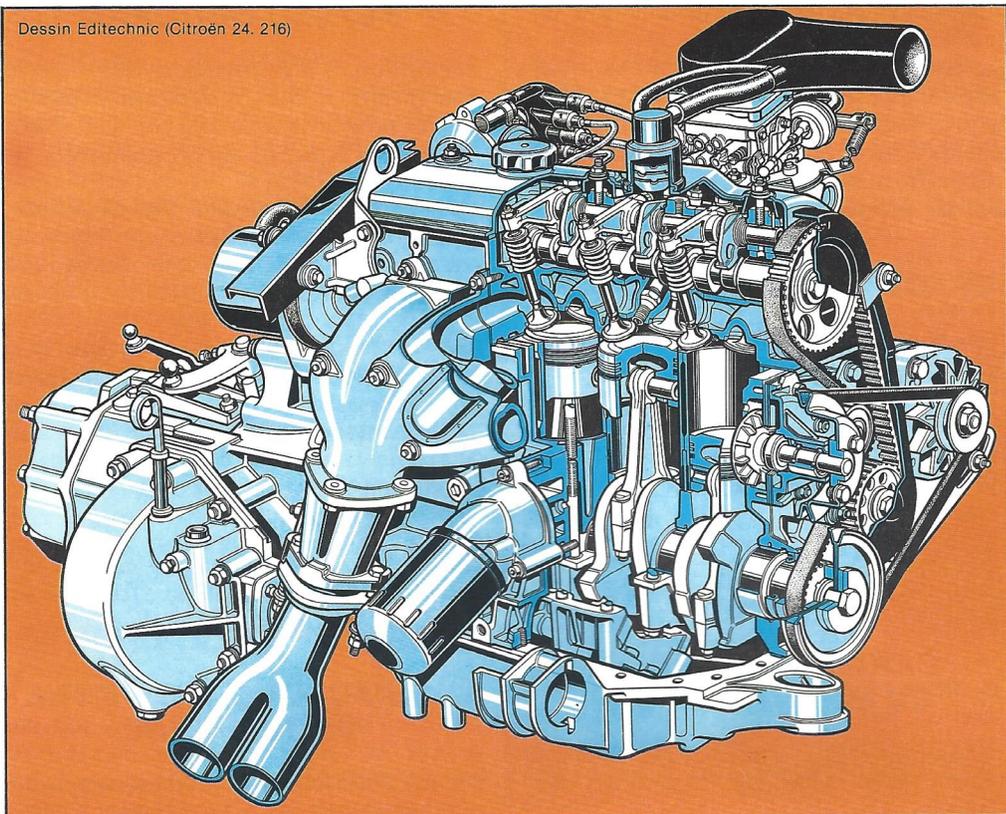
Performance figures of the new CX models are on the left side.

The Reflex and Athena have an unladen weight of 1230 kg (2706 lbs) ; for 1265 kg (2783 lbs) for the old CX Pallas 2000.

CHARACTERISTICS OF THE 106 CV ENGINE

The CX 2000 Reflex and Athena are fitted with an engine 44,5 kg (98 lbs) lighter than the old one. The engine block is of





chemises de cylindres humides et amovibles. Vilebrequin tournant dans cinq paliers. Bielles en acier allié forgé. Pistons en alliage léger comportant 3 segments. Culasse en alliage léger avec chambres de combustion hémisphériques. Arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée, deux soupapes en V par cylindre à 33° commandées par culbuteurs. Ce moteur, du type 829A5, disposé transversalement et incliné de 15° vers l'avant, est à 4 cylindres en ligne. Puissance fiscale française 10 CV. Cylindrée 1995 cm³. Alésage : 88 mm, course 82 mm. Rapport volumétrique : 9,2/1 (super-carburant). Puissance maximum DIN : 106 ch à 5500 tr/mn. ISO : 76,5 kW à 5500tr/mn. Couple maximum DIN : 16,9 m.kg à 3250 tr/mn, ISO : 16,3 m. daN à 3250 tr/mn. Filtre à air sec. Le carburateur double corps Weber 34 DMTR 46/250 est de même type que celui des CX 2400. Starter à commande manuelle. Pompe à essence mécanique. Réservoir d'essence en tôle, d'une capacité de 68 litres.

Batterie : 12 V 225/45 Ah. Alternateur : 1008 W. Allumeur à linguet monté en haut d'arbre à cames avec renvoi. Bougies : Champion BN 9Y ou Eyquem : 755 LJS. Un faisceau diagnostic avec capteurs permet un contrôle rapide et un réglage précis du système d'allumage.

Refroidissement par liquide comportant pompe, vase d'expansion, moto-ventilateur à 2 vitesses. Capacité avec chauffage : 9,6 litres. Radiateur en aluminium avec boîtes à eau plastique.

Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre à huile extérieur.

light alloy with removable block is of light alloy with removable wet liners. Crankshaft with five bearings. Forged steel connecting rods. Light-alloy pistons with three rings. Light-alloy cylinder head with hemispherical combustion chambers. Thoothed-belt driven overhead camshaft, 2 V-set valves for each cylinder, set at 33° and controlled by tappets. This 829A5 type 4-cylinder in-line engine is set transversally with a forward tilt of 15°. French treasury rating : 10 CV. Capacity : 1995 cc. Bore : 88 mm, stroke 82 mm. Compression ratio : 9,2/1 (premium grade fuel). Maximum power DIN : 106 HP at 5.500 rpm.

Dry air filter. The Weber double-barrel 34 DMTR 46/250 carburetter is of the same type as the CX 2400's. Manually controlled choke. Mechanical fuel pump. Iron-plate fuel tank : capacity : 68 litres (15 gallons).

12 V 225/45 Ah battery 1008 W AC generator. Distributor fitted on countershaft. Sparking plugs : Champion BN9Y or Eyquem 755 LJS. A diagnostic sheaf of cables allows quick fault detection and accurate adjustment of the ignition system.

Liquid-cooling system with a pum, expansion chamber, 2-speed moto-fan. Capacity with heating : 9,6 litres. Aluminium radiator with plastic water containers.

Pressure lubrication by means of a gear pump. Outside oil filter. Crankcase capacity : minimum : 3,5 litres, maximum 5 litres.

NOUVELLE GAMME GS :

La G Spécial (1130 cm³) continue.

Les GSA (1300 cm³, nouvelle carrosserie) remplacent les modèles 1220 cm³ et X3.

Boîte 5 vitesses de série pour la GSAX3.

Pour l'année-modèle 1980, (qui commence au 1^{er} juillet 1979) Citroën a modifié la structure de sa gamme GS, qui sera ainsi composée :

- La G Spécial (moteur 1130 cm³) continue dans ses versions actuelles berline et break.
- Le modèle GSX (1130 cm³) sera supprimé.
- Trois nouveaux modèles, les GSA, à carrosserie spécifique et moteur 1300 cm³, remplaceront à partir du 21 septembre 1979, date de leur commercialisation, GS Club, Pallas et X3.

D'ici là, ces trois modèles continueront, dans la mesure des disponibilités, à être vendus dans leur définition actuelle aux prix inchangés de l'année modèle 1979.

CARROSSERIE ET MOTEUR

Les nouvelles berlines GSA Club, GSA Pallas et GSA X3 auront notam-

For its year 80 models (starting 1st July, 1979) Citroën has changed the structure of its GS range as follows :

- *The GSpecial (1130 cc engine) continues in its present saloon and estate versions.*
- *The GSX model (1130 cc) is to be suppressed.*

GSA's three new models, with a specific body and a 1300 cc engine will replace the GS Club, Pallas and X3 starting from 21 september 1979, when they will be marketed.

Until then, the three models will still be sold as long as available in their present definition and at their unchanged 1979 price.

BODY AND ENGINE

The main characteristics of the new saloon GSA Club, GSA Pallas and



Citroën GSA Pallas
Photo Pierre Dray (Citroën 18. 379)

ment une carrosserie d'un aspect nouveau, comportant une cinquième porte avec une lunette arrière agrandie et de nouveaux pare-chocs plus importants (voir notre photo).

Ces berlines ainsi que le break GSA Club seront équipés du moteur Citroën 1300 cm³ développant 65 ch DIN à 5.500 tours /minute.

LES BOITES DE VITESSES

Les berlines GSA Club et Pallas seront équipées d'une boîte de vitesses à 4 rapports ou d'un convertisseur (3 rapports), avec possibilité d'une option boîte 5 vitesses pour la GSA Pallas.

La GSA X3 disposera en série d'une boîte à 5 vitesses spéciale.

LES GS 1222cm³ DISPARAISSENT

Avec ces nouveaux modèles, la gamme des Citroën GS se présentera ainsi :

Modèles	G Spécial 6 CV	GS X 6 CV	GS Club 7 CV	GSA Club	GS X3	GSA X3	GS Pallas	GSA Pallas
1129 cm ³	Berline Break	Berline						
1222 cm³			Berline Break				Berline	
1299 cm ³				Berline Break	Berline	Berline		Berline

Nous donnerons dans notre prochain numéro tous les détails sur ces nouvelles X3 qui doivent apparaître sur le marché en septembre-octobre 1979.

GSA X3 will be a redesigned body with a 5th door and a broadened back window, and new bigger bumpers (see our photo).

These saloons as well as the GSA Club estate will be fitted with the Citroën 1300 cc engine giving 65 HP at 5.500 rpm.

THE GEARBOXES

The GSA Club and Pallas saloons will be fitted with a 4-speed gearbox or a recording speed indicator (3 gears), with an optional 5-speed gearbox available on the GSA Pallas.

The GSA X3 will be fitted with a special 5-speed gearbox standard.

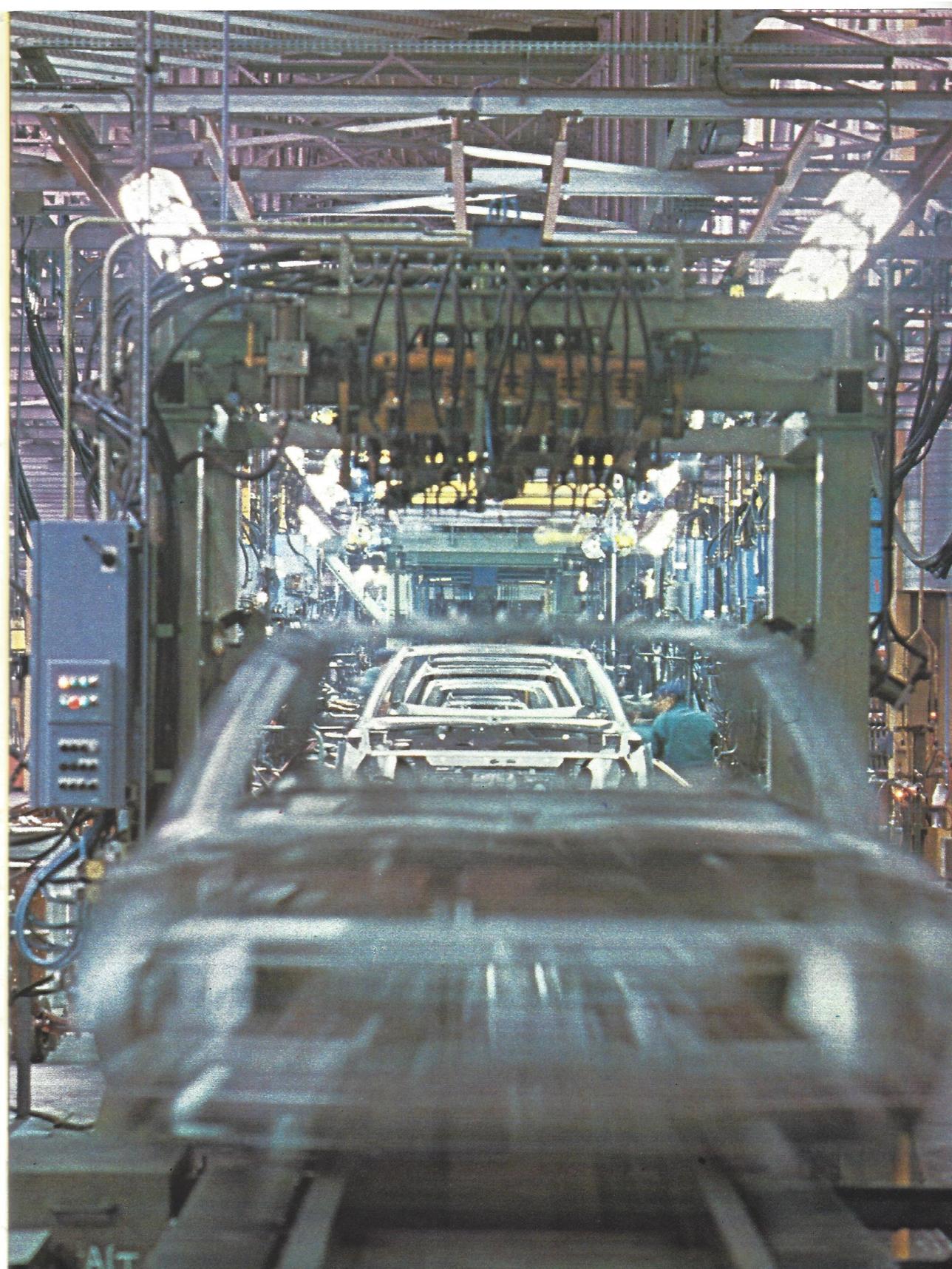
THE GSs 1222 CC GO OUT

With these new models, the Citroën GS's range as follows :

We will provide every detail about the new X3's to be marketed in September-October 1979 in our next issue.

PRODUCTION 1979 AUTOMOBILES CITROEN

6 MOIS	1979	1978	Var. 79/78	1977
	— petites collections + petites collections			
Production voitures particulières	382 155 400 563	369 648 384 442	+ 3,4 + 4,2	359 539 383 535
Production véhicules utilitaires	25 296 53 587	35 497 57 310	- 28,7 - 6,5	34 312 45 029
TOTAL PRODUCTION	407 451 454 150	405 145 441 752	+ 0,6 + 2,8	393 851 428 549
Exportation voitures particulières	209 556 227 964	196 094 210 888	+ 6,9 + 8,1	189 816 213 813
Exportation véhicules utilitaires	8 077 20 357	8 715 19 442	- 7,3 + 4,7	7 025 17 727
TOTAL EXPORTATION	217 633 248 321	204 809 230 330	+ 6,3 + 7,8	196 841 231 540



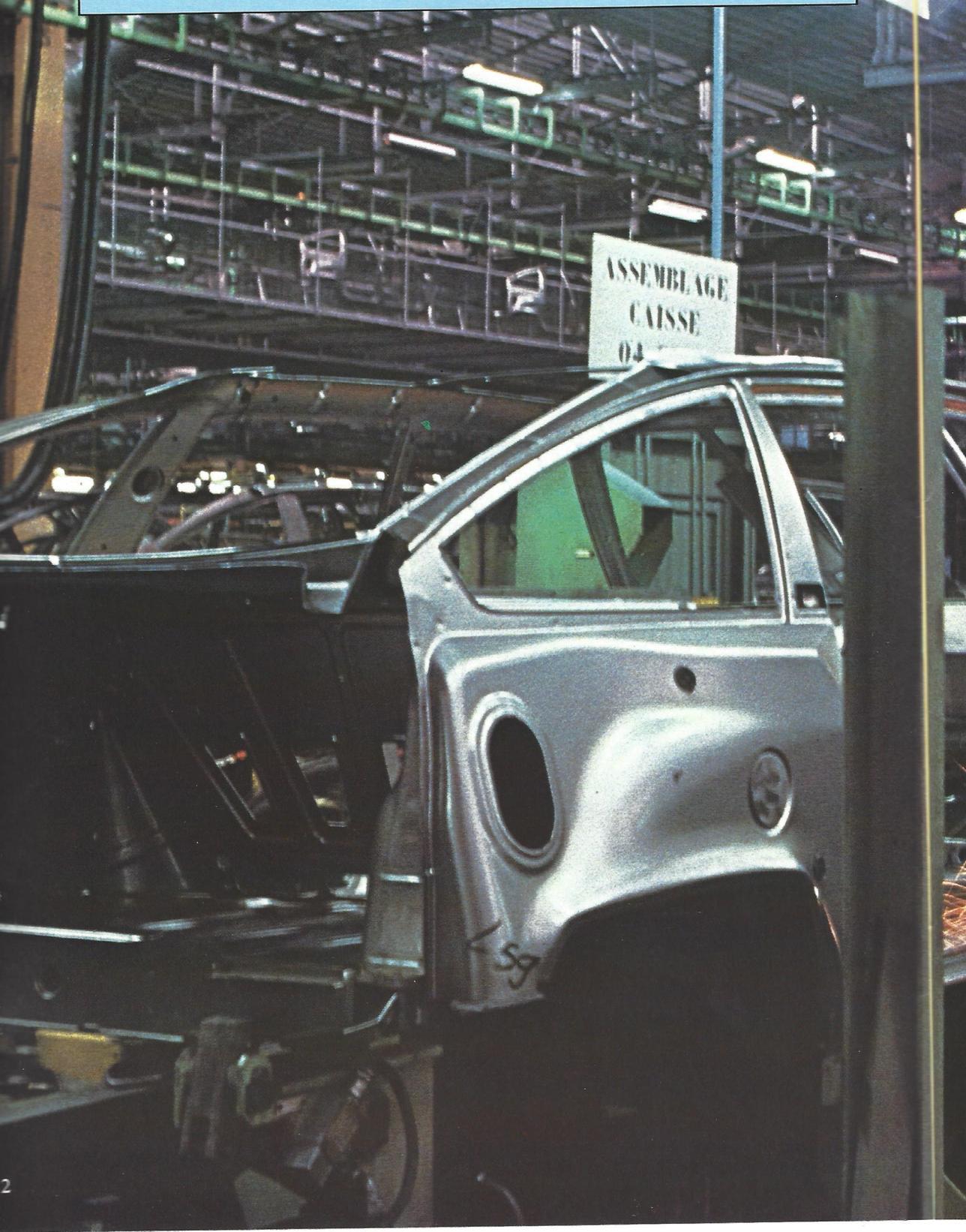
CITROËN 

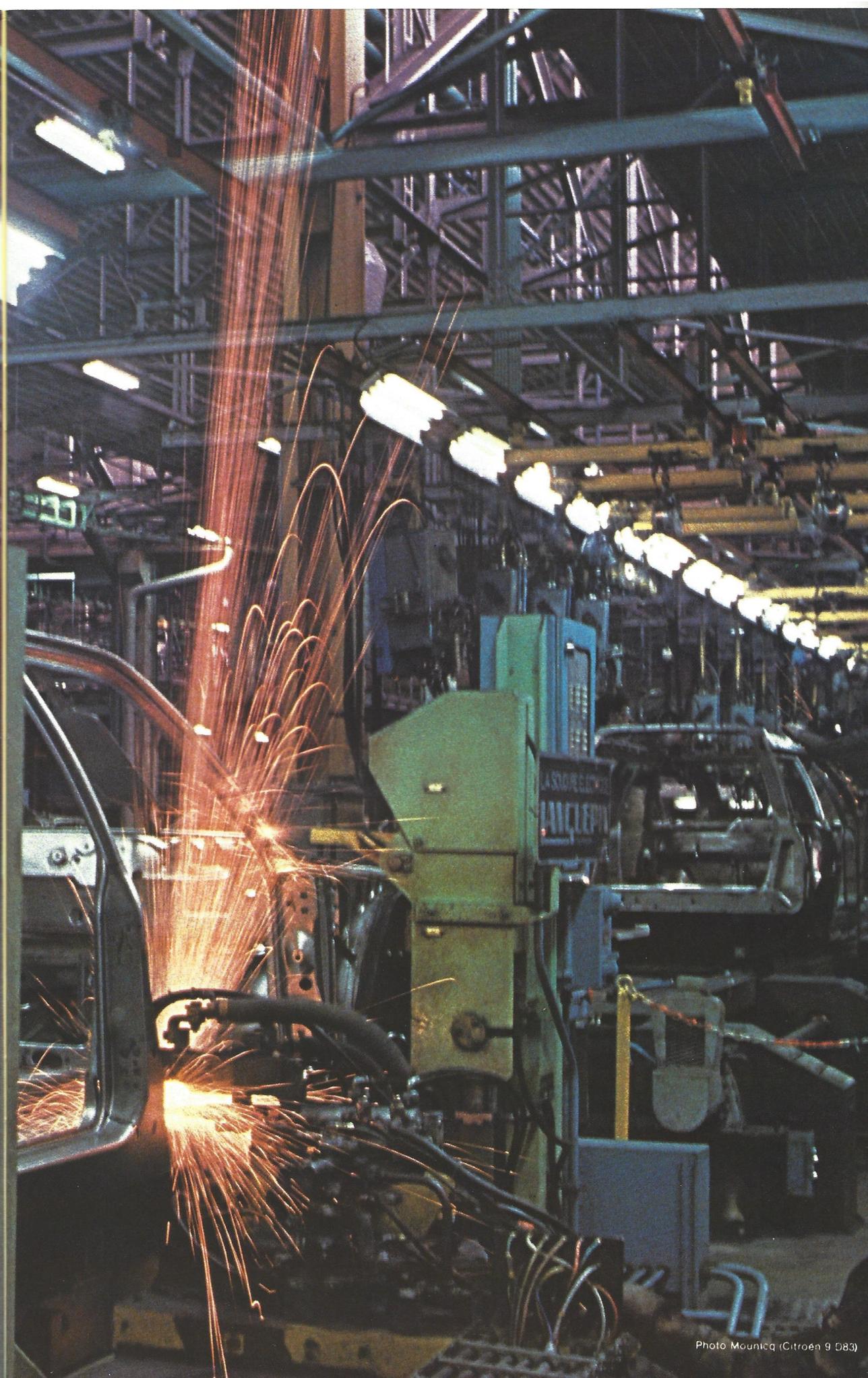
AULNAY SOUS BOIS

Photo Mounica
(Citroën 9 D 84)

Unité de production Citroën d'Aulnay-sous-Bois (nord de Paris) l'une des usines d'automobiles les plus modernes d'Europe. Effectif : 7 000 personnes. Superficie couverte : 345 000 m². Production journalière : 950 véhicules (CX, LN, fourgon H). Aménagement poussé de : conditions de travail, sécurité, automatisation. Fabrications gérées par informatique.
Ci-contre : assemblage du soubassement de carrosserie par robot-soudeur pneumatique.
Page précédente : portique de pose des isolants pour le pavillon, avant son positionnement automatique.

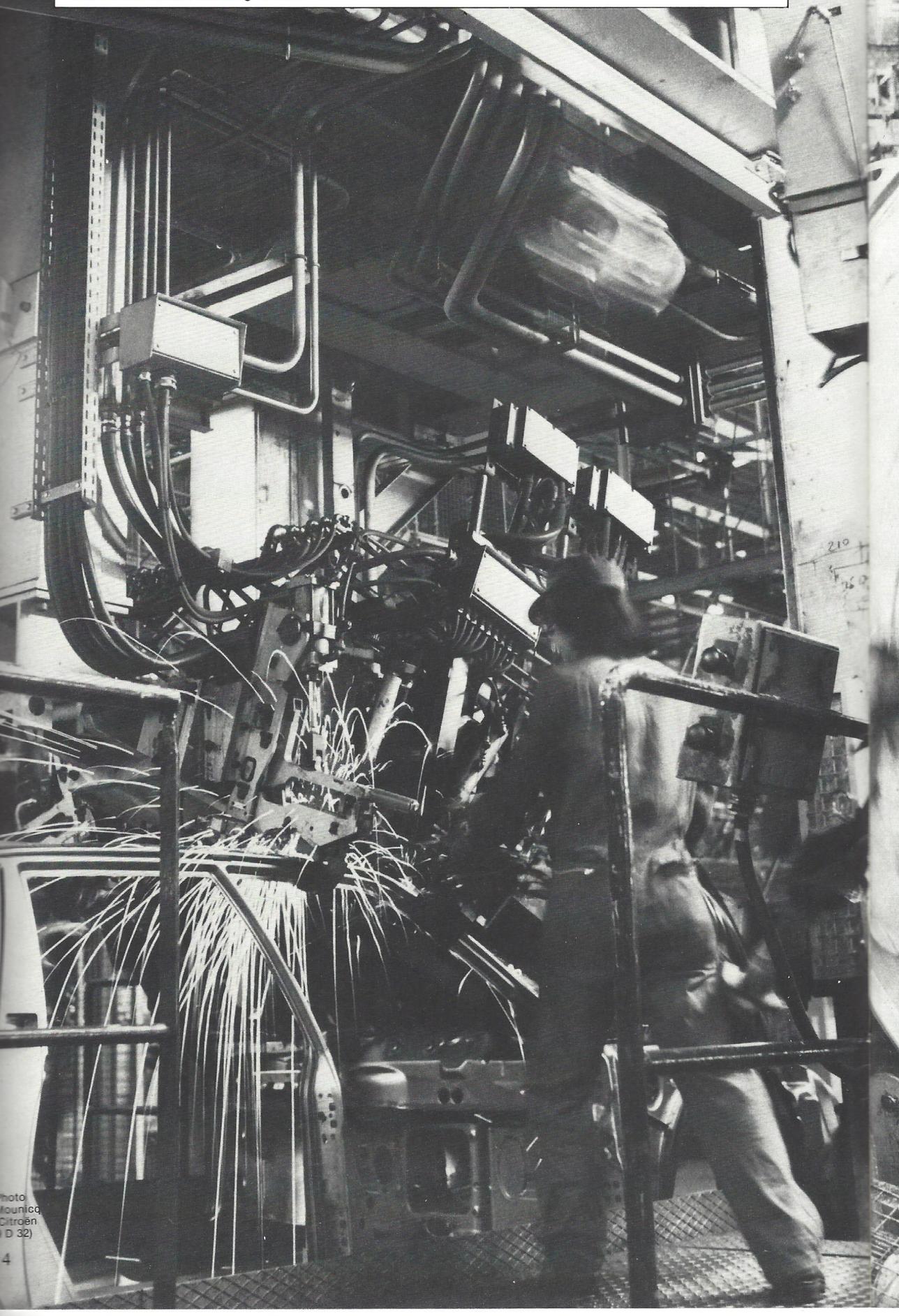
*Citroën production unit at Aulnay-sous-Bois (north of Paris), one of Europe's most modern motor-car plants. Work strength : 7,000 persons. Roofed-in area : 3,700,000 sq. ft. Daily production : 950 vehicles (CXs, Lns, H vans). Prospective approach to work conditions, safety, automation. Production orchestrated by computerized control.
Opposite : assembly of chassis base-plate by pneumatic robot welder.
Previous page : gantry for roof-insulation assembly, before automatic positioning.*





Assemblage carrosserie : pose et soudure de la baie de pare brise par machine automatique et appoint de soudure à commande manuelle.

Coachwork assembly : positioning and welding of windscreen frame by automatic machine, with hand-controlled finishing welds.

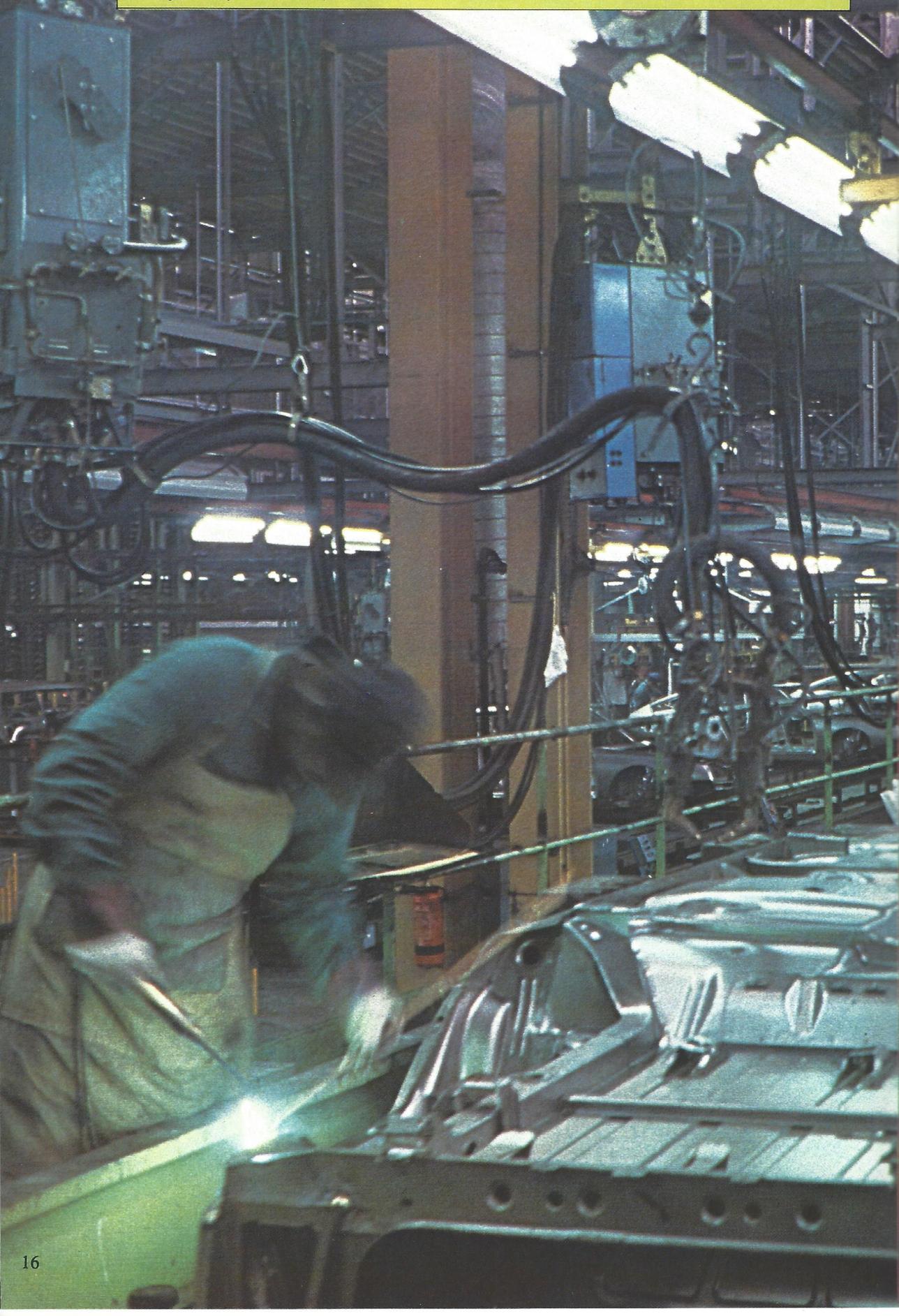


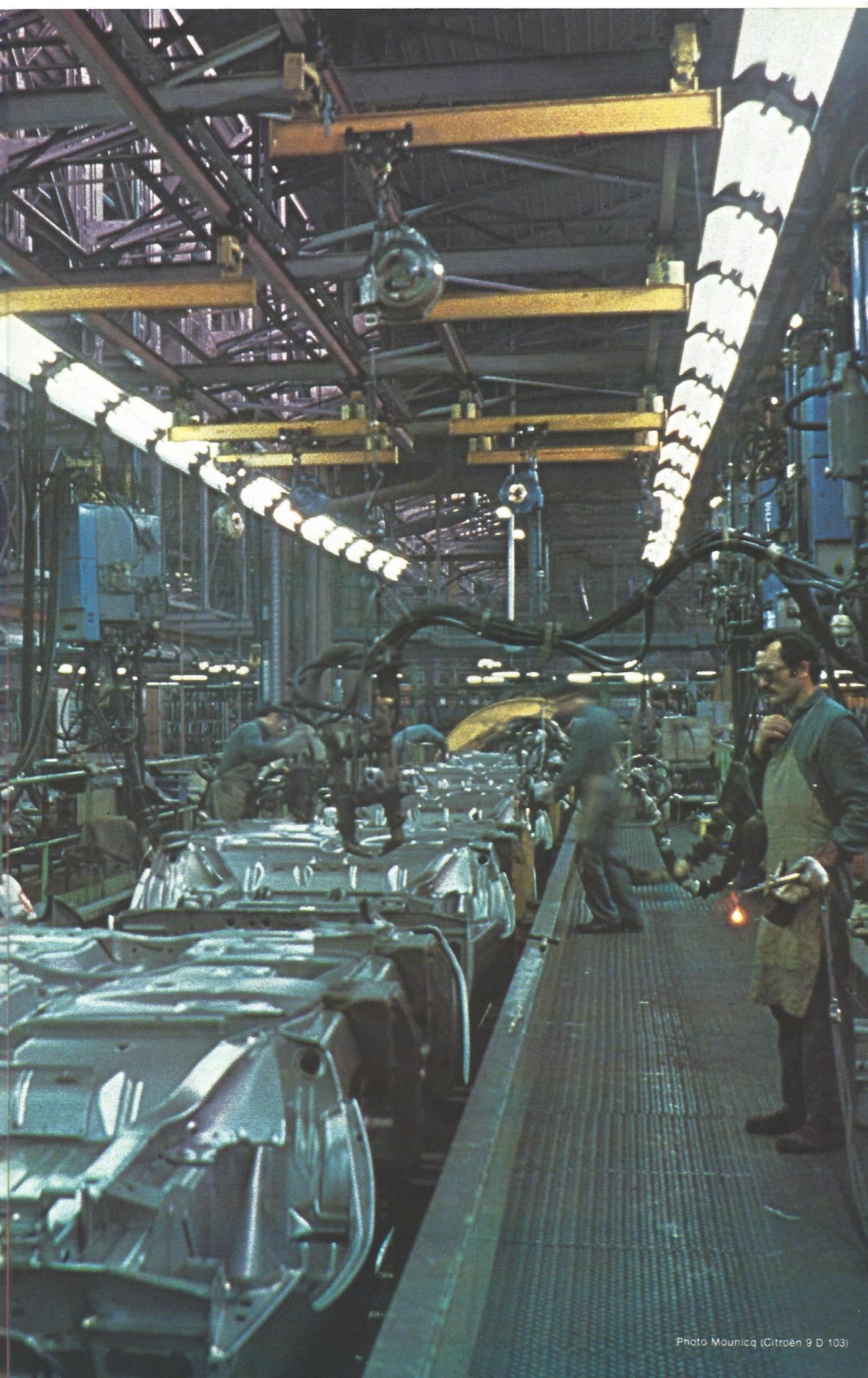


Les carrosseries sont automatiquement
retournées pour que les opérations de finition
sous-casse puissent être effectuées sans fatigue.
*Bodies are automatically turned on their backs to allow finishing
operations on the under-side to be performed without fatigue.*

Assemblage carrosserie : ligne de finition sous-caisse après passage dans le berceau de retournement (au fond en bas en jaune).

Body assembly : under-side finishing line after the car has gone through the inverter cradle (lower background, yellow colour).





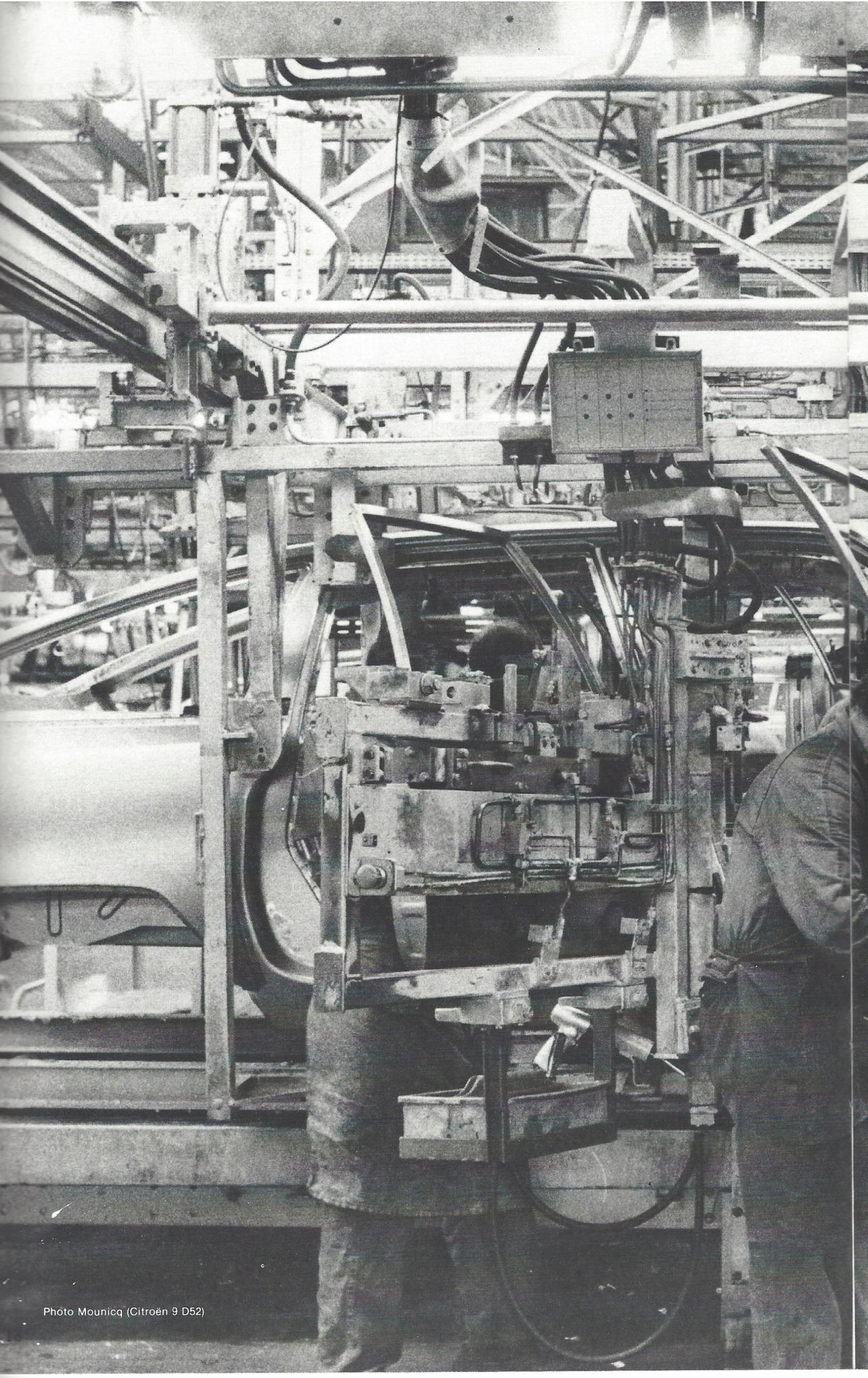
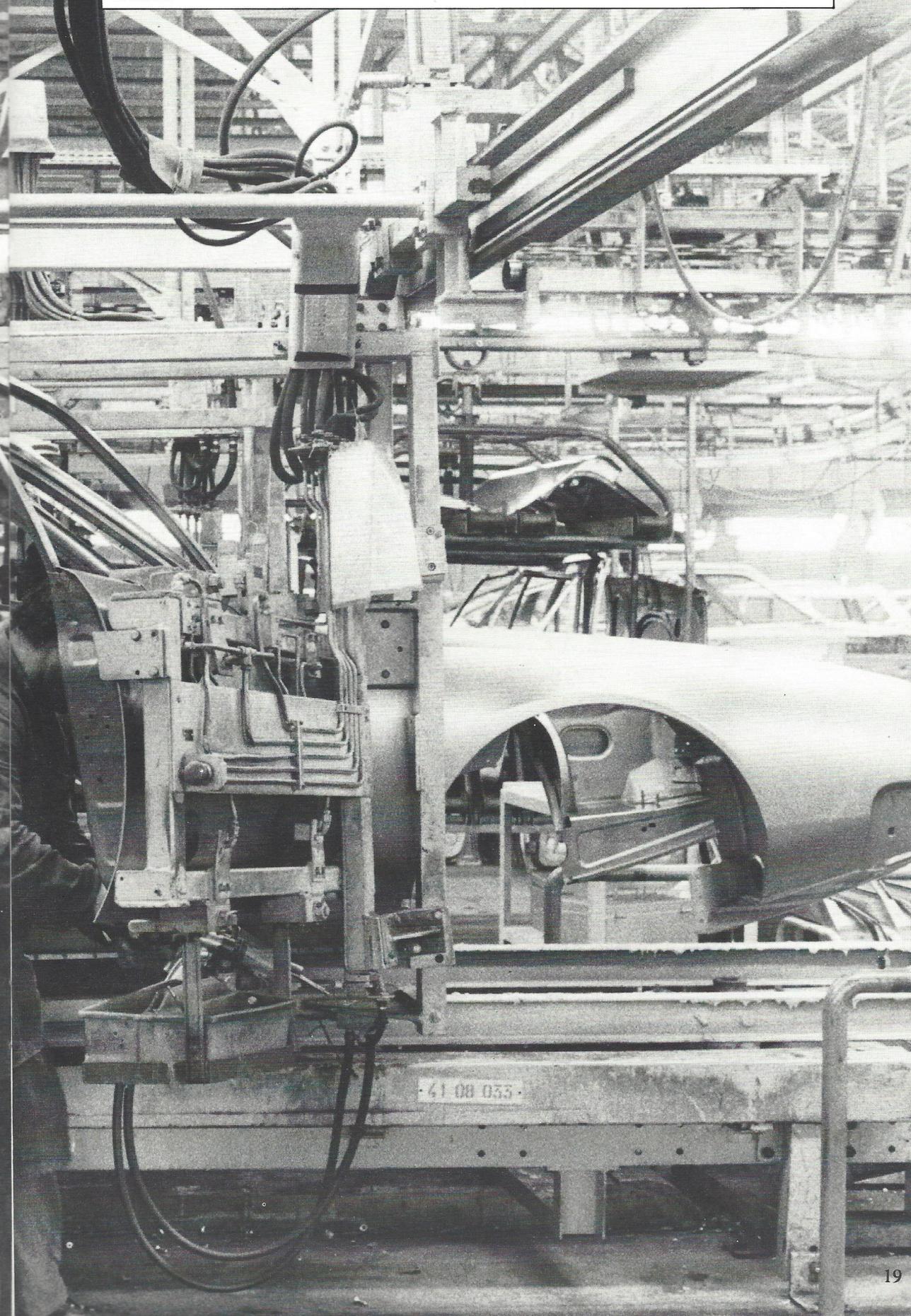
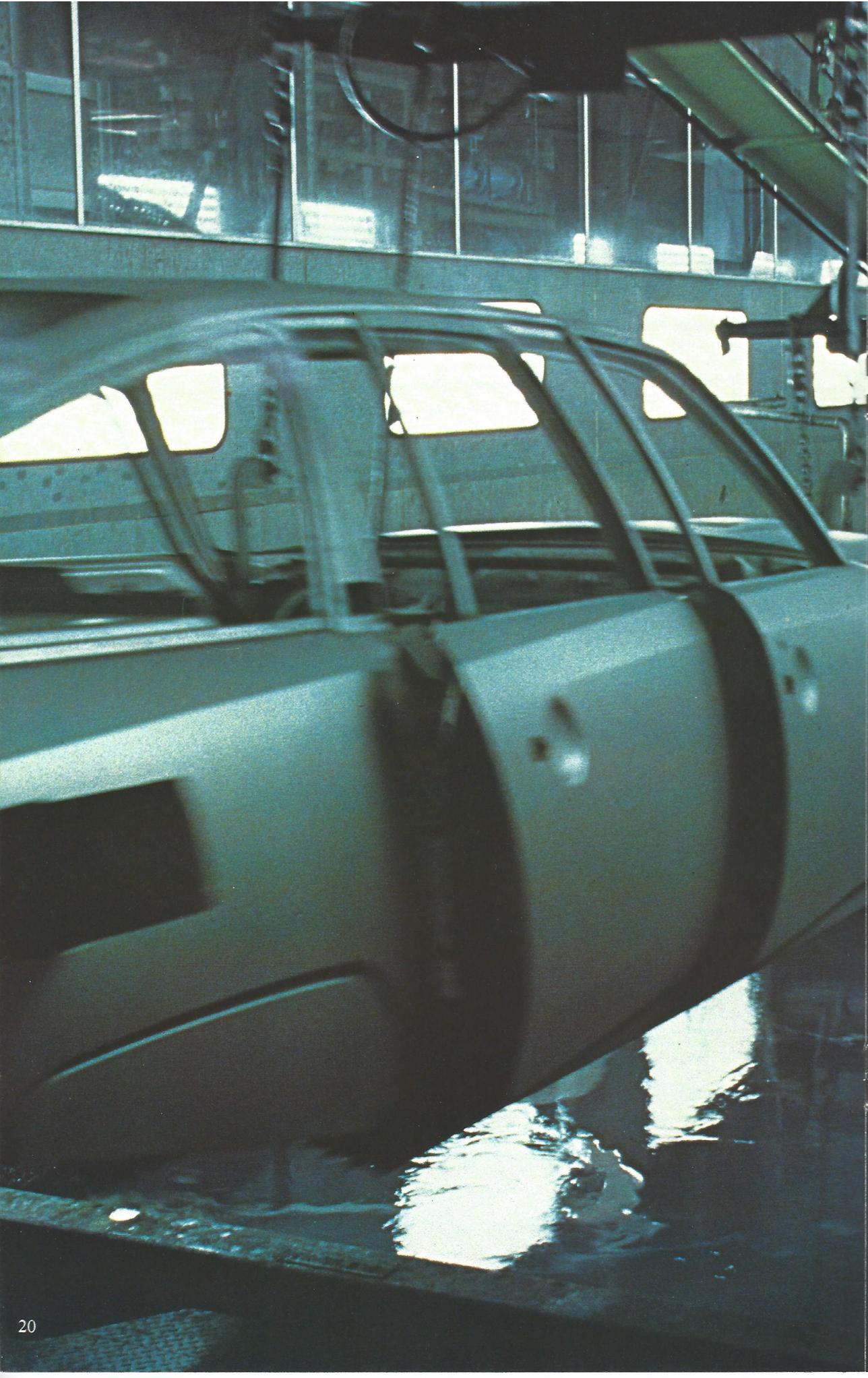


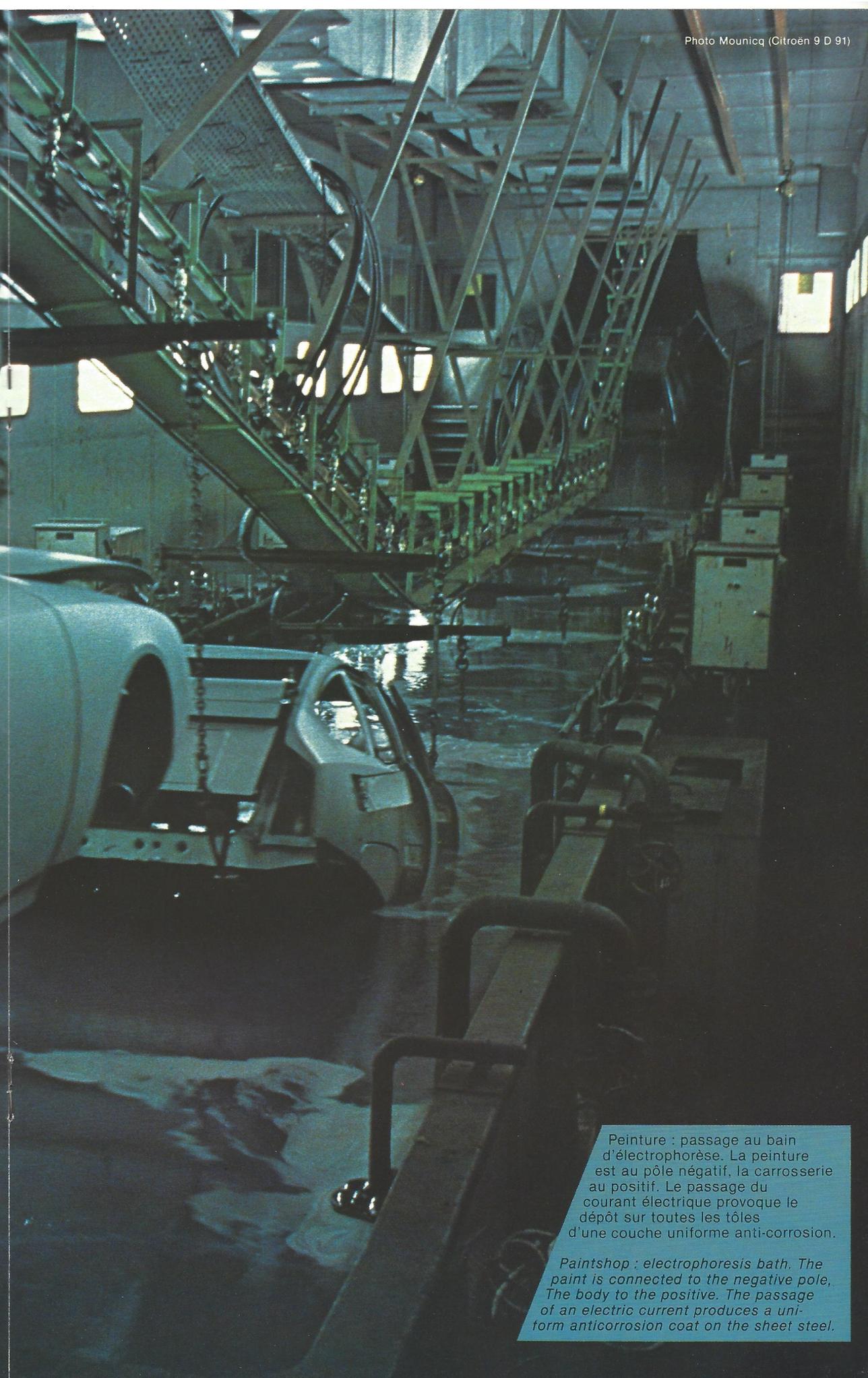
Photo Mounicq (Citroën 9 D52)

Assemblage carrosserie : portique à ventouse pour positionnement et centrage automatique des portières pendant leur opération de fixation.

Body assembly : suction-cup gantry automatically positioning and centring doors as they are secured.







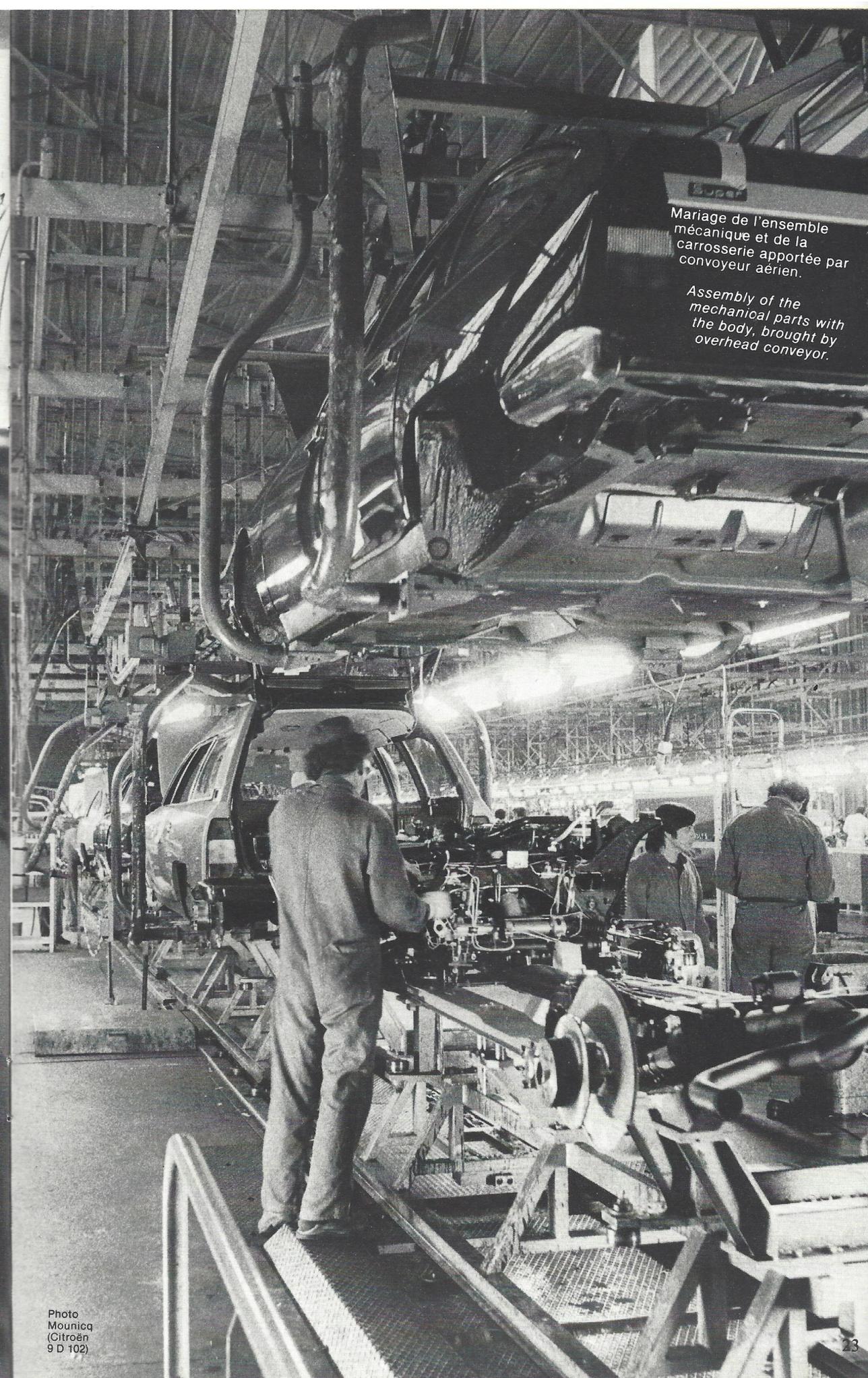
Peinture : passage au bain d'électrophorèse. La peinture est au pôle négatif, la carrosserie au positif. Le passage du courant électrique provoque le dépôt sur toutes les tôles d'une couche uniforme anti-corrosion.

Paintshop : electrophoresis bath. The paint is connected to the negative pole, The body to the positive. The passage of an electric current produces a uniform anticorrosion coat on the sheet steel.



Peinture. Au premier plan : les robots appliquent une couche de laque aux voitures qui passent devant eux. 595 000 m³ par heure d'air pulsé de haut en bas à 22° rendent superflus les masques protecteurs (au second plan).

Painting : in the foreground, robots apply a coat of lacquer to the cars moving past them. An hourly volume of 21 million cubic feet of air at 22°C (72°F), blown downwards from overhead, does away with the need for protective masks (middle distance).



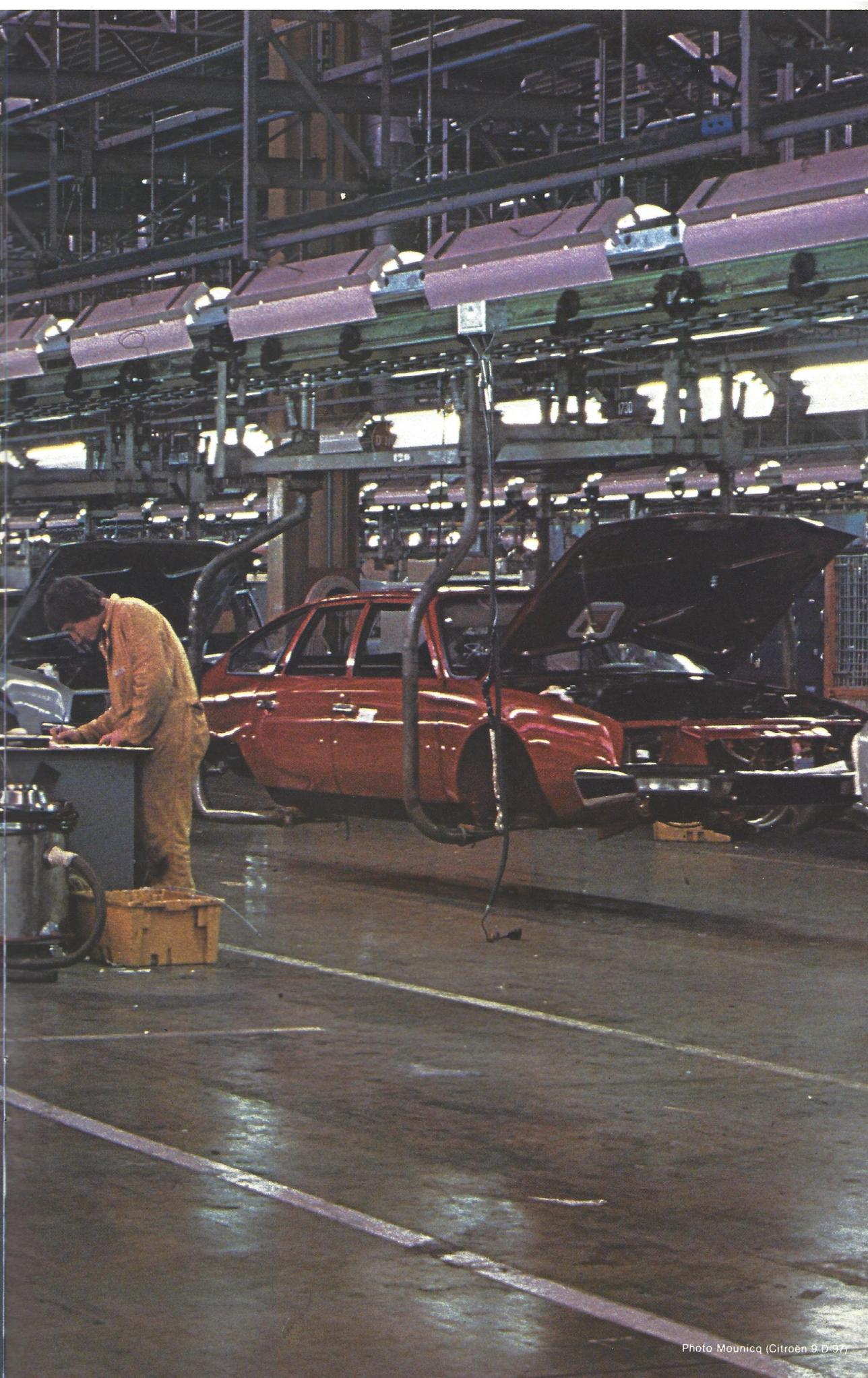
Mariage de l'ensemble
mécanique et de la
carrosserie apportée par
convoyeur aérien.

Assembly of the
mechanical parts with
the body, brought by
overhead conveyor.



Montage : zone de contrôle en fin de ligne de première finition (habillage intérieur des carrosseries, montage des faisceaux électriques, de la console et de la planche de bord, des glaces, etc.). La voiture recevra roues, calandre, moquette, siège et branchement électrique en seconde finition. A Aulnay les contrôleurs sont tous vêtus de jaune, les opérateurs en vert, la maintenance des installations en marron.

Assembly : checking area at the end of the first finishing line (inside upholstery of bodies, electric cabling, bracket and instrument panel, windows, etc.). The car will be fitted with its wheels, grill, carpeting, seats and electric connexions in the second finishing stage. At Aulnay all the checkers wear yellow, the operators green, and the facilities-maintenance staff, brown.



échos

NICE : LA CX MONTE AU FILET



Photo Sejnost (Citroën 30.204)

NICE (France). Pour les Championnats Internationaux de tennis de Nice, disputés du 29 mars au 8 avril, Citroën avait mis plusieurs CX 2400 Pallas à la disposition des joueurs et des organisateurs.

NICE : CX NET-NETWORK

Nice (France). For the Nice International Tennis Championships, played between 29 March and 8 April, Citroën had placed a number of CX 2400 Pallas at the players' and the organiser's disposal.

INFERNALE 2 CV



Photo Guy Penin (Citroën 30.208)

AUTUN (France). Parmi les 176 véhicules plus ou moins spéciaux qui s'affrontaient, en février dernier sur 300 km de sentiers boueux du Morvan pour le 11^e "Rallye Infernal", une simple 2 CV a étonné les populations, sautant les bosses, plongeant dans l'eau... et en ressortant finalement 18^e au classement général. Moteur de 602 cm³ de série, carrosserie inspirée

des 2 CV de cross, elle était conduite par Beaudouin Croizier assisté de Guy Pénin, deux anciens pilotes de 2 CV Cross.

INFERNAL 2 CV

AUTUN (France). Among the 175 vehicles competing in February last, on nearly 200 miles of muddy Morvan lanes, in the 11th "Infernal Rally", a simple 2 CV astounded the multitude by lightly leaping over the bumps, plunging into the water... and finally coming 48th in the general classification. With a standard 602 cc engine but a hody inspired by those of the 2 CV Cross cars, it was driven by Beaudouin Croizier and Guy Pénin, two 2 CV Cross drivers of long standing.

ACADYANE « OASIS »



Photo Citroën 5 D 11

MILAN (Italie). Véritable Frégoli que ce prototype de petit camping-car "Oasis" présenté sur la camionnette Acadyane par Citroën-Italie en collaboration avec la firme Dibicamper. Tout y a été calculé pour être léger, solide, pratique et peu encombrant. Le compartiment arrière est entièrement garni de tissu et matériaux isolants. Avec le "kit" spécial, il suffit de 15 minutes pour équiper entièrement l'Acadyane pré-aménagée. Il comporte : un grand bloc de rangement avec matelas ; un bloc de rangement latéral à droite avec table pliante le jour, partie du lit la nuit ; bloc de rangement sur plancher avec réchaud à 2 feux (qui peut aussi être utilisé à l'extérieur du véhicule, suspendu à la portière arrière droite) ; un bloc côté gauche avec siège-banquette rabatta-

ble ; lavabo sur face intérieure de la porte arrière gauche ; aération par hublot sur le toit. Dans un logement extérieur entre cabine-conducteur et roue arrière : réservoir d'eau (20 l) à pompe électrique, et bouteille de gaz. Galerie sur toute la longueur du toit, rabattable à l'arrière pour former support de tente qui prolonge l'arrière du véhicule. De jour tout se replie pour dégager un maximum d'espace intérieur. De nuit, tout se déplie et s'organise pour former un confortable lit "matrimoniale" de 188 x 142 cm.

ACADYANE OASIS

MILAN (Italy). This small "Oasis" camping car - built on the Acadyane light-van chassis by Citroën-Italy in collaboration with the firm of Dibicamper. Every item is designed to be light, sturdy, handy and compact. The rear compartment is entirely lined with fabric and insulating materials. With the special kit, the pre-fitted Acadyane can be set up completely in 15 minutes. It includes : a large storage locker with mattress, a side-locker to the right, with a folding table (by day) forming part of the bed (at night). Storage locker on the floor with 2-ring gas cooker (which can also be used outside the vehicle, hooked on to the right rear door) ; a left-hand block including a fold-down bench seat, a wash basin on the inside of the left rear door, and ventilation through a port in the roof. In an outside housing between the driver's cab and the rear wheel : a 4 1/4 gallon water tank with an electric pump, and a gas cylinder. A roof-rack along the entire roof folds downwards to the rear, forming a tent-support prolonging the back of the vehicle. In daytime, everything folds away neatly to leave maximum inside space. At night, everything folds out and falls into place to form a comfortable 6'22" x 4'8" "matrimoniale" bed.

MONTE-CARLO EN CINQ SETS



Photo Sejnost (Citroën 30.205)

MONTE-CARLO (Principauté de Monaco). Les vedettes du tournoi de tennis du "Monte-Carlo Open", en avril, Borg Villas, Gerulaitis, Alexander, disposaient pour leurs déplacements de CX Pallas aux couleurs de la manifestation.

MONTE-CARLO : « FAST SERVICE »

MONTE-CARLO (Principality of Monaco). The tennis stars of the Monte-Carlo Open Tournament – Borg, Villas, Gerulaitis, Alexander – had at their service CXs "Pallas" clad in the colour of the event.

« METAPHORES »

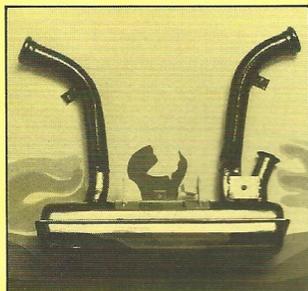


Photo Peyrinet-Guyot (Citroën 31.3)

PARIS (France). Paulette Blumberg avait exposé sous ce titre en 1978 au magasin Citroën des Champs-Élysées (voir "Double Chevron n° 51) ses œuvres originales incorporant des pièces d'automobiles qui, colorées et placées dans un environnement pictural approprié, prenaient tout-à-coup une nouvelle signification. Paulette Blumberg vient de récidiver, à la Galerie Visconti cette fois (3 au 20 mai 1979) avec de plus récentes réalisations, encore mieux maîtrisées. Sur

42 œuvres, 41 utilisent des pièces Citroën.

« METAPHORS »

PARIS (France). In 1978, Paulette Blumberg had, at the Citroën Showrooms on the Champs-Élysées (see Double Chevron N° 51), exhibited under this title original works incorporating motor – car parts, which, once coloured and placed on an appropriate pictorial background, suddenly took on a new meaning. Paulette Blumberg has just done it again, this time at the Galerie Visconti (between 3 and 20 May 1979) with more recent productions showing even greater mastery. Out of 42 works on show, 41 make use of Citroën parts.

TRAVAIL MANUEL



Photo Malard (Citroën 30.213)

PARIS (France). Citroën a participé, du 26 avril au 6 mai 1979, à la Semaine européenne du travail manuel, au Grand Palais, avec un vaste stand où se trouvaient représentés par 16 professionnels qualifiés huit des métiers de l'automobile nécessitant CAP et formation complémentaire : modélistes, modeleurs-bois, tuyauteurs en tube fin, selliers, électro-mécaniciens et ajusteurs de machines-outils, contrôleurs carrossiers et électro-mécaniciennes.

MANUAL CRAFTS

PARIS (France). Between 26 April and 6 May, Citroën took part in the European Manual Crafts Week, at the "Grand Palais". One of the major stands, Citroën's, fea-

tured eight of the motor-car crafts calling for a CAP (Certificate of professional aptitude) plus complementary training : model makers, wood core makers, fine-tube plumbers, upholsterers, electromechanics and machine-tool fitters, coachwork checkers and female electromechanics.

CROISIÈRE NEUVE

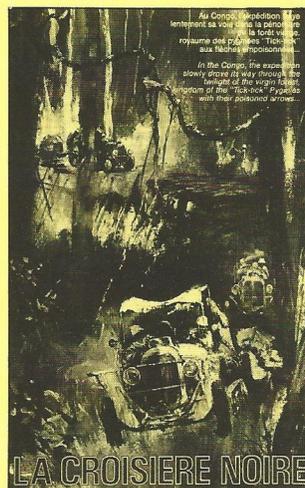


Photo Guyot (Citroën 30.211)

PARIS (France). Nouvelle édition de la brochure "Croisière Noire", illustrée des dessins de René Fallet. Disponible aux Relations Publiques Citroën.

NEW « CRUISE »

PARIS (France). A new edition of the "Croisière Noire" brochure has just come out, illustrated by René Fallet. Available from Citroën Public Relations.

570 000 KM EN DS 21

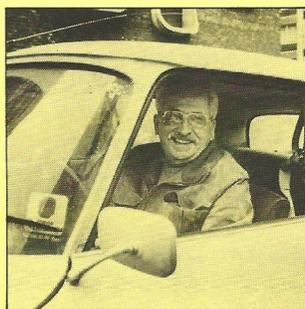


Photo (Citroën 30.21A)

PARIS (France). Le magazine spécialisé "Trafic" a découvert un conducteur-

modèle, M. Bernard Langlet, directeur des Huiles Berlier au Maroc, actuellement à la retraite. La DS 21 Pallas que M. Langlet a achetée neuve en 1969 a parcouru aujourd'hui plus de 570 000 km et roule toujours à la satisfaction de son propriétaire, lui-même trois fois millionnaire en kilomètres, dont une bonne partie sur les pistes d'Afrique. C'est sur ces pistes, mais aussi par intérêt professionnel et par goût de l'automobile que M. Langlet a appris à conduire rationnellement sa voiture, sans la ménager particulièrement. Son secret ? Conduire sans brutalité et toujours au bon régime-moteur, un entretien soigneux, des vidanges tous les 5 000 km avec une huile à haute viscosité, des réglages d'allumage et de carburation assez fréquents. Résultat : à 140 000 km remplacement des soupapes et des tiges de culbuteurs. Beaucoup plus tard, changement d'un piston et d'une soupape cassée. C'est tout. Jusqu'à 570 000 km ! Qui dit mieux ?

355,000 MILES IN A DS 21

PARIS (France). The specialized magazine "Traffic" has discovered a model driver, Mr Bernard Langlet, who used to head Berlier Oils in Morocco, but has now retired. The DS 21 Pallas bought new by Mr Langlet in 1969 has now covered some 355,000 miles – and is still running to the complete satisfaction of its owner, who has personally covered over two million car miles, a good proportion of them over the tracks of Africa. It is on these tracks, but also owing to professional curiosity and to love of motor cars, that Mr Langlet learned to drive his car in a rational manner, without for all that cossetting it particularly. His secret ? Driving smoothly and always paying attention to careful maintenance, changing oil every 3 000 miles with a high viscosity oil, and tuning up ignition and carburation fairly

frequently. Result : after 87,000 miles, a change of valves and rocker push rods. Much later on, change of a piston and a brokes valve. And that is all – up to 355,000 miles ! Any challengers ?

GRANDS MOMENTS



Photo Bloch (Citroën 30.215)

PARIS (France). Comme chaque année au printemps, Citroën a participé à la fête de Vélizy (banlieue sud), où se trouve son Bureau d'Études, par une grande exposition au Centre Commercial Vélizy II, le plus important supermarché d'Europe. Thème 1979 : « les grands moments de Citroën », 14 voitures exposées, de la Type A 1919 (voir article sur ce modèle page 26) à la DS 19. Chacune d'entre elles a marqué un progrès important dans l'histoire de l'automobile.

CITROËN HIGHLIGHTS

PARIS (France). As it does every spring, Citroën took part in the fête at Vélizy (just south of Paris), where the design bureau is located. Its contribution was a large-scale exhibition in Vélizy II Commercial Centre, the largest supermarket in Europe. 1979 theme : "highlights of Citroën history", with 14 cars on show, from the 1919 Type A (see article about this model on page 34) to the DS 19, each of them a milestone in motor-car history.

CAMERA-MEHARI

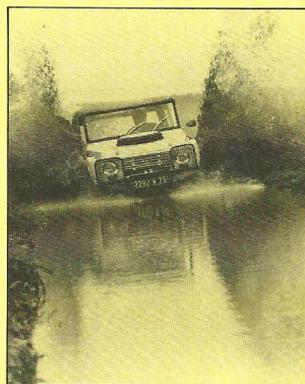


Photo Guyot (Citroën 3E47)

NIMES (France). Non ce ne sont pas des cascadeurs qui ont réalisé le film (16 mm, couleurs, son optique, 8 minutes) des Relations Publiques Citroën sur les acrobaties d'une Méhari 4 × 4 dans les garrigues nimoïses, mais le réalisateur Claude Caillet assisté de Jean Kargayan, avec la participation inattendue d'un jeune champion de 2 × 2 : une planche à roulettes à deux roues motrices.

« SHOOTING » MEHARI

NIMES (France). No, no stunt men were brought in for the shooting of this film (16 mm colour, optical sound, 8 minutes) for Citroën Public Relations concerning the acrobatics of a Mehari 4 × 4 over the hills at the back of Nimes, but only director Claude Caillet and his assistant Jean Kargayan, unexpectedly supported by a young 2 × 2 champ riding a solap-box car with two driving wheels.

LES CV DE BOIS



Photo E. Wagner (Citroën 30.206).

DURLACH (Allemagne Fédé-

rale). N'est-elle pas amusante cette 2 CV miniature entièrement faite de bois et de tissu ? Les portes et la malle s'ouvrent. Cette dernière contient la manivelle (un clou tordu), une trousse d'infirmier, un jerrican et la roue de secours. Edmund Wagner, créateur de ce minichief-d'œuvre en contre plaqué est membre du 2 CV Club de Durlach.

WOODEN HORSEPOWER

DURLACH (Western Germany). Isn't this miniature 2 CV fun ? It is entirely made of wood and fabric, but the doors and the boot are all open. Housed in the boot are the starting handle (a bent-nail), a first aid outfit, a jerrycan and the spare wheel. Edmund Wagner, who created this plywood minimasterpiece, is a member of the Durlach 2 CV Club.

SECURITE DU TRAVAIL

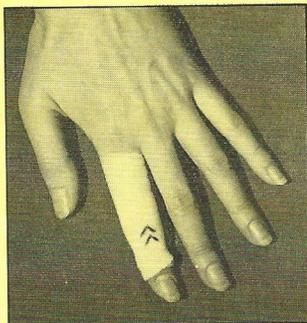


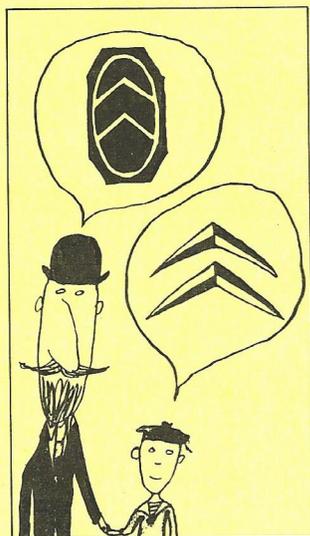
Photo Guyot (Citroën 30.210)

PARIS (France). Les spécialistes mesurent le taux de fréquence des accidents du travail en multipliant le nombre d'accidents annuel par un million, divisé par le nombre d'heures de travail effectuées. Chez Citroën, ce taux a été réduit en 1978 à 19,91 (pour 21,01 en 1977) alors que le taux de fréquence des accidents pour la moyenne de la construction automobile en France était de 55,93. Quant au taux de gravité, il a été ramené chez Citroën à 0,68 contre 1,26 pour l'ensemble de l'automobile.

SAFETY AT WORK

PARIS (France). Specialists measure the work accident rate by multiplying the annual number of accidents by one million and dividing the result by the number of hours worked. At Citroëns, this figure was in 1978 reduced to 19.91 (against 21.01 in 1977), whereas the mean accident rate in the automotive industry for the whole of France was 55.93. As for the severity rate, it was down to 0.68 at Citroëns, against an overall industry figure of 1.26.

GALERIE DES ANCTRES



Dessin Avoine (Citroën 12.24)

PARIS (France). A l'occasion du soixantième anniversaire de la 10 HP Type A (voir page 26), les Relations Publiques Citroën ont édité un album « Généalogie » : 62 dessins des principaux modèles de la marque, par Pierre Dumont. A lire : une préface pour le moins originale, jamais l'automobile n'avait été décrite ainsi.

FAMILY PORTRAIT GALLERY

PARIS (France). In celebration of the sixtieth anniversary of the 10 HP Type A (see page 34), Citroën's Public Relations have publis-

hed an album entitled "Genealogy" and comprising 62 Pierre Dumont drawings of the marque's leading models. Among highlights for the reader, the preface : never before had the motor car been approached from this peculiar angle.

2 CV-TRACTION



Photo Citroën 30.216)

CARPENTRAS (France). Traction par devant, 2 CV par derrière, c'est le curieux hybride de greffe qu'utilise dans le sud-est la société Pictel à des fins promotionnelles. Réalisé par la Société Larousse à Objat (Corrèze), ce singulier véhicule répond parfaitement à son but : il ne passe pas inaperçu.

2 CV-TRACTION

CARPENTRAS (France). "Traction" at front, 2 CV at rear, such is the curious grafted hybrid used in southeastern France for promotional purposes by the Pictel Company. Assembled by the Larousse Company at Objat (Corrèze), this freak vehicle serves its purpose most satisfactorily, intended as it is to draw attention.

AMBULANCE

← 6 M 55 →



Photo Tissier (Citroën 30.182)

PARIS (France). 6,55 m hors tout, six roues, c'est la super ambulance réalisée par Tissier (94290 Villeneuve le Roi), à partir d'une Citroën

CX. Elle conserve les 4 places assises de la voiture et y ajoute une cellule sanitaire d'un volume exceptionnel : 9 m². On peut tenir debout : 1,80 m de hauteur intérieure. Longueur depuis les sièges arrières : 2,60 m. Confort assuré par la suspension hydropneumatique sur les trois essieux.

AMBULANCE

← 6 M 55 →

PARIS (France). 6 metres 55 cm (21'5 3/4) overall length, six wheels such is the super-ambulance created by Tissier (94920 Villeneuve le Roi, France) from a Citroën CX. It retains the car's four passenger seats, and additionally has a medical unit of exceptional size : 318 cu. ft. You can stand up in it (5'11" headroom). Length from the back seats : 8'6 3/4. And the permanent comfort of hydropneumatic suspension on all three axles.

4 x 4 = 16

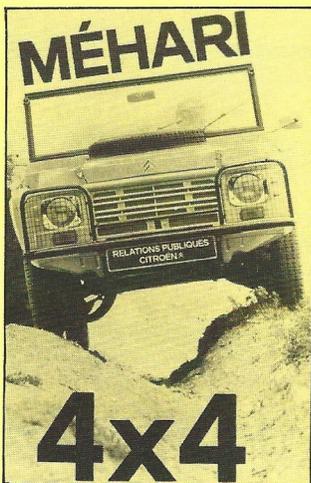


Photo Guyot (Citroën 30.218)

PARIS (France). 4 x 4 = 16 pages d'explications et de dessins. C'est la brochure que vient d'éditer le service Technique des Relations Publiques Citroën sur la Méhari 4 x 4. Pourquoi et comment fonctionnent crabotage, réducteur et blocage du différentiel et à quoi ils servent.

MEHARI 4 x 4 = 16

PARIS (France). 4 x 4 = 16 pages of explanations and

drawings. It is the brochure published by Citroën Public Relations Technical Department concerning the 4 x 4 Mehari. Why and how dog clutches, reducer gear and differential locking work. And their uses.

GRANDES VOITURES

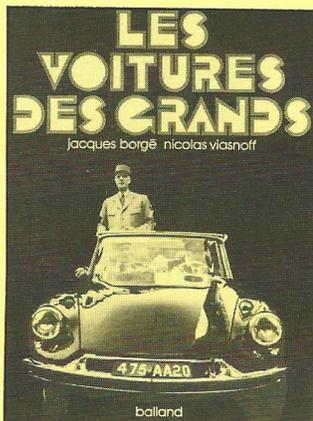


Photo Guyot (Citroën 30.116)

PARIS (France) Borgé-Viasnoff encore. Ils n'arrêteront pas. Cette fois, ce sont les voitures des grands de ce monde qui les ont inspirés : 170 pages, 250 photos, chez Balland. On y trouve aussi beaucoup de Citroën : la 15 NH de Vincent Auriol en 1947, la 15 carrossée par Franay pour le président Coty, les SM du président Pompidou et, bien sûr, les DS du général de Gaulle, dont celle qui lui sauva la vie au Petit Clamart (voir Double Chevron n° 55, page 10).

GREAT CARS

PARIS (France). Borgé-Viasnoff once again. Nothing can stop them. This time, they have drawn their inspiration from the cars of the great : 170 pages, 250 photographs, published by Balland. Their lively style is once again in evidence. Likewise quite a number of Citroëns : President Vincent Auriol's 1947 15 NH, the 15 with coachwork by Franay for President René Coty, President Pompidou's SM, and, of course, General de Gaulle's DSs, with among the car that saved his life at Petit Clamart (see Double Chevron n° 5, page 10).

BALLADE IRLANDAISE



Photo Lensmen (Citroën 30.209)

DUBLIN (Irlande). Cidessus, à droite, M. Falconnet, directeur de Citroën International, remet à M. Ashenhurst, importateur Citroën en Irlande, un buste d'André Citroën, lors de l'inauguration, au début de cette année, à Dublin de nouveaux locaux commerciaux, rendus nécessaires par l'augmentation des ventes Citroën dans la verte Erin : 630 en 1977, 827 en 1978. Plus de 1 200 prévues pour 1979.

IRISH BALLAD

DUBLIN (EIRE). Above, right, Mr Falconnet, head of Citroën International, gives Mr Ashengurst, importer of Citroëns into Eire, a bust of André Citroën. The occasion : at the beginning of this year, was the inauguration of new business premises in Dublin, made necessary by the increase in Citroën's ales on the green shores of Erin : 630 in 1977, 827 in 1978, and over 1 200 expected in 1979.

TREFLE AU 1/24

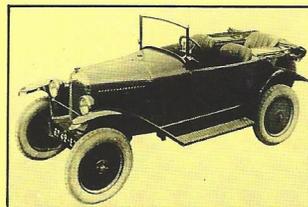


Photo Citroën 6.7

PARIS (France). Le fabricant de jouets Heller, déjà créateur d'une magnifique

traction avant 15 CV au 1/8^e, propose à sa clientèle d'amateurs une version 1/24^e du même modèle et surtout, également au 1/24^e une très belle version de la célèbre 5 HP C3 «trèfle», en 102 pièces à assembler et à peindre.

1/24 CLOVER-LEAF

PARIS (France). Heller, model manufacturers, have already brought out a magnificent 1/8th scale 15 CV front wheel drive. They are now offering the amateurs in their clientele a 1/24 version of the same model, but also a very fine 1/24 version of the same model, but also a very fine 1/24 model of the well known "Clover-leaf" 5 HP C3, in the form of 102 parts to be assembled and painted.

PRIX POUR ASSISTANCE



Photo Guyot (Citroën 30.219)

BIARRITZ (France). Une fois encore, le réalisateur Claude Caillet et les Relations Publiques Citroën ont été à l'honneur au Festival du Film d'Entreprise à Biarritz (13 au 16 juin 1979) : leur film "Assistance" (la vie des mécaniciens de compétition pendant un rallye) a été primé par le jury dans la catégorie "Grand Public", aux applaudissements... de l'assistance.

A PRIZE FOR ASSISTANCE

BIARRITZ (France). Réalisateur Claude Caillet and Citroën Public Relations were one more time rewarded in the Business Film Festival

organized at Biarritz (between 13 and 16 June 1979) : their film "Assistance" (life of a racing-team mechanics during a rally) received an award in the "film for the general public" category with the applause of the... assistance.

KABOULINE



Photo A. Chevalier (Citroën 30.66)

PARIS (France). Kabouline nous écrit, c'est gentil. Elle a sept ans maintenant et toujours toutes ses dents. Kabouline est poète, elle avait remporté (avec l'aide de ses maîtres Dominique - à gauche - et Alain - à droite - Chevalier) le 3^e prix du concours de reportage du Raid en 2 CV Paris-Kaboul, 1970 ; elle s'exprime souvent en alexandrins, c'est plus fort qu'elle : elle aimerait, dit-elle, « être exemple vivant aux yeux des concurrents qui taquent flat-twin et la traction avant sans en tirer vraiment tous les enseignements. Car enfin j'en ai vu, dans ma belle carrière, des maladies bizarres chez de jeunes pubères ». Elle, la maladie, connaît pas. A peine un peu d'arthrite, parfois. Intacte quoi, sans opération ni greffe ; elle a même gardé tous ses auto-collants.

KABOULINO

PARIS (France). We've had a sweet letter from Kabouline. She's 7 now, and hasn't lost a tooth. Kabouline is a poet. and in her time had (with the assistance of her masters, the Chevaliers, Dominique - left and Alain - right) won 3rd prize in the reportage contest in connection with the 2 CV

Paris-Kabul-Paris run. She still often breaks into verse, for it is more than she can resist : she would, she says, like to be "A living example to those to whom flat-wins are not a repose, and who bare y survive in a front-wheel drive - A breed to be pitied (in prose !). The people, who fail to discern what ails a poor motor, should learn that any young car turns very bizarre when puberty tickles its stern." As for Kabouline herself, it takes more than that to upset her. A touch of arthritis now and then, but still intact, with never an operation or a graft ; in fact she still has all her stickers.

BALLE DE MATCH POUR LES CX



Photo Peyrinet (Citroën 30.220)

PARIS (France). A la grande fête du tennis, les CX étaient de la fête : durant toute la période des Internationaux de Roland Garros, les joueurs se sont déplacés à bord des CX Pallas blanches que Citroën avait mis à la disposition des organisateurs. Ci-dessus, le vainqueur des Internationaux, Björn Borg, sort en pleine forme de la voiture qui vient de l'amener à pied d'œuvre.

SET POINT FOR THE CX

PARIS (France). For the big tennis feast, the CX's were of the festive party : during the International Tennis Championships at Roland Garros, the players used white CX's Pallas, Citroën had placed at the organizer's disposal. Here above, in good form, the winner Björn Borg goes out of the car which just brought him on site.

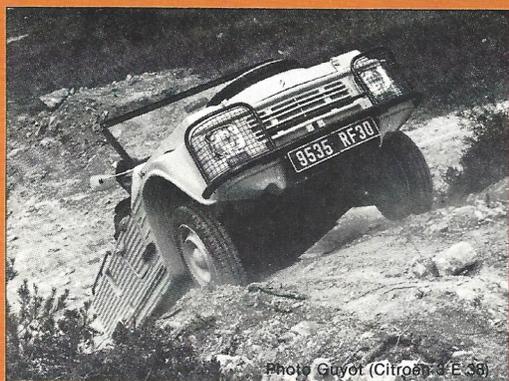


Photo Guyot (Citroën 3 E 36)



Photo Guyot (Citroën 3 E 25)

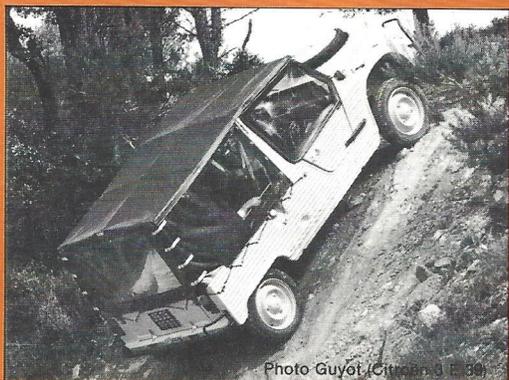


Photo Guyot (Citroën 3 E 38)

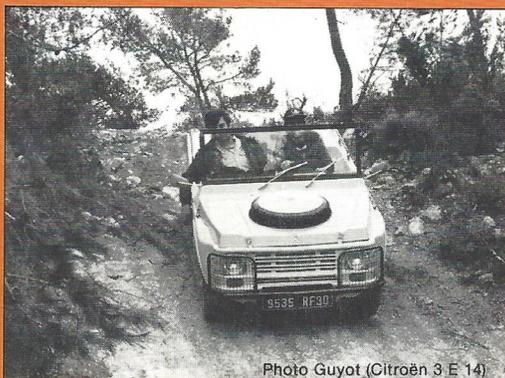


Photo Guyot (Citroën 3 E 14)



Photo Guyot (Citroën 3 E 23)



Photo Guyot (Citroën 3 E 32)

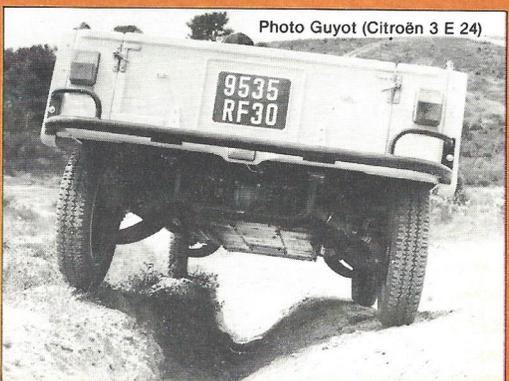


Photo Guyot (Citroën 3 E 24)



Photo Guyot (Citroën 3 E 30)

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

These photographs are at the disposal of the journalists. All you have to do is write to the Citroën Press Service quoting the reference number and you will receive the quantity of 21 × 29,7 cm requested.

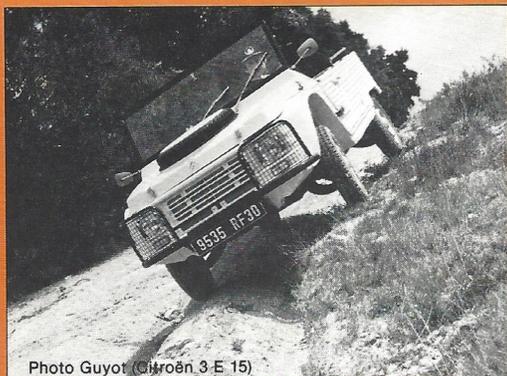


Photo Guyot (Citroën 3 E 15)



Photo Guyot (Citroën 3 E 13)

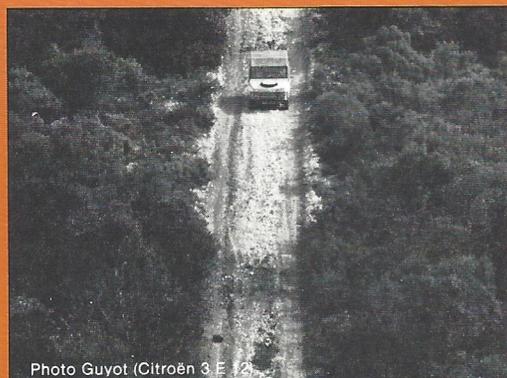


Photo Guyot (Citroën 3 E 12)

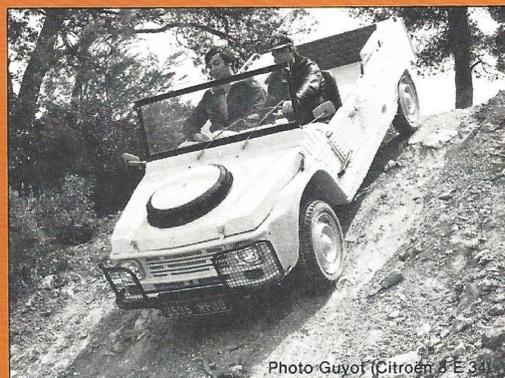


Photo Guyot (Citroën 3 E 34)



Photo Guyot (Citroën 3 E 28)

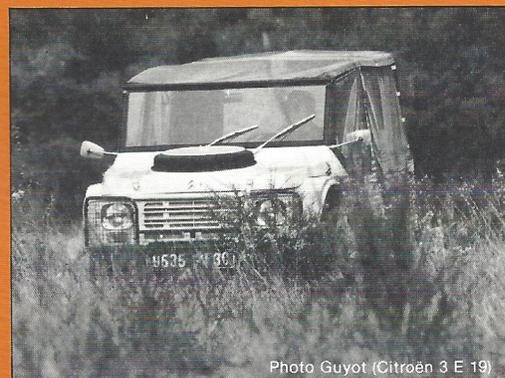


Photo Guyot (Citroën 3 E 19)



Photo Guyot (Citroën 3 E 27)

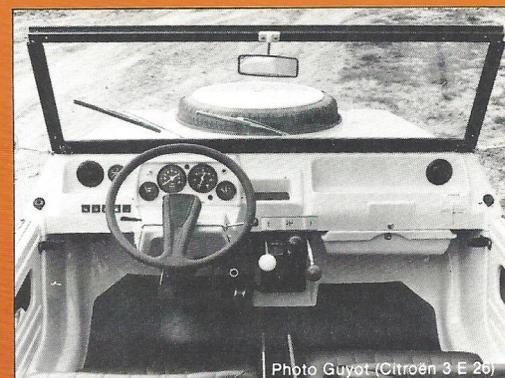


Photo Guyot (Citroën 3 E 26)

Il y a soixante ans ...

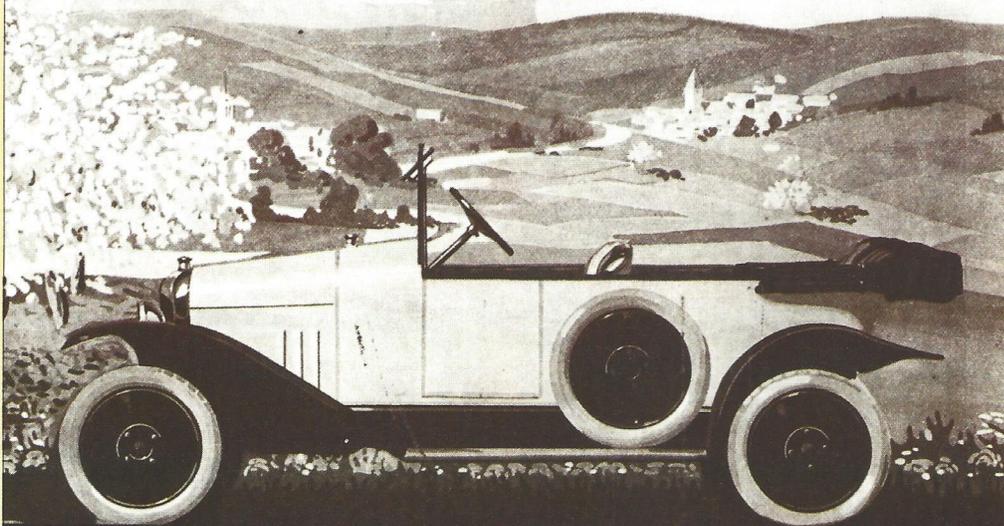
11 novembre 1918, à Rethondes, dans l'ancien Wagon-salon de Napoléon III, le général Foch pour la France, l'amiral Wemys pour la Grande-Bretagne, et Erzberger, délégué du cabinet de guerre allemand, signent l'Armistice. Janvier 1919, Conférence de Paris. 28 juin 1919 : Traité de Versailles. C'est la paix. Les hommes rentrent. En France, il en manque plus de 8 millions 500 000.

Jamais plus cela ! On veut oublier quatre ans de violence et d'horreur. C'est le début des « années folles ».

11 November 1918, at Rethondes : in the stately old Drawing-Room-Carriage of Emperor Napoleon III, the Armistice was signed by General Foch for France, Admiral Wemys for the United Kingdom, and Erzberger, the German war cabinet's delegate. In January 1919 came the Paris Conference. On 28 June 1919, the Versailles Treaty. Peace had returned. The men were coming home. In France, over 8 1/2 million were missing. Never again ! Everyone wanted to forget those four years of violence and horror. And so begin the "mad years".

Document Citroën 6.170

LA 10 H.P. CITROËN *Torpédo 4 Places*



La première voiture française construite en grande série
RAPIDE, CONFORTABLE & CONSOMMANT PEU, LA TORPEDO 10^{HP} CITROËN
EST LA VOITURE PRATIQUE POUR VOS PROMENADES À LA CAMPAGNE
ANDRÉ CITROËN, Ingénieur - Constructeur, 115 - 143, Quai de Javel - PARIS

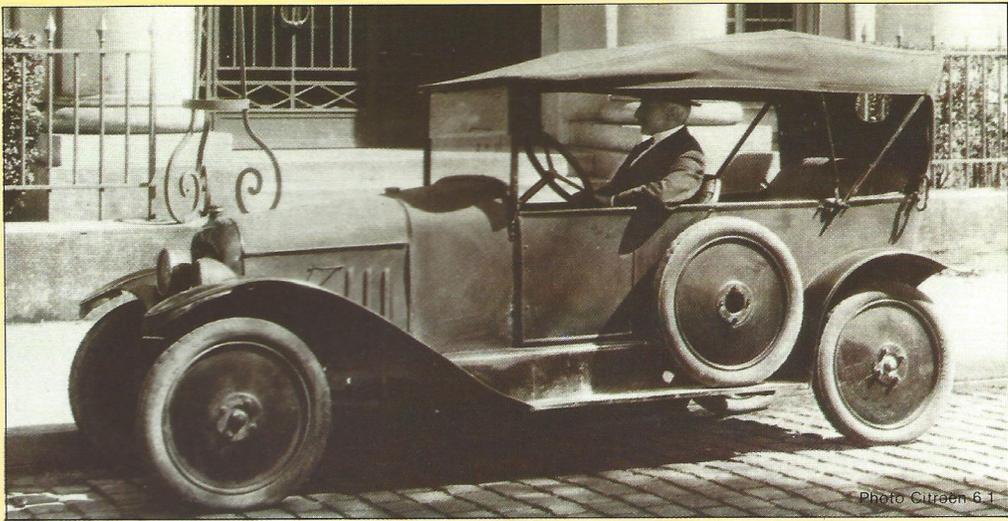


Photo Citroën G. J.

LA 10 HP TYPE A le premier modèle Citroën

On vit à un rythme frénétique. On réinvente tout et l'on fait n'importe quoi. Paris flirte et danse sur les stridences syncopées du « Jazz-band ». Les femmes portent des jupes qui raccourcissent et des fume-cigarettes qui s'allongent. Les garçons aux cheveux courts et aux seins plats se trémoussent au son du Charleston. Leurs yeux noircissent, leurs bouches sont écarlates. Soutine peint des beefsteaks, Modigliani des filles au regard triste. Foujita et Kisling croquent Kiki. La Rotonde, le Dôme, la Coupole servent durant la nuit entière des alcools cosmopolites aux « Montparnos » qui refont le monde et des cafés-crèmes aux Dadaïstes qui le démolissent. On va rire au cinéma avec Charlot, qui n'est pas encore Chaplin, frémir dans « Le cabinet du Docteur Caligari » de l'expressionniste Robert Weine. On fait la queue pour aller voir « Phi-Phi », la comédie musicale mythologico-légère de Willemetz, qui tiendra l'affiche cinq ans...

Derrière cette agitation de surface, il y a ceux qui pleurent les disparus. Et ceux aussi qui reconstruisent, qui créent, qui inventent. La société change. La loi sur les conventions collectives est votée en janvier 1919. La journée de travail est fixée à 8 heures en avril. Les frontières éclatent, les distances se raccourcissent. En avril, des wagons-lits sont mis en service sur le Simplon-Orient express. En juillet, Pierre Latécoère et Didier Daurat lancent de Toulouse vers Dakar le premier bi-plan de l'Aéropostale...

Les usines de guerre se reconvertissent, l'industrie se modernise, des techniques nouvelles voient le jour.

Dans ce monde qui bouge, qui va vite, André Citroën est à l'aise. Il a 41 ans. La

The pace of life becomes frantic. Everything is reinvented, anything goes. Paris dances and flirts to the syncopated strains of the "Jazz Band". Women's skirts grow shorter, their cigarette-holders longer. Boy-like girls with short hair and flat bosoms wriggle to the rhythm of the Charleston. Their eyes are blackened, their lips scarlet. Soutine paints juicy steaks, Modigliani's girls have sadness in their gaze. Foujita and Kisling sketch Kiki. La Rotonde, le Dôme, la Coupole serve cosmopolitan spirits all night for the "Montparnos", that bohemian fauna engaged in reshaping the world, and white coffee to the Dadaists intent on destroying it. Charlie Chaplin, still a small-part comic, is there to make you laugh, and you can shudder at "Dr Caligari's cabinet", directed by impressionist Robert Weiner. "PhiPhi", Willemetz's light mythological musical comedy, 5 years a favourite, attracts long queues of would-be spectators...

Behind all this surface agitation, others mourned the fallen. And others yet were rebuilding, creating, inventing. Society was changing. The law governing collective bargaining was voted in France in 1919. In April, the working day was fixed at 8 hours. Frontiers opened up, distances shrank. In April, sleeping cars were put in service on the Simplon-Orient Express. In July, Pierre Latécoère and Didier Daurat flew the first biplane of the Aéropostale (French airmail service) to Dakar...

War factories were reconverting, industry was modernizing, new techniques were being developed.

In this restless, fast-moving world, 41-year-old André Citroën was in his element. The war had robbed him of his bro-

Il y a soixante ans ...

guerre, qui lui a pris son frère et son beau-frère, lui a enseigné les mérites de la rationalisation industrielle qu'il a appliquée à la production des obus, au service postal des armées, à l'arsenal national de Roanne... Il se souvient de l'automobile qui le fascine depuis qu'il y fit ses premières armes en 1908 chez Mors. Il pressent l'essor de ce moyen de transport, comprend qu'il va devenir irremplaçable comme la liberté qu'il procure. Dès 1917, il a demandé à l'ingénieur Jules Salomon, créateur de la « Zèbre » de 1908, d'étudier le principe d'une voiture légère. En 1918, elle est prête. Sa construction commence dans l'usine de Javel reconvertie en hâte. Les premières voitures sortent de chaîne fin mars 1919. Les premières annonces paraissent dans la presse en avril. En mai, le torpédo 10 HP « type A » est exposé aux Champs Elysées dans un magasin prêté par Fernand Charron. Le 4 juin 1919, le bon M. Testemolle, de Beaulieu sur Dordogne, prend livraison à Javel d'un Torpédo 10 HP à 4 places. C'est le premier client Citroën. Il a payé sa voiture au prix de lancement : 7 950 F.

Les 10 HP « type A » ne sont pas des voitures comme les autres. Elles portent la marque, à tous les sens du mot, d'André Citroën. Cet esprit d'anticipation, cette plongée dans l'avenir, cette volonté de faire mieux et avant les autres, qui caractériseront toutes les voitures de la firme. André Citroën voulait construire l'automobile d'une ère nouvelle. Il la voulait économique et accessible à tous. Pour cela, il s'était mis à l'école de l'Américain Henri Ford : la type A est la première voiture française construite en grande série, la première livrée complète, avec toute sa carrosserie et son équipement.

Et Citroën le fait savoir. Déjà prennent forme ses conceptions en matière d'information du public. Elles vont bouleverser la « réclame » automobile. Affiches, brochures, annonces proclament et argumentent : « *La première voiture française construite en grande série, la 10 HP André Citroën, est la voiture économique : l'économie sur l'essence et les pneumatiques est la plus considérable de toutes, car elle s'accroît à chaque tour de roue, à chaque kilomètre franchi ! Par suite du parfait rapport du poids du véhicule à la puissance du moteur, la 10 HP Citroën permet de réaliser cette économie à un plus haut degré que toute autre voiture ; elle ne consomme, aux 100 kilomètres, que 7 litres 1/2 d'essence et 250 grammes d'huile. L'usure des pneumatiques est très réduite en raison de sa légèreté* ».

En juin 1919, il sort de Javel 30 « type A » par jour. Bientôt, ce sera 50, puis 100, 200, 400... Les premières d'une longue et prestigieuse lignée.

ther and brother-in-law, but had taught him the merits of industrial rationalization, which he applied to making shells, to the French Army's postal service, to the national arsenal at Roanne... Nor did he forget the motor car which, since he took his first steps in this direction in 1908 at the Mors works, had always fascinated him. He foresaw the expansion of this means of transport, surmising that it would become as indispensable as the freedom it offers. As early as 1917, he had asked engineer Jules Salomon, creator of the 1908 "Zèbre", to study the principle of a light car. By 1918, it was ready, and production was started in the Javel works after their hasty reconversion. The first cars left the assembly line at the end of March 1919. The first advertisements were published in the April papers. In May, the 10 HP "Type A" open tourer was exhibited on the Champs-Élysées, in a shop lent by Fernand Charron. On 4th June 1919, the worthy Mr Testemolle, of Beaulieu sur Dordogne in south-western France, took delivery of a 10 HP 4-seater open tourer. He was Citroën's very first customer. For his car, paid the introductory price of 7,950 francs.

The 10 HP "Type As" were not cars like the others. They bore the mark – in all senses of the term – of André Citroën : the far-sighted thinking, the plunge into futurity, the will to do better than others, and to it first, that were to characterize all the firm's cars.

André Citroën wished to build the car of a new era. He wanted it to be inexpensive, and accessible to one and all. To achieve this, he had studied the Ford school of thought : the Type A was the first French car to be mass-produced, and the first to be delivered complete with its full coachwork and fittings.

And Citroën made sure that it became widely known. His concepts as regards informing the public were already taking shape. They were to revolutionize motor-car advertising. Posters, brochures and press advertisements proclaimed and promoted : The first mass-produced French car, the 10 HP André Citroën, is the economy car : savings on petrol and tyres are the greatest of any, for they increase with every turn of the wheels and with every mile covered ! As a result of the perfect ration of vehicle weight to engine power, the 10 HP Citroën allows this saving to a greater extent than any other car ; it will cover all of 37.5 miles per gallon of petrol, while consuming a mere quarter of a pint of oil. Type wear is greatly reduced by virtue of its light weight.

In June 1919, 30 "Type As" left the Javel works daily. This was soon to grow to 50, then 100, 200, 400... the first of a long and noble line.



Photo Citroën 6.171

Javel 1919 :
atelier
des bâtis
(en bois)
de carrosserie

*Javel in 1919 :
workshop
producing
(wooden) body
frameworks.*

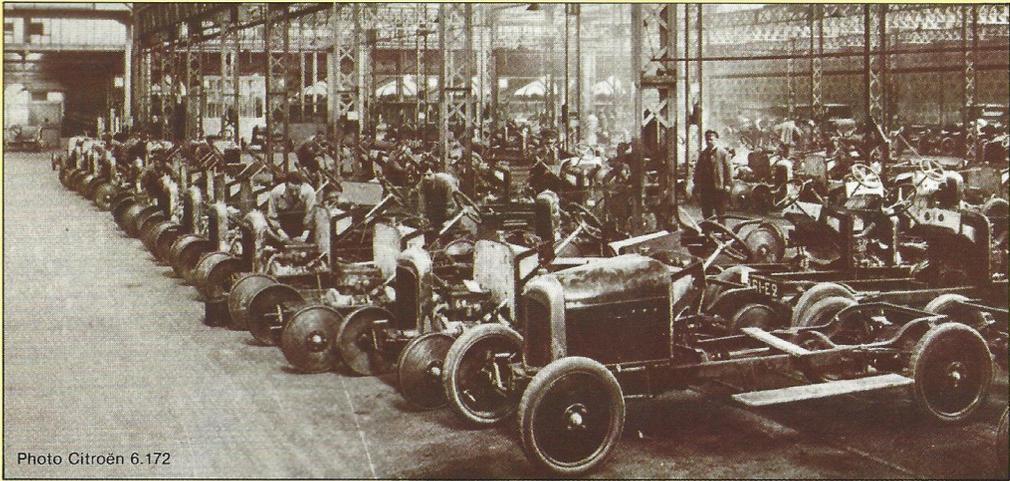


Photo Citroën 6.172

Atelier
de retouche
mécanique
avant assemblage
de la caisse

*Fitters's
workshop,
preceding body
assembly.*

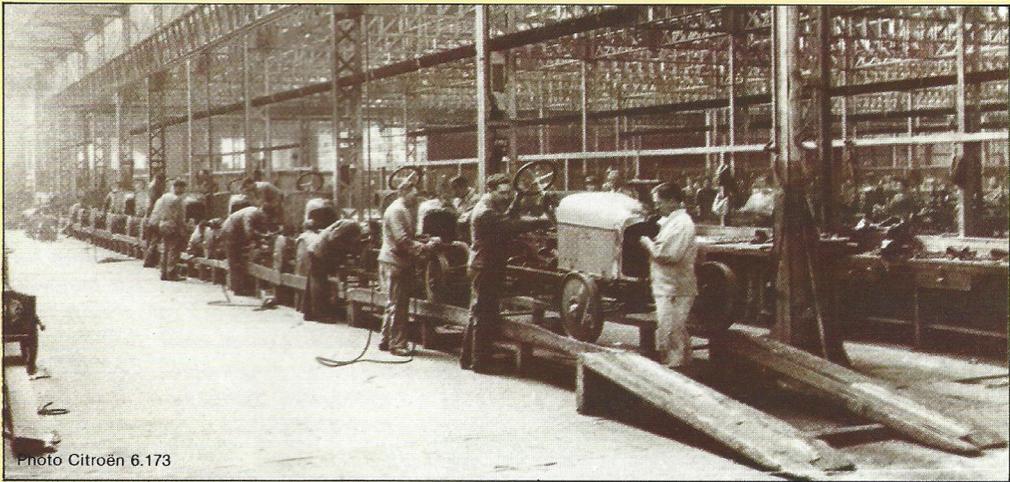


Photo Citroën 6.173

Ligne
d'équipement
mécanique.
Les voitures
avancent
poussées
à la main.

*Mechanical
fittings line.
The cars
were moved
forward
by hand.*

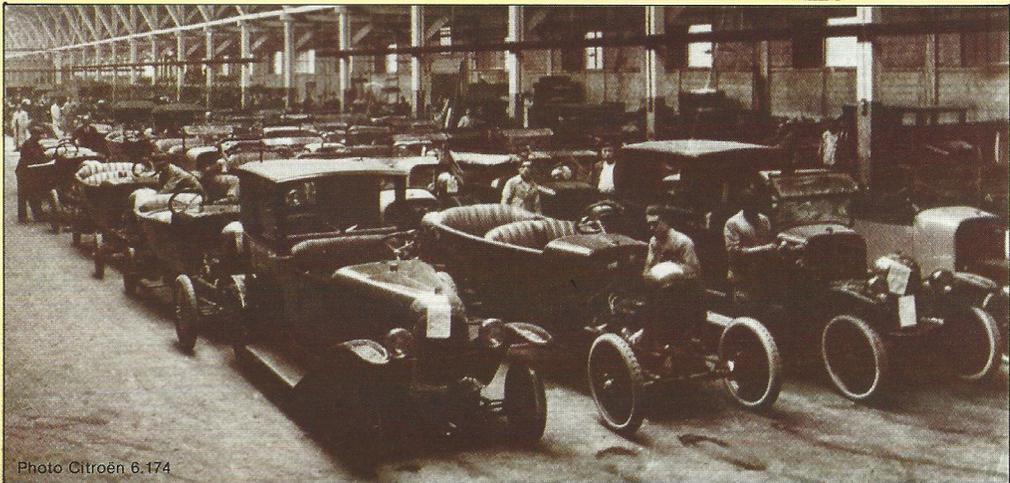


Photo Citroën 6.174

Hall
de finition
avant la
livraison.
On reconnaît
landaulets et
torpédos.

*Pre-delivery
finishing hall,
featuring
landaulets
and open
tourers.*



CHEZ L'ANTIQUAIRE

Citroën type A, torpédo 1919

Cette voiture, la première en date dans la production Citroën, fut la première automobile européenne construite en grande série. Elle a été aussi la première voiture économique livrée complète. Elle fut une des premières voitures françaises à avoir le volant de direction à gauche, la première voiture de grande série à démarreur électrique. Sortie de chaîne en mai, la première Citroën de l'histoire fut livrée le 4 juin 1919. C'était une torpédo 10 HP type A. 18 291 torpédo de ce modèle furent produits. Prix de lancement en 1919 : 7 950 francs.

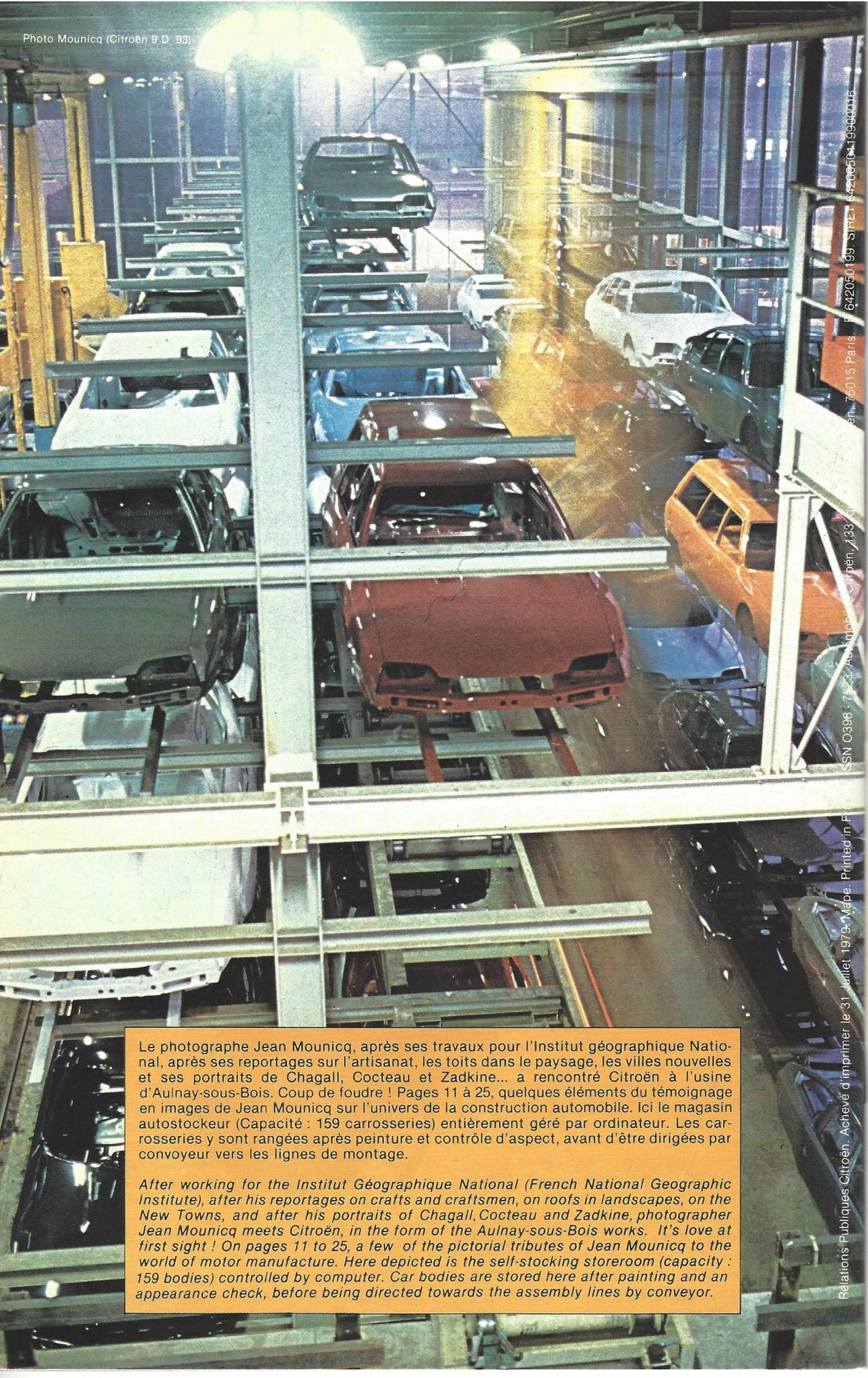
FICHE TECHNIQUE : Citroën type A, alias 10 HP, alias 8/10. Puissance fiscale : 8 CV. **MOTEUR** : 4 cylindres en ligne, monobloc, à soupapes latérales, culasse amovible, alésage 65 mm, course 100 mm, cylindrée 1 327 cc. vilebrequin 2 paliers. Puissance réelle 18 ch à 2 100 tr/mn, régime maximum 2 400 tr/mn. Circulation d'eau par thermosiphon (pas de pompe à eau). Pas de ventilateur. Carter inférieur du moteur en aluminium. Graissage du vilebrequin sous pression par pompe à palettes. Allumage par magnéto RB. Démarrage électrique. Réservoir d'essence sous l'avant AV, alimentation par gravité (25 l), carburateur Solex. **EMBRAYAGE** : à disque sec unique. **BOITE DE VITESSES** : 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. **TRANSMISSION** : arbre de transmission avec flectors Hardy, pont AR, rapport 9 × 44 ou 10 × 44. **ÉCLAIRAGE** : électrique. **SUSPENSION** : ressorts 1/4 elliptiques simples à l'AV, superposés à l'AR, absorbant le couple de réaction. Pas d'amortisseurs. **FREINS** : frein à pied sur mouvement, tambour à la sortie de la boîte (pédale à droite de l'accélérateur). Frein à main sur tambours des roues AR. **PNEUS** : sur roue pleine, 710 × 90, pression de gonflage 4 kg/cm², 1 roue de secours sur côté gauche. **CHASSIS** : empattement 2,835 m. Voies AV et AR 1,19 m. Longueur hors tout 4,4 m. Largeur hors tout 1,41 m. Hauteur (capote fermée) 1,75 m. **POIDS** : 720 kg à vide. **CARROSSERIE** : torpédo 4 places, 3 portes. Autres types de carrosserie : torpédo 3 places, coupé 3 places, conduite intérieure 3 portes, fourgon plateau. **PERFORMANCES** : vitesse maximale 65 km/h. Consommation aux 100 km : essence 7,5 l, huile 0,250 l.

This car, the earliest model produced by Citroën, was also the first car to be mass-produced in Europe — and the first inexpensive car to be delivered fully fitted. It was, in France, among the pioneers of the steering-wheel on the left, and the first mass-produced car with an electric self-starter. Having rolled off the production line in May, the first Citroën in history was delivered on 4 June 1919 — a type A 10'HP open tourer. Altogether 18,291 open tourers of this particular model were produced this car was on sale to the public with a launching price of 7,950 francs, considerably lower than the price of similar cars of other makes.

TECHNICAL DATA : Citroën type A, alias 10 HP, alias 8/10. French Treasury rating 8 CV. **ENGINE** : 4 in-line cylinders, block-cast, with side valves and removable cylinder head, bore 2.559", stroke 3.937", swept volume 80.98 cu. ins. 2 bearing crankshaft. Effective horsepower 18 HP at 2.100 rpm, max. engine speed 2 400 rpm. Thermosiphon cooling (no water pump). No fan. Aluminium oil sump. Pressure lubrication of crankshaft by vane-type pump. RB magneto ignition. Electric starter, 5.5 gal. gravity-feed petrol tank under bonnet cowl. Solex carburetter. **CLUTCH** : single-plate, dry. **GEARBOX** : 3-speed, ball change lever in centre of floor. **TRANSMISSION** : prop shaft with Hardy flectors. Rear axle ration 9 : 44 or 10 : 44. **LIGHTING SYSTEM** : electric. **SUSPENSION** : quarter-elliptic springs, single at front, superposed at rear, absorbing the reaction couple. No shock absorbers. **BRAKING** : foot-brake on gearbox output shaft drum (pedal to the right of the accelerator). Hand brake on rear wheel drums. **TYRES** : on disc wheels, 710 × 90, type pressure 57 psi. Spare wheel on left side. **CHASSIS** : wheelbase 9' 3 1/2", front and rear tracks 3' 10 3/4. Overall length 14' 5". Overall width 4' 7 1/2". Height (hoop up) 5' 9". **WEIGHT** : 1.590 lbs empty. **BODY** : 4-seater 3-door open tourer, Other bodies : 3-seater open tourer, 3-seater coupé, 3-door saloon, open van. **PERFORMANCE FIGURES** : max. speed 40 mph. Consumption 37.7 mpg. Oil consumption 3/4 pint per 100 miles.



Citroën. Type A torpedo, 1919



Le photographe Jean Mounicq, après ses travaux pour l'Institut géographique National, après ses reportages sur l'artisanat, les toits dans le paysage, les villes nouvelles et ses portraits de Chagall, Cocteau et Zadkine... a rencontré Citroën à l'usine d'Aulnay-sous-Bois. Coup de foudre ! Pages 11 à 25, quelques éléments du témoignage en images de Jean Mounicq sur l'univers de la construction automobile. Ici le magasin autostockeur (Capacité : 159 carrosseries) entièrement géré par ordinateur. Les carrosseries y sont rangées après peinture et contrôle d'aspect, avant d'être dirigées par convoyeur vers les lignes de montage.

After working for the Institut Géographique National (French National Geographic Institute), after his reportages on crafts and craftsmen, on roofs in landscapes, on the New Towns, and after his portraits of Chagall, Cocteau and Zadkine, photographer Jean Mounicq meets Citroën, in the form of the Aulnay-sous-Bois works. It's love at first sight ! On pages 11 to 25, a few of the pictorial tributes of Jean Mounicq to the world of motor manufacture. Here depicted is the self-stocking storeroom (capacity : 159 bodies) controlled by computer. Car bodies are stored here after painting and an appearance check, before being directed towards the assembly lines by conveyor.