

220,0 x 220,0 mm

# L'Aventure

Peugeot Citroën DS



## LE BULLETIN

[www.laventurepeugeotcitroends.fr](http://www.laventurepeugeotcitroends.fr)

N° 11

2020

## Sommaire / Contents



**Instantané**  
*Snapshot* **2**



**Le saviez-vous ?**  
*Did you know?* **4**



**Hommages**  
*Tributes* **7**



**Actualités**  
*News* **8**



**Archives**  
de L'Aventure  
*L'Aventure archives* **18**



**Dossier de L'Aventure :**  
« histoires  
du patrimoine »  
*L'Aventure file:*  
« heritage stories » **20**



**L'histoire de la GS**  
par Jean-Louis LOUBET  
*GS history by JLL* **26**



**Aventure**  
de collectionneur  
*L'Aventure collector* **29**



**Histoire moderne**  
*Modern history* **33**



**Boutique**  
*Shop* **35**



**Agenda**  
*Calendar* **36**

Le Bulletin de L'Aventure Peugeot Citroën DS - Nouvelle série - N°11 - Septembre 2020 - Copyright L'Aventure Peugeot Citroën DS tous droits réservés - N°ISSN 2553-4149

Directeur de la publication : Xavier Crespin / Directrice adjointe de la publication : Emmanuelle Flaccus / Création et Direction éditoriale : L'Aventure Peugeot Citroën DS et l'Imprimerie SCHRAAG / Rédaction : Henri Auger, Hervé Charpentier, E. Flaccus, Denis Huille, Guillaume Keller, Jean-Louis Loubet, Communication Citroën (Histoire moderne) Traduction : Herald Conseil (pages 26-28) / Photos et illustrations : Henri Auger, Eric Barthelat, Xavier Crespin, Dominique Fallot, M. Genot, Denis Huille, Jean-Marc Humbrecht, Paris Match (2CV Théâtre), Cyril Reveret (Citr Racing), Nicolas Salin, ©Communication CITROËN, ©L'Aventure Peugeot Citroën DS

Impression : Schraag / Remerciements : les bénévoles de l'Association, les équipes de Terre Blanche et les nombreux contributeurs membres des Clubs et Amicales de L'Aventure Peugeot Citroën DS



EDITO

Après un été qui nous a permis de respirer et partager à nouveau notre passion au volant de nos « belles anciennes », le mot d'ordre de cette rentrée reste « priorité santé ».

Le contexte sanitaire que vous connaissez a bouleversé nos calendriers et c'est la raison pour laquelle nous avons notamment, à grands regrets, pris la décision d'annuler le traditionnel rallye international de L'Aventure Peugeot, prévu cette année à Sochaux pour les 210 ans de la Marque. Un anniversaire que nous n'oublions pas, tout comme celui des 60 ans de la Peugeot 404, des 50 ans de la Citroën GS, mais aussi de la Citroën SM.

Une mention spéciale et un grand merci aux possesseurs de ces modèles et membres de ces clubs, qui se sont adaptés pour continuer à célébrer ces événements.

L'année est particulière, mais soyez bien convaincus qu'elle n'entame nullement ni notre passion, ni notre enthousiasme, ni nos projets, bien au contraire !

Je tiens à remercier tout particulièrement les équipes et bénévoles de notre association qui s'organisent et s'adaptent sans cesse pour continuer à faire vivre et développer notre association.

Notre Assemblée Générale a été une grande première car, digitale pour la première fois, tout comme l'ajustement « sanitaire » de nos organisations au Musée de L'Aventure Peugeot à Sochaux, au Conservatoire Citroën DS à Aulnay ou au Centre d'Archives de Terre Blanche à Hérimoncourt.

Je n'oublie pas, bien sûr, l'accélération de notre dispositif de vente en ligne des pièces de rechange, ni la confiance sans cesse accrue qui est accordée à l'équipe technique de restauration véhicules dans nos ateliers.

Le « Ciné-drive » au Musée, la nouvelle vente aux enchères, les bourses pièces de rechange, les projets d'électrification ou d'hybridation et le nouveau Conservatoire Citroën sont autant de projets concrets et porteurs d'avenir, et nous en reparlerons prochainement...

Contexte inédit ne veut néanmoins pas dire moins de convivialité ! Nous y veillons, et espérons que vous prendrez plaisir et apprécierez également la lecture des quelques histoires, liées à nos nombreuses marques, relatées dans ce numéro.

Prenez soin de vous et des vôtres.

Plus que jamais, L'Aventure continue !

Xavier PEUGEOT

Président de L'Aventure Peugeot Citroën DS



*After a summer that allowed us to breathe and once again share our passion behind the wheel of our «beautiful old timers», the watchword for this new school year remains «health priority».*

*The health context that you know has disrupted our calendars and this is the reason why we have in particular, with great regret, taken the decision to cancel the traditional international rally of L'Aventure Peugeot, scheduled this year in Sochaux*

*for the 210 years of the Brand. An anniversary that we will not forget, just like the 60<sup>th</sup> anniversary of the Peugeot 404, the 50<sup>th</sup> anniversary of the Citroën GS, but also of the Citroën SM.*

*A special mention and a big thank you to the owners of these models and members of these clubs, who have adapted to continue to celebrate these events.*

*This is a special year, but be convinced that it in no way affects our passion, our enthusiasm, or our projects, quite the contrary!*

*I would like to especially thank the teams and volunteers of our association who are constantly organizing and adapting to continue to support and develop our association.*

*Our General Assembly was a great first because, digital for the first time, as was the "health" adjustment of our organizations at L'Aventure Peugeot Museum in Sochaux, at the Citroën DS Conservatory in Aulnay or at the Archives Center of Terre Blanche in Hérimoncourt.*

*I am not forgetting, of course, the acceleration of our online sales system for spare parts, nor the ever increasing confidence placed in the technical vehicle restoration team in our workshops.*

*« Drive-in cinema » at the Museum, the new auction, spare parts markets, electrification or hybridization projects and the new Citroën Conservatory are all concrete projects with promising future ; we will talk about them again soon ...*

*However, a new context does not mean less conviviality! We make sure that, and hope you will take pleasure and enjoy reading the few stories, related to our many brands, recounted in this issue.*

*Take care of yourself and your loved ones.*

*More than ever, "L'Aventure" continues!*

Xavier PEUGEOT

Président de L'Aventure Peugeot Citroën DS

INSTANTANÉ



Après 2 mois et demi de fermeture, le musée de l'Aventure Peugeot a rouvert ses portes le samedi 30 mai 2020. Cela ne se voit peut-être pas, mais le sourire de nos hôtesses d'accueil était bien présent sous les masques pour accueillir les premiers visiteurs, une famille venue du Haut-Doubs, près de Pontarlier !



*After two and a half months of closure, L'Aventure Peugeot Museum reopened its doors on Saturday 30 May 2020. It may not be noticeable, but the smile of our hostesses was well and truly present under the masks to welcome the first visitors, a family from the Haut-Doubs, near Pontarlier!*

LE SAVEZ-VOUS ?

## La saga d'une révolution électrique

### *The tale of an electric revolution*

Utilisée par quelques constructeurs au début de l'automobile, mais rapidement délaissée au profit du pétrole, la propulsion électrique est étudiée chez PEUGEOT dès 1902 pour animer des véhicules de livraison. Quelques exemplaires sont réalisés mais le projet est abandonné. La Marque restera toujours en veille...

Le premier véhicule électrique PEUGEOT commercialisé en 1941 se nomme VLV pour Véhicule Léger de Ville. Pendant la seconde guerre mondiale, le rationnement de l'essence incitait à rechercher des sources d'énergie de remplacement, PEUGEOT est alors le seul grand constructeur à s'intéresser à ce mode de propulsion. Le VLV est construit à Paris de juin 1941 à février 1943 (377 exemplaires).



Dans les années 70 et 80, toujours en veille technologique, PEUGEOT s'associe avec Alstom et EDF pour proposer la propulsion électrique sur des prototypes 104 (4 coupés et 3 fourgonnettes), puis sur des utilitaires J5 et J9. En 1983 débute un nouveau programme autour de la 205, fruit d'une collaboration entre PSA et SAFT (batteries). La 205 a initié le « programme série » de la 106. Pour lancer la démonstration en grandeur nature des 106 électrifiées par des clients en utilisation urbaine, naît l'opération « 50 véhicules électriques à La Rochelle » en décembre 1993.

*Electric propulsion was used by a few manufacturers in the early days of the car, but was quickly abandoned in favour of oil. PEUGEOT was studying it as early as 1902 to power delivery vehicles. A few models were produced, but the project was left by the wayside. PEUGEOT always remained on standby...*

*The first PEUGEOT electric vehicle marketed in 1941 was called the VLV (Véhicule Léger de Ville - Light City Vehicle). During the Second World War, petrol rationing meant that alternative energy sources needed to be found, and PEUGEOT was the only major manufacturer to take an interest in this means of propulsion. The VLV was built in Paris from June 1941 to February 1943 (377 units).*



*In the 70s and 80s, always on the lookout for new technologies, PEUGEOT joined forces with Alstom and EDF (Electricité de France) to offer electric propulsion on 104 prototypes (4 coupés and 3 vans), then on J5 and J9 utility vehicles. In 1983, a new programme began involving the 205, which stemmed from collaboration between PSA and SAFT (batteries). The 205 was the start of the 106 « series programme ». A unique, full-scale experience is then attempted: to make a fleet of electrified 106 available to customers - via a self-service system. Thus was born, in December 1993, the campaign « 50 electric vehicles at La Rochelle ».*

LE SAVEZ-VOUS ?

De 1990 à 2010, quelques concept-cars illustrent cette constante veille technologique de PEUGEOT dans la propulsion électrique : ION (première du nom) en 1994, TULIP et Touareg en 1996, l'original concept BB1 présenté à Francfort en 2009 et le fabuleux concept EX1 de 2010 titulaire de 6 records d'accélération internationaux réalisés à Montlhéry et en Chine.



From 1990 to 2010, a few concept cars illustrated PEUGEOT's continuous interest in developing electric propulsion: ION (first of its name) in 1994, TULIP and Touareg in 1996, the original BB1 concept presented in Frankfurt in 2009 and the fabulous EX1 concept of 2010, which holds 6 international acceleration records achieved in Montlhéry and China.

A l'aube du XXI<sup>ème</sup> siècle, l'automobile fait face à des évolutions majeures. La transition énergétique devient un enjeu incontournable dans la lutte pour l'atténuation des risques climatiques. En 2019, la Marque PEUGEOT lance une gamme complète de véhicules à basses ou zéro émissions de CO2. Cette offensive technologique s'appuie sur 3 piliers : Sérénité, Plaisir, Simplicité. Avec la même ambition affichée depuis le début : rendre la mobilité sûre, propre et accessible au plus grand nombre.

At the dawn of the 21st century, the car was facing major upheaval. The energy transition was becoming an essential part in the fight to mitigate climate risks. In 2019, the PEUGEOT Brand launched a complete range of vehicles with low or zero CO2 emissions. This technological push is based on 3 pillars: Serenity, Pleasure, Simplicity. With the same

ambition from the outset: to make mobility safe, clean and accessible to the greatest number of users.

Sérénité car la gamme PEUGEOT sera à 50% électrifiée en 2020 et à 100% en 2025. Plaisir, parce que le plaisir fera toujours partie des gènes de PEUGEOT. A l'image du Concept 508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED, qui préfigure le développement d'une ligne électrifiée performante de véhicules de série. Simplicité enfin, car le choix de la silhouette n'en dicte pas l'usage.

Serenity because the PEUGEOT range will be 50% electrified in 2020 and 100% in 2025. Pleasure, because it will always be part of PEUGEOT's DNA. Like the 508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED Concept, which heralded the development of a high-performance electrified line of production vehicles. And lastly, Simplicity, because the choice of silhouette does not dictate its use.

Neuf mois après le lancement de la nouvelle PEUGEOT e-208, le showroom de la marque est ainsi riche de nombreux modèles électrifiés : e-208, e-2008, 508 HYBRID et 3008 HYBRID4 pour les véhicules particuliers ; e-Expert, E-Traveller et prochainement e-Boxer pour les véhicules utilitaires. La révolution électrique est bel et bien en marche.

Nine months after the launch of the new PEUGEOT e-208, the brand's showroom is now home to a wide range of electrified models: e-208, e-2008, 508 HYBRID and 3008 HYBRID4 for passenger vehicles; e-Expert, E-Traveller and soon e-Boxer for commercial vehicles. The electric revolution has well and truly begun.



ACTUALITÉS

Plusieurs véhicules électriques emblématiques de la Marque font l'objet d'une exposition au Musée à Sochaux. Elle est à découvrir jusqu'au dimanche 31 janvier 2021. Vous découvrirez aussi que PEUGEOT avait déjà imaginé l'hybride avant l'heure en 1917, des camionnettes électriques carrossées par la maison Janoir en 1926 ou bien encore des prototypes sur base de 202 en 1940. Bien que sans suite commerciale, ces projets démontrent le goût de l'innovation de la Marque au Lion.

*Several of iconic electric vehicles of the Brand are on display at the Museum in Sochaux. It is on display until Sunday 31 January 2021. You will also find out that PEUGEOT had already imagined the hybrid before its time in 1917, electric vans with bodies by Janoir in 1926 and prototypes based on the 202 in 1940. Although these projects had no commercial follow-up, they demonstrate the PEUGEOT brand's taste for innovation.*



Zoom sur l'électrification et l'hybridation de voitures classiques

L'Aventure Peugeot Citroën DS poursuit son travail exploratoire sur le rétrofit et l'hybridation des modèles de ses marques. Cela répond à des attentes de passionnés mais aussi à des contraintes réglementaires de circulation de plus en plus nombreuses. L'ambition de cette démarche est de donner une seconde vie aux voitures anciennes et plus de liberté de circulation.

L'Aventure Peugeot Citroën DS s'engage sur cette voie avec l'appui de PSA Groupe, expert des solutions électriques de grande série.

*Focus on the electrification and hybridization of classic cars*

*L'Aventure Peugeot Citroën DS is continuing its exploratory work on the retrofit and hybridization of its brands' models. This is in response to the expectations of enthusiasts but also to increasingly numerous regulatory traffic constraints. The aim of this approach is to give a second life to classic cars and greater freedom of movement.*

*L'Aventure Peugeot Citroën DS is embarking on this path with the support of PSA Groupe, an expert in mass-produced electric solutions.*

# HOMMAGES

Ils nous ont quitté cette année...

**Jean Pierre BUSSANDRI** était l'un de nos plus fidèles bénévoles à Sochaux. Il avait 80 ans mais, croyez-nous, quand il venait chaque semaine au magasin pièces de rechange, il avait la fougue et la passion de la jeunesse. Jean Pierre avait un grand cœur et il était toujours volontaire pour aider ses prochains, il laissera un très grand vide au sein de l'Association mais aussi aux autres associations qu'il fréquentait. Jean Pierre aimait plaisanter et sa bonne humeur communicative nous manque beaucoup.

**Marc BOUVOT** préservait et valorisait l'œuvre de son père Paul BOUVOT, directeur du centre de style Peugeot de 1957 à 1977. Marc avait ainsi largement contribué à l'exposition consacrée à son père en octobre 2015. Ce grand designer était également artiste peintre et son fils nous avait prêté quelques-unes de ses œuvres pour l'exposition. Marc BOUVOT avait également confié de nombreuses archives personnelles (photos, croquis et documents inédits) au site de Terre Blanche pour les conserver au sein du patrimoine.

**Etienne CHRISTIAN** était membre du Club Citroën France. Son épouse Marie a longtemps été présidente de ce club (un des plus anciens Citroën : fondé en 1968). Avec elle, il avait reconstruit une autochenille de la Croisière Blanche, exposée à Rétromobile en 2010. Il était très apprécié du Club Citroën France « pour son hospitalité, son écoute, son esprit de voyageur, ses qualités d'historien, ses lectures et critiques littéraires, sa sauvegarde du patrimoine Citroën... »

**Philip CLATWORTHY** avait 70 ans. Passionné par la Marque Peugeot, il était l'un des fondateurs du CPOK en 1981. Il en fut le Président durant plusieurs années. Il était propriétaire d'un cabriolet 203 de 1952, une 403 berline de 1957 et d'un cabriolet 302 de 1936. L'Aventure adresse ses sincères condoléances à sa famille ainsi qu'aux membres du Club anglais. Personne n'oubliera son humour, sa joie de vivre et son dynamisme.

**Dominique GILLES** fut notamment le pilote d'essais de l'hélicoptère Citroën construit par Citroën dans les années 70 et actuellement exposé au Conservatoire à Aulnay-sous-Bois. Un lieu où il aimait venir revoir cet hélicoptère dont il a pris les commandes la première fois le 24 décembre 1975, au centre technique de La Ferté-Vidame. C'est sur ce site qu'il a partagé ses souvenirs au micro de L'Aventure à l'occasion du Centenaire Citroën en 2019. Un témoignage à (re)découvrir -> <https://youtu.be/G4c8oELfpck>



*They left us this year...*

*Jean Pierre BUSSANDRI was one of our most loyal volunteers in Sochaux. He was 80 years old, but believe us, when he came to the spare parts store every week, he had the spirit and passion of youth. Jean Pierre had a big heart and he was always willing to help everyone, he will leave a very big void within the Association but also in the other associations to which he gave time. Jean Pierre liked to joke and his communicative good humor is greatly missed.*



*Marc BOUVOT preserved and promoted the work of his father Paul BOUVOT, director of the Peugeot style center from 1957 to 1977. Marc had thus largely contributed to the exhibition dedicated to his father in October 2015. This great designer was also a painter and his son had lent us some of his works for the exhibition. Marc BOUVOT had also entrusted numerous personal archives (photos, sketches and unpublished documents) to the Terre Blanche site to keep them within the heritage.*



*Etienne CHRISTIAN was a member of Club Citroën France. His wife Marie was president of this club for a long time (one of the oldest Citroëns: founded in 1968). With her, he had rebuilt a half-track of the White Cruise, exhibited at Rétromobile in 2010. He was highly appreciated by Club Citroën France "for its hospitality, its listening, its spirit of traveler, its qualities as a historian, its reading and criticism, literary works, its preservation of Citroën heritage..."*



*Philip CLATWORTHY was 70 years old. Passionate about the Peugeot brand, he was one of the founders of the CPOK in 1981. He was its President for several years. He owned a 1952 convertible 203, a 1957 403 sedan and a 1936 302 convertible. L'Aventure sends its sincere condolences to his family and to the members of the English Club. No one will forget his humor, his joie de vivre and his dynamism.*



*Dominique GILLES was the test pilot of the Citroën helicopter built by Citroën in the 1970s and currently exhibited at the Conservatory in Aulnay-sous-Bois. A place where he liked to come and see this helicopter, of which he took control the first time on December 24, 1975, at the technical center of La Ferté-Vidame. It was on this site that he shared his memories at the microphone of L'Aventure on the occasion of the Citroën Centenary in 2019. A testimony to (re)discover -> <https://youtu.be/G4c8oELfpck>*

## ACTUALITÉS

**NOUVEAU MAGASIN PIÈCES DE RECHANGE CLASSIC**

A Sochaux, les travaux de modernisation et d'agrandissement du magasin (pièces de rechange) sont terminés. Le stock de Néo Rétro Classic a été complètement transféré et intégré. Ainsi, l'activité des pièces de rechange a été regroupée à Sochaux autour d'un magasin unique, entièrement rénové, plus efficient. Toujours dans un but d'amélioration de qualité de nos services, le développement de cette activité se poursuit aussi via le digital, avec notamment la commercialisation des pièces de rechange sur nos sites internet <https://www.pieces-de-rechange-classic.com/> et <https://www.neoretroclassic.com/>

**NEW CLASSIC SPARE PARTS STORE**

In Sochaux, the modernisation and extension works of the (spare parts) shop are finished. The stock of Néo Rétro Classic has been completely transferred and merged. Thus, the spare parts activity has been brought together under one roof in Sochaux in a unique, totally renovated and more efficient spare parts shop. Still with the objective of improving the quality of our services, the development of this activity continues via digital networks, particularly with the sale of spare parts, over the Internet: <https://www.pieces-de-rechange-classic.com/> and <https://www.neoretroclassic.com/>

**RALLYE NEIGE ET GLACE**

La plus sportive des épreuves hivernales faisait son grand retour à Sochaux le dimanche 26 janvier à Sochaux pour les vérifications techniques et administratives, préludes à une première étape de nuit jusqu'à Malbuisson, centre du rallye durant trois jours. Malgré le froid et la pluie, de nombreux spectateurs sont venus encourager les participants. Ce rallye était suivi par des journalistes, transportés dans des SUV PEUGEOT prêtés par le Groupe NEDEY.

**"NEIGE ET GLACE" (SNOW AND ICE) RALLY**

The most sporting of winter events, made its come-back in Sochaux on Sunday January 26<sup>th</sup> for technical and administrative checking, preludes to a first night stage to Malbuisson, centre of the rally during three days. This rally was followed by journalists, transported in SUV PEUGEOTs lent by the NEDEY Group.



**RETROMOBILE 2020**

Les équipes de L'Aventure Peugeot Citroën DS étaient présentes au 45<sup>ème</sup> salon Rétromobile, du 5 au 9 février à Paris. Au service des marques Peugeot, Citroën et DS, l'Association célébrait le patrimoine avec les passionnés en conjuguant passé, présent et futur.

**Côté Peugeot**, l'électrification était à l'honneur avec notamment la présence de la nouvelle PEUGEOT e-208. A ses côtés, L'Aventure Peugeot exposait le concept-car 100% électrique EX1 de 2010, une PEUGEOT 106 « ELECTRIC » de 1996, et la première voiture électrique de la Marque, dite VLV (Véhicule Léger de Ville) de 1941. La PEUGEOT 404 était également mise en avant pour ses 60 ans. Avec le concours de ses clubs, L'Aventure Peugeot présentait également une 202, une 204 et une 205, en clin d'œil à leur jeune sœur la nouvelle PEUGEOT 208. Enfin, la Collection de l'Aventure Automobile à Poissy (Caapy) exposait une 309 GTI produite sur ce site.

**Côté Citroën**, ce sont les 50 ans de la GS qui étaient célébrés avec l'exposition de trois modèles (2 GS et une GSA). Le Scarabée d'Or était aussi présent dans un bel écrin, mettant ainsi en avant le côté aventurier de la marque Citroën qui a profité de l'événement pour annoncer son projet audacieux pour 2022 : È.POPEE. 100 ans après sa Traversée du Sahara, Citroën réitérera l'exploit en électrique. Avec l'appui des Clubs membres de l'Amicale Citroën & DS France, les passionnés pouvaient également admirer d'autres modèles iconiques : une C6 des années 30, une Traction Avant 11, une Méhari, une 2 CV Charleston et une CX GTI turbo 2. Deux prototypes de tracteurs Citroën Type J étaient aussi présentés dans le cadre de l'exposition de tracteurs, une grande première dans l'histoire du salon.

**Côté DS Automobiles**, le concept-car DS X E-Tense était présenté auprès de la SM qui fête également ses 50 ans en 2020. Trois SM différentes étaient en exposition sur le stand dont une rare SM Espace, ainsi qu'une DS cabriolet.

**RETROMOBILE 2020**

*L'Aventure Peugeot Citroën DS teams were present at the 45<sup>th</sup> Retromobile show, from 5 to 9 February in Paris. Serving the Peugeot, Citroën and DS brands, the Association celebrated heritage with enthusiasts by combining past, present and future.*

*On the Peugeot side, electrification was in the spotlight with the presence of the new PEUGEOT e-208. At its side, L'Aventure Peugeot exhibited the 100% electric concept car EX1 of 2010, a PEUGEOT 106 «ELECTRIC» of 1996, and the first electric car of the Brand called VLV (Véhicule Léger de Ville - City Light Car) of 1941. The PEUGEOT 404 was also highlighted for its 60th anniversary.*

*With the help of its clubs, L'Aventure Peugeot also presented a 202, a 204 and a 205, in a nod to their younger sister, the new PEUGEOT 208.*

*Finally, the Collection de l'Aventure Automobile in Poissy (Caapy) exhibited a 309 GTI produced on this site of Poissy.*

*On the Citroën side, the 50<sup>th</sup> anniversary of the GS was celebrated with the exhibition of three models (2 GS and a GSA). The Scarabée d'Or was also present in a beautiful showcase, highlighting the adventurous side of the Citroën brand, which took advantage of the event to announce its daring project for 2022: È.POPEE. 100 years after its Sahara Crossing, Citroën will be repeating the feat in electric vehicles. With the support of the member clubs of the Amicale Citroën & DS France, enthusiasts could also admire other iconic models: a 1930s C6, a Traction Avant 11, a Méhari, a Charleston 2 CV and a CX GTI turbo 2. In addition, two prototypes of Citroën Type J tractors were part of an exhibition of tractors, a great première in the history of the show.*

*On the DS Automobiles side, the DS X E-Tense concept car was presented to the SM, which is also celebrating its 50th anniversary in 2020. Three different SMs were on display on the stand, including a rare SM Espace, as well as a DS convertible.*



ACTUALITÉS

Notre partenaire Total célébrait les Raids Citroën à l'occasion des 50 ans du raid Paris-Kaboul-Paris avec l'exposition d'une 2 CV très spéciale en provenance de la collection Citroën Heritage.

Parce que L'Aventure est une association dont la vocation est de servir au mieux les passionnés de voitures anciennes, ses équipes présentaient l'ensemble de ses activités, et en particulier la commercialisation de pièces de rechange et l'entretien et la restauration de véhicules de collection. Un savoir-faire mis en lumière avec l'exposition d'une magnifique PEUGEOT 205 Griffes en cours de restauration dans les ateliers de L'Aventure à Sochaux.

*Our partner Total celebrated the Citroën Raids on the occasion of the 50<sup>th</sup> anniversary of the Paris-Kaboul-Paris raid with the exhibition of a very special 2 CV from the Citroën Heritage collection.*

*Because L'Aventure is an association whose vocation is to serve classic car enthusiasts in the best possible way, its teams presented all of its activities, in particular the marketing of spare parts and the maintenance and restoration of classic vehicles. A know-how highlighted with the exhibition of a magnificent PEUGEOT 205 Griffes being restored in the workshops of L'Aventure in Sochaux.*



**PEUGEOT VLV À POISSY**

Après le salon Rétromobile, et avant de regagner le musée de L'Aventure Peugeot, le VLV (Véhicule Léger de Ville) a fait un détour par Poissy pour être exposé au CEMR (Centre d'Expertise Métiers et Régions) de PSA Groupe. La mise en place s'est faite sous l'œil attentif de nos bénévoles parisiens.

**PEUGEOT VLV IN POISSY**

*After the Rétromobile show, and before returning to L'Aventure Peugeot Museum, the VLV (Light City Vehicle) made a detour to Poissy to be exhibited at PSA Groupe's CEMR (Centre for Trades and Regions). The set-up took place under the watchful eye of our Parisian volunteers.*

**VISITE D'UNE ÉCOLE AU CONSERVATOIRE**

Les plus jeunes aussi s'intéressent à l'histoire automobile. Lundi 24 février, deux classes d'une école de Les Pavillons-sous-bois (CM1 et CM2) sont venues visiter le Conservatoire Citroën DS. Environ 50 enfants ont pu ainsi découvrir les collections exceptionnelles de notre Association. Le musée de L'Aventure Peugeot accueille également régulièrement des écoles du Pays de Montbéliard. Il est important de transmettre le goût du patrimoine aux plus jeunes.

**VISIT OF A SCHOOL AT THE CONSERVATORY**

*Younger people are also interested in automotive history. On Monday February 24, two classes from a school in Les Pavillons-sous-bois (CM1 and CM2) came to visit the Citroën DS Conservatory. About 50 children were thus able to discover the exceptional collections of our Association. L'Aventure Peugeot Museum also regularly welcomes schools from the Pays de Montbéliard region. It is important to pass on the taste for heritage to the youngest.*

**L'AVENTURE À STUTTGART**

Le service Pièces de Rechange Classic de L'Aventure Peugeot Citroën DS était présent pour la première fois en Allemagne, au salon Rétro Classics Stuttgart, du jeudi 27 février au dimanche 1<sup>er</sup> mars. En partenariat avec Peugeot Allemagne, les visiteurs ont pu profiter des offres sur les pneumatiques Michelin Classic et aussi admirer les PEUGEOT 402 Eclipse, PEUGEOT D4 et PEUGEOT 205 Turbo 16 prêtées par les membres du club Deutsches Peugeot Vorkriegs-Register, pour une exposition au côté de la nouvelle voiture électrique PEUGEOT e-208.

**RÉTRO CLASSICS STUTTGART**

The Classic Spare Parts department of L'Aventure Peugeot Citroën DS was present for the first time in Germany, at the Retro Classics Stuttgart trade fair, from Thursday February 27<sup>th</sup> to Sunday March 1<sup>st</sup>. In partnership with Peugeot Germany, visitors were able to take advantage of offers on Michelin Classic tires and also admire the PEUGEOT 402 Eclipse, PEUGEOT D4 and PEUGEOT 205 Turbo 16 loaned by members of the Deutsches Peugeot Vorkriegs-Register classic car club, for an exhibition alongside the new PEUGEOT e-208 electric car.

## ACTUALITÉS

**SALON MADE IN CHEZ NOUS**

Les 7 et 8 mars, le musée de l'Aventure Peugeot accueillait la 3<sup>ème</sup> édition du salon « MADE IN CHEZ NOUS » à Sochaux. Afin de répondre à la question « qu'est-ce qu'on fabrique ici ? », les partenaires du réseau « Made in chez nous » vous ouvrent les portes du savoir-faire du Doubs. Fabricants de voitures, horloges, savons, spiritueux... entreprises et artisans étaient heureux de partager leurs métiers et leurs passions avec les 1000 visiteurs venus sur les deux jours. Les plus jeunes ont pu s'amuser avec les jeux en bois de Sauge Artisans du Bois.

**MADE IN CHEZ NOUS TRADE FAIR**

On March 7<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup>, L'Aventure Peugeot Museum hosted the 3<sup>rd</sup> edition of the «MADE IN CHEZ NOUS» show in Sochaux. In order to answer the question «what are we making here? », the partners of the «Made in chez nous» network open the doors to Doubs' know-how. Manufacturers of cars, clocks, soaps, spirits... companies and artisans were happy to share their job knowledge and their passions with the 1000 visitors who came over the two days. The youngest were able to have fun with the wooden games of "Sauge Artisans du Bois".

**L'AVENTURE EN CONFINEMENT...  
OU PRESQUE !**

Dès le 15 mars 2020, les sites de l'association de L'Aventure Peugeot Citroën DS, normalement ouverts au public, ont dû fermer leurs portes et la plupart de nos activités ont été suspendues. En respectant les mesures de protection sanitaires pour nos employés, le service Pièces de Rechange est resté mobilisé pour servir et aider les propriétaires de voitures de collection à entretenir leurs véhicules par le biais des sites de vente en ligne [www.pieces-de-rechange-classic.fr](http://www.pieces-de-rechange-classic.fr) et [neoretroclassic.com](http://neoretroclassic.com). Nos ateliers de restauration automobile ont repris leur activité progressivement durant le confinement afin de poursuivre les travaux engagés. Durant cette période particulière, les équipes de L'Aventure se sont relayées pour garder le contact avec les passionnés sur les réseaux sociaux. C'est ainsi que plus d'une trentaine d'histoires et anecdotes ont été partagées sur nos pages Facebook ou sur notre site internet. Nous vous proposons d'en découvrir quelques-unes dans le dossier spécial pages 20 à 25.

**L'AVENTURE IN CONFINEMENT...  
OR ALMOST!**

Since March 15<sup>th</sup>, 2020, the sites of L'Aventure Peugeot Citroën DS association, normally open to the public, had to close their doors and most of our activities were suspended. While complying with health protection measures for our employees, the Spare Parts department remained mobilized to serve and help owners of classic cars to maintain their vehicles through the online sales sites [www.pieces-de-rechange-classic.fr](http://www.pieces-de-rechange-classic.fr) and [neoretroclassic.com](http://neoretroclassic.com). Our car restoration workshops have resumed their activity gradually during the lockdown period in order to continue the work begun. During this particular period, L'Aventure teams kept in touch with enthusiasts on social networks. This is how more than thirty stories and anecdotes have been shared on our Facebook pages or on our website. We invite you to discover some of them in the special file on pages 20 to 25.

### LES SITES DE L'AVENTURE PEUGEOT CITROËN DS ONT ROUVERT

Depuis le 30 mai au Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux (et sa Brasserie depuis le 2 juin) et le 3 juin au Conservatoire Citroën - DS à Aulnay-sous-Bois, nous sommes heureux de pouvoir accueillir des visiteurs, en toute sécurité.

Au Musée, vous pouvez admirer les différentes versions de la PEUGEOT 404, qui fête ses 60 ans cette année, en exposition : berline, berline USA, coupé, cabriolet, familiale ainsi que deux voitures de compétition. Vous pouvez également découvrir une exposition consacrée à l'histoire des véhicules électriques badgés Peugeot.

Au Conservatoire, pour leurs 50 ans, les SM et GS ont été mises en avant, avec notamment l'exposition d'une magnifique décapotable présidentielle SM. Veuillez noter les nouveaux jours et horaires d'ouverture du Conservatoire : du lundi au samedi de 9h30 à 17h30 (fermeture du guichet à 16h30).

### L'AVENTURE PEUGEOT CITROËN DS SITES HAVE REOPENED

Since May 30<sup>th</sup> at L'Aventure Peugeot Museum in Sochaux (also its brewery since June, 2<sup>nd</sup>) and since June, 3<sup>rd</sup> at the Citroën-DS Conservatory in Aulnay-sous-Bois, we are pleased to welcome visitors, in complete safety.

At the Museum, you will enjoy seeing the different versions of the PEUGEOT 404, which celebrates its 60<sup>th</sup> anniversary this year, on display: sedan, USA sedan, coupé, cabriolet, wagon as well as two competition cars. You can also discover an exhibition devoted to the history of Peugeot's badge-certified electric vehicles.

At the Conservatoire, for their 50<sup>th</sup> anniversary, the SM and GS have been highlighted, particularly with the exhibition of a magnificent SM presidential convertible. Please note the new opening days and times of the Conservatory: Monday to Saturday from 9:30 am to 5:30 pm (ticket office closes at 4:30 pm).



ACTUALITÉS

**MA PEUGEOT RENOVEE SAISON 4**

C'est le mardi 16 juin qu'a eu lieu la remise des clefs du concours MA PEUGEOT RENOVEE saison 4, en présence de Xavier Peugeot. Lors de chaque édition, l'émotion est grande pour les gagnants lorsqu'ils retrouvent leur voiture étincelante, comme neuve, après plusieurs mois de travaux à Sochaux. Cette année, l'équipe de L'Aventure Peugeot a ajouté une touche de magie supplémentaire, en plaçant les trois autos à l'intérieur du musée, disséminées parmi les pépites de la collection permanente. Ainsi, c'est avec des étoiles plein les yeux que Catherine a retrouvé sa 206 CC, Clément sa 205 XR et Sébastien sa 206 S16. Nous leur souhaitons une belle route au volant de leur voiture !

**MA PEUGEOT RENOVEE #4**

The keys of MA PEUGEOT RENOVEE season 4 contest were handed over on Tuesday, June 16<sup>th</sup>, in the presence of Xavier Peugeot. Every year, the winners are thrilled when they find their car sparkling like new after several months of restoration work in Sochaux. This year, L'Aventure Peugeot team has added an extra touch of magic by placing the three cars inside the museum, scattered among the gems of the permanent collection. Thus, it was with stars in their eyes that Catherine found her 206 CC, Clément his 205 XR and Sébastien his 206 S16. We wish them a nice trip at the wheel of their car!



**RALLYE DU CŒUR 2020**

En partenariat avec le Groupe COURTOIS (membre bienfaiteur), L'Aventure participait au Rallye du Cœur le 20 juin à Versailles avec la Traction du Tour Auto 2019. Au volant de cette voiture, Xavier Crespin, directeur de L'Aventure, co-piloté par Henri Auger, membre bénévole depuis toujours. Ils roulaient pour Hugo, 9 ans, qui se bat contre la maladie avec beaucoup de courage. Depuis 2017, le Rallye du Cœur finance la recherche contre le cancer des enfants. Chaque don fait l'objet d'un reçu fiscal, délivré par l'association Imagine For Margo. Il est encore possible de faire un don -> <https://urlz.fr/cy3P> Hugo et tous les enfants qui luttent contre le cancer comptent sur nous. Merci de votre soutien !

**RALLYE DU COEUR (RALLY OF THE HEART) 2020**

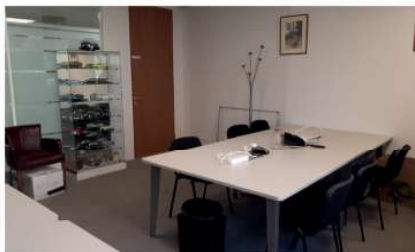
In partnership with the COURTOIS Group (benefactor member), L'Aventure took part in the "Rally du Cœur" on June 20<sup>th</sup> in Versailles with the Traction of Tour Auto 2019. At the wheel of this car, Xavier Crespin, director of L'Aventure, co-piloted by Henri Auger, a long-time volunteer member. They were driving for Hugo, 9 years old, who is fighting against illness with great courage. Since 2017, the Rally du Cœur has been funding children's cancer research. Each donation is subject to a tax receipt, issued by the association Imagine For Margo. It is still possible to make a donation -> <https://urlz.fr/cy3P> Hugo and all the kids fighting against cancer are counting on us! Thank you for your support!



**NOUVEAU BUREAU À POISSY**

Le bureau « parisien » déménage, toujours sur le site PSA de Poissy, à côté de la conciergerie.

Merci à Jean-Michel pour son aide précieuse qui a permis ce déménagement effectué entre jeudi 18 et mardi 23 juin. Compte-tenu des restrictions sanitaires, merci de privilégier le courriel pour nous contacter : [adherents-avpcd@mpsa.com](mailto:adherents-avpcd@mpsa.com)

**NEW OFFICE IN POISSY**

The «Parisian» office is moving, still on the PSA site in Poissy, next to the concierge space.

Thanks to Jean-Michel for his precious help which made this move possible between Thursday 18<sup>th</sup> and Tuesday 23<sup>th</sup> June. Regarding the health restrictions, please use email to contact us : [adherents-avpcd@mpsa.com](mailto:adherents-avpcd@mpsa.com)

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2020**

Compte-tenu des conditions sanitaires liées à l'épidémie de COVID-19, l'Assemblée Générale de L'Aventure Peugeot Citroën DS s'est tenue en visioconférence le 25 juin 2020. Une première dans l'histoire de l'Association ! C'est aussi ça la force de L'Aventure, savoir s'adapter, être connectée et présente aussi bien sur le terrain que dans le monde digital.

Si vous n'avez pas pu y assister ou que vous souhaitez la revoir, nous vous invitons à copier/coller le lien ci-après -> <https://youtu.be/QvRV0VEm55c>

**GENERAL ASSEMBLY 2020**

The General Assembly of L'Aventure Peugeot Citroën DS was held by videoconference on June 25<sup>th</sup>, 2020. A first experience in the history of the Association! This is also the strength of L'Aventure, knowing how to adapt, to be connected and present on the field as well as in the digital world.

If you were unable to attend or wish to see it again, we invite you to copy/paste the link below (in French only) -> <https://youtu.be/QvRV0VEm55c>

**UNE NUIT AU MUSÉE #3**

Après le musée de l'Aventure Peugeot... Mécanicus était en direct du Conservatoire Citroën Heritage & DS Heritage à Aulnay-sous-Bois le dimanche 28 juin pour une Nuit au Musée 3. Une soirée au cœur d'une collection d'autos exceptionnelles, retraçant l'histoire d'une marque et de ses modèles iconiques. C'était aussi une manière de conclure en beauté la Journée Nationale des Véhicules d'Epoque organisée par la FFVE. La vidéo est à voir ou revoir ici -> <https://youtu.be/TFiOoY52nnY>

**NIGHT AT THE MUSEUM #3**

After L'Aventure Peugeot Museum ... Mécanicus was live from the Citroën Heritage & DS Heritage Conservatory in Aulnay-sous-Bois on Sunday June 28 for a Night at the Museum 3. An evening in the heart of a collection of exceptional cars, retracing the history of a brand and its iconic models. It was also a way to conclude in beauty the National Day of Vintage Vehicles organized by the

FFVE. The video can be seen or watched again here -> <https://youtu.be/TFiOoY52nnY>



## ACTUALITÉS

**15<sup>ÈME</sup> RASSEMBLEMENT DE CITRORACING HISTORIQUE**

Les 18 et 19 juillet, l'association CitroRacing Historique organisait son 15<sup>ème</sup> rassemblement de véhicules historiques Citroën, Panhard, Peugeot, Simca... L'Aventure était partenaire de cet événement qui a réuni plus de 80 véhicules sur le circuit du Bourbonnais, dans l'Allier. Une belle édition qui s'est déroulée sous un grand soleil tout au long du week-end.

**15<sup>TH</sup> HISTORIC CITRORACING MEETING**

On July 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup>, the CitroRacing Historique association organized its 15<sup>th</sup> gathering of historic vehicles Citroën, Panhard, Peugeot, Simca... L'Aventure was a partner of this event which brought together more than 80 vehicles on the Bourbonnais circuit, in the Allier. A beautiful edition that took place under a bright sun throughout the weekend.

**FAIRE REVIVRE LE PROTOTYPE WM P70**

Dans le cadre de sa mission de valorisation du patrimoine, L'Aventure soutient des initiatives bénévoles pour faire vivre les automobiles historiques. C'est le cas de l'association WMH pour Welter Meunier Historique, créée par d'anciens membres des écuries WM (Welter Meunier) et WR (Welter Racing), dont l'objectif est de faire vivre le patrimoine automobile français et plus particulièrement les réalisations de Gérard Welter et Michel Meunier. Leur premier challenge est de reconstruire à l'identique le prototype WM P70 avec pour ambition, de participer au Tour Auto et au Mans Classic en 2021. Ils recherchent des partenaires techniques et financiers -> [contact@wmhistorique.fr](mailto:contact@wmhistorique.fr)

**REVIVAL OF THE WM P70 PROTOTYPE**

As part of its heritage enhancement mission, L'Aventure supports volunteer initiatives to bring historic cars to life. This is the case with the WMH association for Welter Meunier Historique, created by former members of the WM (Welter Meunier) and WR (Welter Racing) teams, whose objective is to bring the French automotive heritage back to life and more particularly the achievements of Gérard Welter and Michel Meunier. Their first challenge is to reconstruct the WM P70 prototype identically with the ambition of participating in the Tour Auto and Le Mans Classic in 2021. They are looking for technical and financial partners -> [contact@wmhistorique.fr](mailto:contact@wmhistorique.fr)



**CLASSIC DAYS 2020**

L'Aventure était sur le circuit de Magny-Cours les 29 et 30 août pour les Classic Days, avec la présence exceptionnelle d'Ari Vatanen. Pour l'occasion, L'Aventure Peugeot exposait la 405 T16 Pikes Peak avec laquelle le finlandais établit le record de la montée du même nom en 1988 et la 405 T16 Grand Raid au volant de laquelle il gagna le Paris-Dakar 1990. Les spectateurs ont également eu la chance de voir rouler trois voitures mythiques : une 302 Darl'mat de 1937, une 205 T16 EVO 2 de 1985 des collections du Musée et la DS de la course Londres-Mexico de 1970 appartenant à un collectionneur privé. Au cours de ce week-end, la Talbot Lago était aussi mise à l'honneur pour ses 85 ans, et nos équipes étaient présentes avec une boutique axée « sport et racing ».

**CINÉ DRIVE À SOCHAUX**

Pour bien démarrer la rentrée, les équipes de L'Aventure Peugeot avaient organisé un ciné drive sur le parking du Musée le vendredi 4 septembre en soirée. Au programme, un film culte qu'on ne présente plus et qu'on ne se lasse pas de voir : « Les Tontons flingueurs » de Georges Lautner. Des répliques cultes, des acteurs inoubliables, de l'action... et un clin d'œil à la 404 qui figure dans le film et fête ses 60 ans cette année. 60, c'était aussi le nombre de voitures présentes, dont la moitié de collection ! De belles voitures qui ont offert un spectacle aussi réjouissant devant que sur l'écran !

**CLASSIC DAYS 2020**

L'Aventure was on the Magny-Cours circuit on August 29<sup>th</sup> and 30<sup>th</sup> for the Classic Days event, with the exceptional presence of Ari Vatanen. For the occasion, L'Aventure Peugeot exhibited the 405 T16 Pikes Peak with which the Finn set the record for the climb of the same name in 1988 and the 405 T16 Grand Raid at the wheel of which he won the 1990 Paris-Dakar. Spectators were also lucky enough to see three legendary cars: a 1937 302 Darl'mat, a 1985 205 T16 EVO 2 from the Museum's collections and the DS from the 1970 London-Mexico race belonging to a private collector. During this weekend, the Talbot Lago was also honoured for its 85<sup>th</sup> anniversary and our teams were present with a shop focused on «sport and racing».

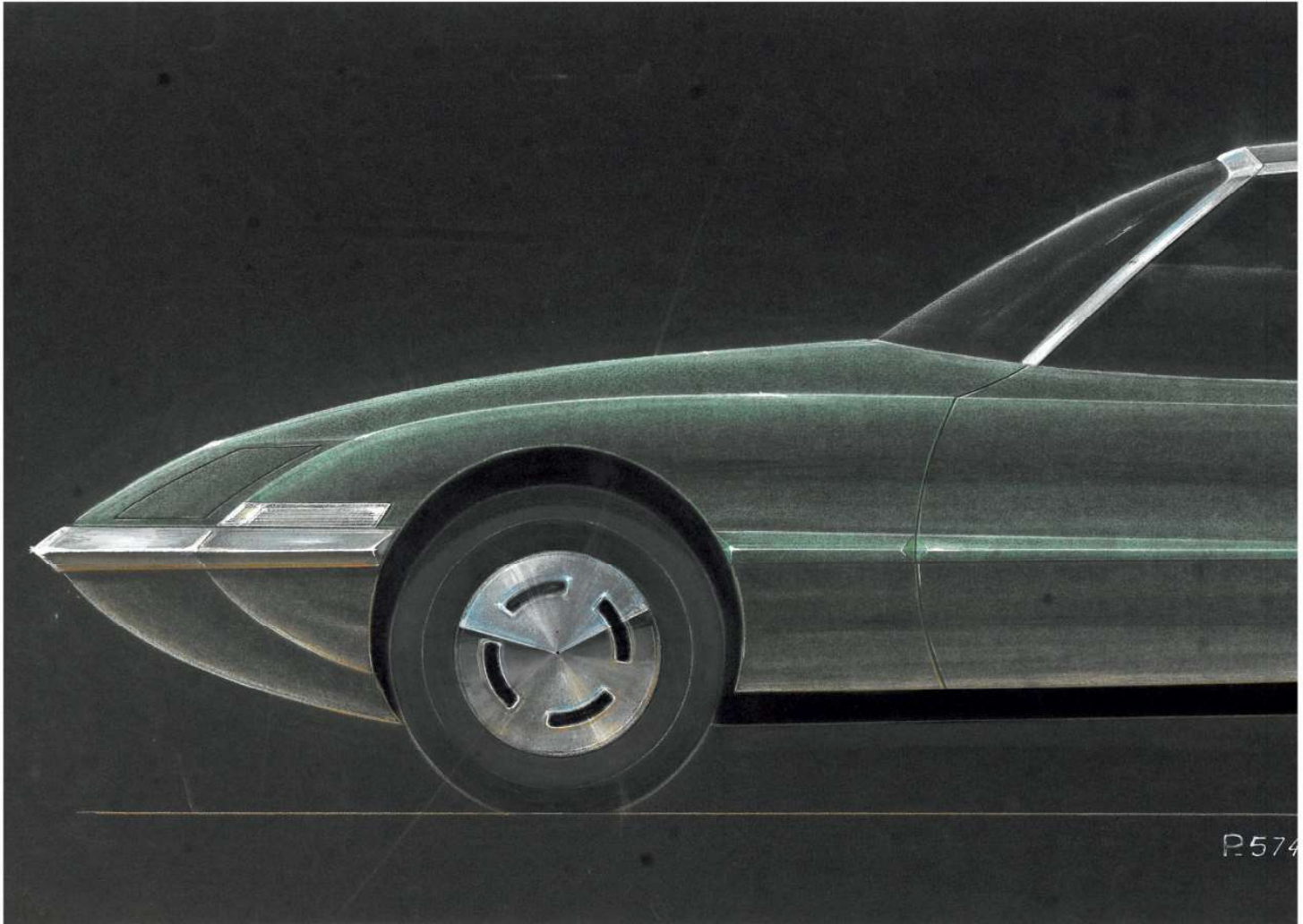
**CINEMA DRIVE-IN IN SOCHAUX**

To get the new school year to a good start, L'Aventure Peugeot teams organised a drive-in cinema in the Museum car park on Friday, September 4<sup>th</sup> on the evening evening. On the programme, a cult film in France and that French people never get tired of seeing: «Les Tontons flingueurs» by Georges Lautner. Cult replicas, unforgettable actors, action... and a nod to the 404, which is featured in the film and celebrates its 60<sup>th</sup> anniversary this year. 60 was also the number of present cars, half of which were vintage! Beautiful cars that offered a spectacle as nice on the parking as on the screen!



220.0 x 220.0 mm

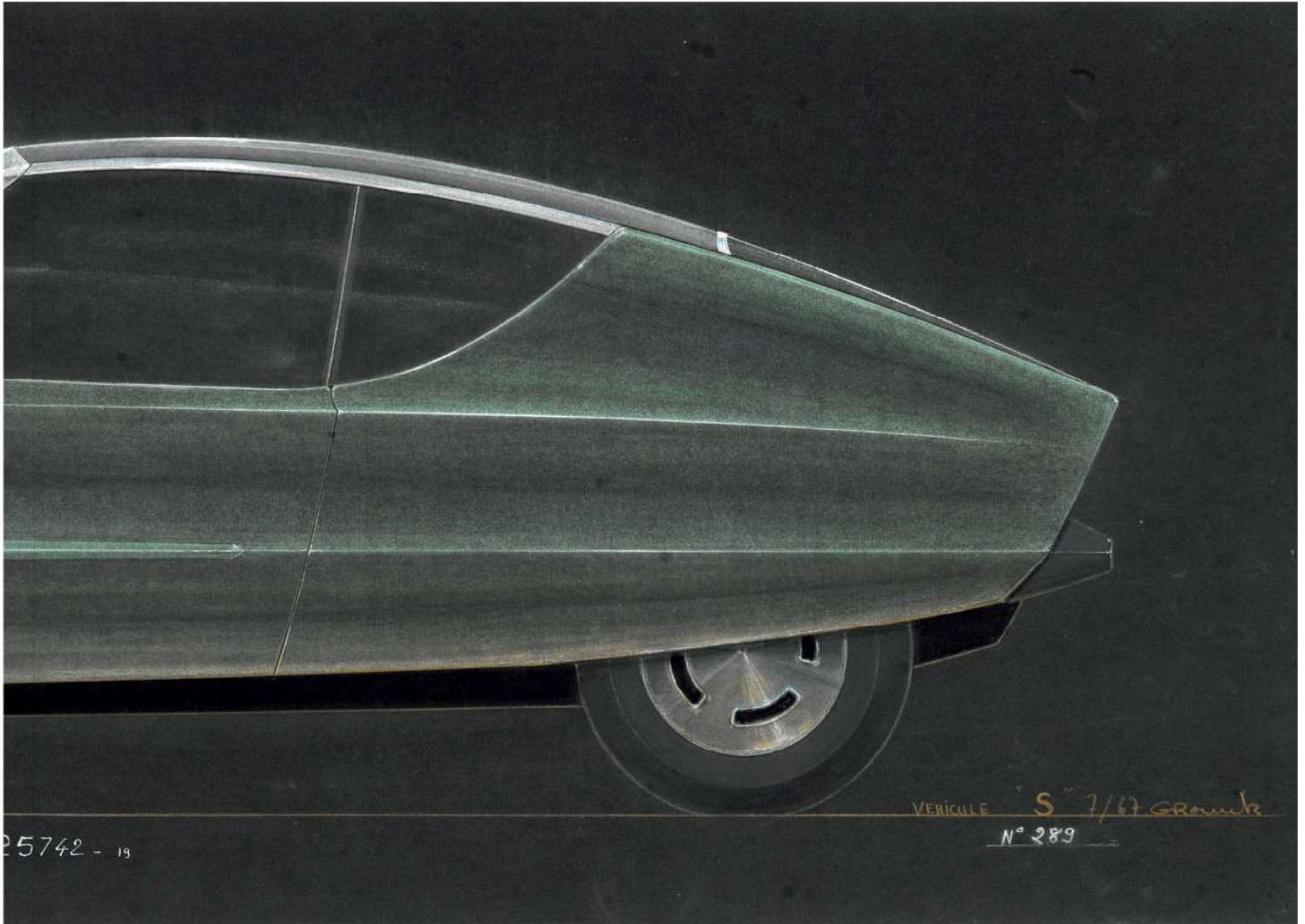
ARCHIVES DE L'AVENTURE



Pour ce numéro, les équipes de Terre Blanche ont déniché un dessin signé Régis Gromik, du véhicule projet S (SM) en juillet 1967.

220.0 x 220.0 mm

ARCHIVES DE L'AVENTURE



*For this issue, the Terre Blanche teams found a drawing by Régis Gromik of the prototype vehicle S (SM) in July 1967.*

## Petites histoires du patrimoine

### *Heritage little stories*

Durant la période de confinement, impliquant la fermeture de nos sites (Musée de l'Aventure Peugeot et Conservatoire Citroën DS) et l'annulations ou le report des événements, les équipes de L'Aventure ont gardé le contact avec les passionnés en publiant chaque jour une histoire ou une anecdote sur les pages Facebook de ses entités. Une façon de se changer les idées et de découvrir autrement notre patrimoine. Panhard, Simca, Peugeot ou Citroën, voici quelques exemples dans ce numéro. Retrouvez plus de 30 autres histoires sur notre site internet <https://laventurepeugeotcitroends.fr/articles/>

#### MARIE DUBAS ET SA PANHARD

Marie Dubas (1894-1972) était une star du music-hall et une comédienne, qui a inspiré Edith Piaf. Sa chanson la plus célèbre est « Mon légionnaire » (d'ailleurs reprise plus tard par Edith Piaf), qu'elle enregistre en 1936.

Sa popularité et sa renommée sont telles qu'elle est à l'affiche des plus prestigieux casinos. Elle est reconnue dans tous les milieux comme une artiste d'exception, ce qui lui permet de faire une tournée aux États-Unis en 1939.

Pour ses tournées en Europe et dans les pays méditerranéens, elle utilisait une Panhard Panoramique 6CS. Elle aimait tellement cette voiture que pour remercier Paul Panhard (alors directeur de la société du même nom), elle lui envoie cette photo dédicacée avec le texte :

« A Monsieur Panhard, sa fidèle cliente et amie, Marie Dubas, Tunis, 18/11/1934 ».



*During the confinement period, which involved the closure of our sites (L'Aventure Peugeot Museum and Citroën DS Conservatory) and the cancellation or postponement of events, L'Aventure teams kept in touch with enthusiasts by publishing a story or anecdote every day on the Facebook pages of its entities. It's a way to take your mind off things and discover our heritage in a different way. Panhard, Simca, Peugeot or Citroën, here are a few examples in this issue.*

*Find more than 30 other stories on our website -> <https://laventurepeugeotcitroends.fr/en/articles/>*

#### MARIE DUBAS AND HER PANHARD

*Marie Dubas (1894-1972) was a music-hall star and actress, who inspired Edith Piaf. Her most famous song is « Mon légionnaire » (later covered by Edith Piaf), which she recorded in 1936.*

*Her popularity and fame were such important that she was featured in the most prestigious casinos. She was recognized in all circles as an exceptional artist, which enabled her to tour the United States in 1939.*

*For her tours in Europe and Mediterranean countries, she used a Panhard «Panoramique» 6CS. She loved this car so much that to thank Paul Panhard (then director of the company of the same name), she sent him this autographed photo with the text: «To Mr. Panhard, his faithful customer and friend, Marie Dubas, Tunis, 18/11/1934»*

### LE TAXI MONOPLACE PEUGEOT (DU CLUB STORICO PEUGEOT ITALIA)

Au début des années 1920 à Paris, il y avait énormément de taxis. En effet, pas moins de 13 000 taxis circulaient dans la capitale française (en comparaison, on comptait 9 000 taxis à Londres, deuxième ville en Europe pour le nombre de taxis à l'époque). Les prix étaient élevés et il y avait finalement peu d'utilisateurs. En 1923, la Compagnie des Autos-Taxis Monoplace commande à Peugeot 200 exemplaires de la quadrilette Type 172 pour en faire des taxis dont la particularité est de ne proposer qu'une seule place décapotable pour le passager (« taxi monoposto »). Grâce à cela et au moteur 667 cm<sup>3</sup> de la Type 172, les tarifs baissent de 30% par rapport aux taxis conventionnés. C'est un véritable succès ! Grâce également à une sélection rigoureuse des conducteurs, en service de 7h à 22h, les petits taxis Peugeot permettent des profits suffisants car ils consomment moins de carburant, usent moins de pneus et ont des coûts d'entretien plus faibles.

L'aventure des taxis monoplaces s'est terminée au début des années 1930, d'une part parce que les nouvelles voitures taxi permettaient d'accueillir deux passagers et, d'autre part, parce que les bénéfices accumulés avec les monoplaces ont permis à la Compagnie des Autos-Taxis Monoplace de se lancer dans le service de taxis conventionnés.

### PEUGEOT MONOPLACE TAXI (BY STORICO PEUGEOT ITALIA)

*In the early 1920s in Paris, there were lot of taxis. Indeed, no less than 13,000 taxis were circulating in the French capital (in comparison, there were 9,000 taxis in London, the second largest city in Europe in terms of the number of taxis at the time). Prices were high and there were ultimately few users. In 1923, the Compagnie des Autos-Taxis Monoplace ordered 200 copies of the Type 172 quadrilette from Peugeot to make taxis with the particularity of offering only one convertible seat for the passenger (« monoposto taxi»). Thanks to this and the 667 cc engine of the Type 172, fares are 30% lower than those of conventional taxis. It is a real success!*

*Thanks also to a rigorous selection of drivers, in service from 7am to 10pm, Peugeot's small taxis allow sufficient profits because they consume less fuel, use fewer tyres and have lower maintenance costs. The adventure of single-seater taxis came to an end in the early 1930s, firstly because the new taxi cars could accommodate two passengers and secondly because the profits accumulated with the single-seater taxi enabled the Compagnie des Autos-Taxis Monoplace to start operating conventional taxi services.*



DOSSIER DE L'AVENTURE

**UNE DS SUR 3 ROUES !**

Grâce à sa suspension hydropneumatique et la répartition des masses, la DS est l'un des seuls véhicules dans le monde capable de circuler sur 3 roues, à vitesse réduite et avec un pilote raisonnable bien sûr !

Cette aptitude était régulièrement mise en avant, partout dans le monde, par des concessionnaires de la marque Citroën ou des particuliers. Le changement de roue est aussi facilité grâce à la suspension à hauteur réglable.

Le plus connu est André Garnier, un français exilé aux USA. Concessionnaire Citroën à Buffalo puis à Miami, il a rendu fou les autorités locales au volant de sa DS à 3 roues dans les années 60. Histoire complète ici -> <https://laventurepeugeotcitroends.fr/ds-3roues/>



**A DS ON 3 WHEELS!**

*Thanks to its hydropneumatic suspension and to the weight distribution, the DS is one of the only vehicles in the world capable of driving on 3 wheels, at low speed and with a reasonable driver of course! This ability was regularly highlighted, all over the world, by Citroën cars dealers or by private individuals. Changing wheels is also made easier thanks to the height-adjustable suspension.*

*The best known is André Garnier, a Frenchman exiled in the USA. As Citroën dealer in Buffalo and then Miami, he drove the local authorities mad with his three-wheeled DS in the 1960s. Full history here -> <https://laventurepeugeotcitroends.fr/en/ds-3roues/>*



**LA TALBOT SAMBA CABRIOLET**

Octobre 1981 : la Talbot Samba est dévoilée au public au salon de l'automobile de Paris. Elle a été commercialisée en 4 versions et 2 motorisations : le 1124 cm<sup>3</sup> de 50cv et le 1360 cm<sup>3</sup> en 72 et 80 cv.

Plus longue que la Peugeot 104, élégante, souple et sobre, elle est proposée en version cabriolet, avec un style signé Pininfarina, de 1982 à 1986, avec le fameux moteur 1360 cm<sup>3</sup>.

Avec 13 000 exemplaires vendus, la Samba a ouvert la voie à la mode, toujours vivace, des citadines cabriolets !



**THE TALBOT SAMBA CONVERTIBLE**

*October 1981: The Talbot Samba is unveiled to the public at the Paris Motor Show. It was marketed in 4 versions and 2 engines: the 1124 cm<sup>3</sup> with 50 hp and the 1360 cm<sup>3</sup> with 72 and 80 hp.*

*Longer than the Peugeot 104, elegant, flexible and sober, it is proposed in a convertible version, with a style signed Pininfarina, from 1982 to 1986, with the famous 1360 cc engine.*

*With 13,000 units sold, the Samba paved the way for the ever-vibrant fashionable city convertibles!*

**LA 2 CV THÉÂTRE**

Née en 1977 sous la direction artistique de Jacques Livchine et Hervée de Lafond, « la 2 CV théâtre » est la pièce la plus jouée par le Théâtre de l'Unité jusqu'en 1997.

La transformation de la voiture est l'œuvre du décorateur Claude Acquart. Une 2 CV transformée en théâtre de rue, c'est la plus petite et la plus intimiste salle de spectacle au monde. De 1977 à 1997 elle a sillonné plus de vingt pays et trois continents, elle honorera près de 1000 représentations.

Les trois coups sont frappés pour la première fois en mai 1977 à Beaubourg, la pièce « L'Odyssée des mulots du lac » est jouée par la troupe du Théâtre de l'Unité. La petite Citroën accueille deux spectateurs par séance et l'acteur à l'arrière dans le coffre. Compte-tenu de l'étroitesse du lieu, la troupe doit multiplier les représentations ; chacune dure en moyenne huit minutes. Deux 2CV se succèdent au service du Théâtre de l'Unité implanté depuis une quinzaine d'année en Pays de Montbéliard. Elle rejoint le Conservatoire Citroën en 2007 pour une nouvelle mise en scène. Elle a rejoint les collections de Citroën Heritage en 2007.

**THE THEATRE 2 CV**

Born in 1977 under the artistic direction of Jacques Livchine and Hervée de Lafond, the « 2 CV théâtre » is the most performed play by the Théâtre de l'Unité until 1997.

The transformation of the car is the work of decorator Claude Acquart. A 2 CV transformed into a street theatre, it is the smallest and most intimate theatre in the world. From 1977 to 1997 it travelled through more than twenty countries and three continents, it will honour nearly 1000 performances.

The three blows are struck for the first time in May 1977 in Beaubourg, the play «L'Odyssée des mulots du lac» is performed by the troupe of the Théâtre de l'Unité. The little Citroën welcomes two spectators per session and the actor in the back in the trunk.

Given the narrowness of the venue, the troupe has to multiply the performances; each lasts an average of eight minutes. Two 2CVs follow one another in the service of the Théâtre de l'Unité, which has been operating in the Pays de Montbéliard for the past fifteen years. It joins the Citroën Conservatory in 2007 for a new staging. It has joined the Citroën Heritage collections in 2007.



DOSSIER DE L'AVENTURE

**LES « RAVI » DU PAYS DE MONTBÉLIARD  
(IMMENSE SUCCÈS POUR CETTE HISTOIRE !)**

« Surtout faites en sorte qu'on n'ait pas faim dans le pays ». C'est ainsi que Robert Peugeot exprime son souci de nourrir les salariés (et leurs familles) lors de la première guerre mondiale. De la distribution de denrées en camion à la naissance des « RAVI » (diminutif de ravitaillement), découvrez l'histoire de la création de ces magasins d'alimentation « ravis » qui ont perduré jusqu'au début des années 1980 dans le Pays de Montbéliard. Histoire complète -> <https://laventurepeugeotcitroends.fr/ravi/>



**THE PEUGEOT STORES OF THE MONTBÉLIARD REGION  
(HUGE SUCCESS FOR THIS STORY!)**

«Above all, make sure that we don't go hungry in the country». This is how Robert Peugeot expressed his concern to feed the employees (and their families) during the First World War. From the distribution of foodstuffs by lorry to the birth of the «RAVI» (diminutive for "ravitaillement" food supplies), discover the history of the creation of these «Peugeot» grocery stores that lasted until the early 1980s in the Montbéliard region. Full history -> <https://laventurepeugeotcitroends.fr/en/ravi/>



### QUI ÉTAIT ANTONIN MAGNE ?

Antoine Marius Magne dit Antonin Magne (1904-1983) était coureur cycliste professionnel de 1926 à 1939. Il a notamment gagné le Tour de France en 1931 et 1934.

Coureur majeur des années 1930, il compte également à son palmarès un titre de champion du monde sur route en 1936 et trois succès consécutifs dans le Grand Prix des Nations entre 1934 et 1936. Il échoue en revanche dans sa quête du maillot de champion de France, se classant quatre fois à la deuxième place de l'épreuve. En 1945, Antoine Magne devient directeur sportif de l'équipe Mercier, un poste qu'il occupe pendant vingt-cinq ans.

Très vite, son équipe affirme sa domination sur le cyclisme français puis mondial et remporte plusieurs victoires de prestige. Antonin Magne dirige notamment des coureurs de renom comme Louison Bobet, Rik Van Steenbergen et Raymond Poulidor, et participe à l'écllosion de jeunes coureurs français de talent, à l'image de Bernard Gauthier.

Fils d'agriculteurs, devenu une vedette, Antoine Magne est la symbiose de ces deux mondes, en ayant acheté une Panhard « Panoramic » 6CS (la voiture de luxe française par excellence) et en reprenant la ferme de son père à Livry-Gargan, pour y travailler, jusqu'à reprendre le flambeau du cyclisme comme directeur sportif très estimé.



### WHO WAS ANTONIN MAGNE?

*Antoine Marius Magne known as Antonin Magne (1904-1983) was a professional cyclist from 1926 to 1939. He notably won the Tour de France in 1931 and 1934. As major rider in the 1930s, he also had a road world champion title in 1936 and three consecutive successes in the Grand Prix des Nations between 1934 and 1936. However, he failed in his quest for the French champion's jersey, finishing four times in second place in the event.*

*In 1945, Antoine Magne became sporting director of the Mercier team, a position he held for twenty-five years.*

*Very quickly, his team asserted its domination over French and then world cycling and won several prestigious victories. Antonin Magne notably manages famous riders such as Rik Van Steenbergen, Louison Bobet and Raymond Poulidor, and participates in the emergence of talented young French riders, such as Bernard Gauthier.*

*The son of farmers, who became a star, Antoine Magne is the symbiosis of these two worlds, having bought a Panhard « Panoramic » 6CS (the ultimate French luxury car) and taking over his father's farm in Livry-Gargan, to work there, until he took up the torch of cycling as a highly esteemed sports director.*



[www.laventurepeugeotcitroends.fr](http://www.laventurepeugeotcitroends.fr)



# Le tour de force de la GS

## *The tour de force that was the GS*

À force d'être en avance, on finit un jour par être en retard ! C'est ce que Citroën a amèrement constaté au mi-temps des années 1960. Deux modèles d'exception, les 2 CV et DS, déclinés en Ami et ID, qui drainent une clientèle choisie... et qui finit par vouloir autre chose ! Car en 1965, Peugeot bouleverse les marchés en proposant la 204, la première moyenne inférieure qui prend très vite la tête des ventes. Le temps que la concurrence se réveille, Peugeot lance déjà la 304 pour doubler la mise !

Pourtant, Citroën songe à cette voiture moyenne depuis longtemps. Mais les difficultés se sont accumulées. La disparition en 1964 de deux hommes forts des Études, l'architecte André Lefebvre et le styliste Flaminio Bertoni, est survenue au moment où la génération des créateurs des Traction, 2 CV et DS partait à la retraite. Il a fallu du temps pour recruter, fédérer, encadrer. Beaucoup de temps, d'autant que le bureau d'études s'engage dans un déménagement complexe entre Paris et Vélizy. Les projets se sont alors succédé, égrenant les lettres de l'alphabet pour s'arrêter au F, projet d'un véhicule moyen doté d'un hayon, motorisé au choix par un quatre cylindres à plat ou un rotatif.

Mais les études ont pris du retard, notamment pour peaufiner la mise au point d'un système original de soudure du pavillon et des panneaux de côté. Une petite révolution qui devait aider à la fabrication autant qu'à la rigidité. Et c'est là que tout a basculé. Le système venait d'être déposé par un concurrent ! Furieux, le président de Citroën, Pierre Bercot, décide en avril 1967 d'abandonner le Projet F alors qu'une partie des outillages est déjà prête à être installée à l'usine de Rennes. Il ordonne un nouvel avant-projet, avec des conclusions pour la fin de l'année. En janvier 1968, le dossier est validé - Projet G -, Bercot donnant le feu vert officiel en avril 1968. Intraitable, il impose un lancement commercial pour le Salon de l'Auto 1970, soit dans moins de 30 mois ! Du jamais vu dans le monde automobile où toute étude exige une période incompressible de 60 mois !

Le cahier des charges du G opte pour deux carrosseries, une berline sans hayon et un break « de bon aspect pour en faire une

*If you keep on being ahead of the game, there comes a point where you are bound to get left behind ! This was Citroën's bitter realisation in the mid 1960s. Two exceptional models, the 2 CV and DS, also available in Ami and ID versions, were siphoning off a select customer base ... which eventually began desiring something new ! This was because in 1965 Peugeot had turned the market on its head by offering the 204, the first ever lower-medium sector car, which quickly shot to the top of sales charts. By the time the competition had finally woken up, Peugeot had already launched the 304 to double its lead !*



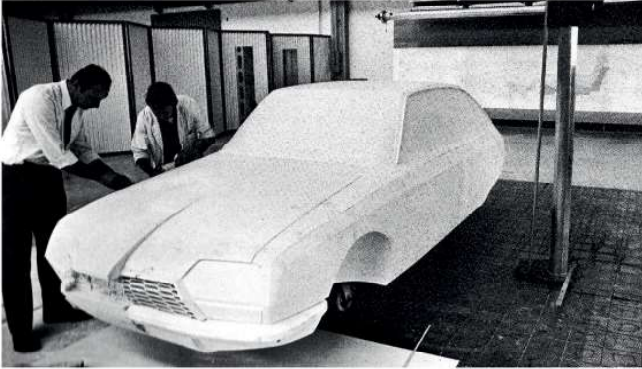
Projet C60 en 1960 préfigurant le projet F puis la GS  
*Project C60 in 1960 prefiguring project F then GS*

*Nevertheless, Citroën had been thinking about this mid-range car for a long time. But there were many obstacles in the way. The departure in 1964 of two key men from the Design Department, architect André Lefebvre and stylist Flaminio Bertoni, came at the same time as the generation that had created the Traction, 2 CV and DS was retiring. It took time to recruit, create and manage a cohesive team. A lot of time, especially as the Design Department was committed to a complex transfer from Paris to Vélizy. Projects came and went,*

*working their way through the alphabet to reach the letter F, a project for a medium-sized car equipped with a hatchback and powered by either flat-four or rotary engines.*

*But the design studies got held up, in particular to refine the development of an innovative system for the welding of roof and side panels. It was a small revolution aimed at cutting production times as well as increasing structural rigidity. It was at this point that events took a dramatic turn. The same system had just been patented by a competitor ! A furious Pierre Bercot, Citroën's President, decided in April 1967 to scrap Project F despite part of the tooling being ready to be installed in the Rennes factory. He sanctioned the start of a new advance project, with proposals expected by the end of the year. In January 1968 the project - code named Project G - was approved, Bercot giving it the official green light in April 1968. In uncompromising fashion he set the date for sales launch for the 1970 Motor Show, in other words in less than 30 months' time ! This had never been done before in the car manufacturing world, where the standard lead time for all new design projects was a minimum of 60 months !*

*The G's technical specifications dictated two separate body styles, a saloon and*



maquette en plâtre par Giret et Salomon  
plaster model by Giret and Salomon



usine de Rennes  
Rennes factory

*familiale plutôt qu'une commerciale' ». Prix de base : 8 500 francs pour la berline. Roue de secours dans le capot moteur. Suspension hydraulique, « le bruit sur les pavés devant être inférieur à celui des Ami 6, identique à celui de la 204 ». Moteur quatre cylindres à plat de 950 cm<sup>3</sup> refroidi à air par turbine (moteur du Projet F), avec possibilité d'un 1130 cm<sup>3</sup> pour une version plus chic, option boîte automatique. Vitesse maxi : 140 km/h. Montage à Rennes, sur les chaînes de l'Ami 6.*

Reste le plus incroyable, boucler l'étude en moins de trois ans. Utopie ? Pas vraiment, car le bureau d'études a trois vrais atouts en main. Le premier tient à sa structure peu verticale qui lui permet de travailler vite. Loin de l'organigramme classique avec un directeur et deux adjoints (Albert Grosseau, Paul Magès et Hubert Allera), la structure repose sur des techniciens qui vivent en équipe et non dans l'étroitesse de leur spécialité. Le bureau d'études est une ruche où des ingénieurs font bloc autour de talents interdépendants comme Magès (hydropneumatique), Estaque (carrosserie), Opron (style), Dupin (moteur) ou Roche (liaison au sol). C'est d'ailleurs ce dernier, Alain Roche, qui devient le Chef de Projet – poste peu connu en automobile –, à même de rassembler pour créer vite et mieux. L'idée forte est celle de l'ingénierie simultanée qui permet aux Études et Méthodes de travailler ensemble. Elle est en place chez Citroën depuis l'arrivée de Michelin en 1935. C'est sans conteste le deuxième atout, un bureau d'études qui imagine une pièce tout en définissant les méthodes de production. Une façon de gagner du temps et d'assurer les prix et la qualité. Il s'agit là d'une organisation transversale inusitée en Europe et aux États-Unis, et qui se répandra vingt ans plus tard... non de l'exemple de Citroën, mais de celui des industriels japonais qui brandiront le Toyotisme comme le système qui va changer le monde !

Reste enfin un troisième atout, probablement le plus exceptionnel, l'utilisation de l'informatique scientifique et industrielle. Depuis

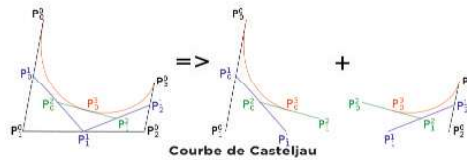
*an estate « attractive enough to serve as a family car rather than a commercial one' ». The basic price for the saloon was 8 500 francs. The spare wheel would be housed in the engine compartment. Hydraulic suspension, « road noise on paved surfaces was to be less than that of the Ami 6, and identical to that of the 204 ». The flat four 950 cm<sup>3</sup> engine was air cooled with the help of a turbine (the Project F's engine), with the availability of a 1130 cm<sup>3</sup> engine for a more upmarket version, with the option of an automatic gearbox. Top speed would be 140 km/h. Assembly was to be in Rennes, on the Ami 6 production lines.*

*The biggest hurdle had yet to be overcome, to wrap up the design in under three years. A pipe dream ? Not really, because the design department had three strong cards in its hands. The first was due to the limited vertical structure of the department, which allowed it to work quickly. Far from a simply classical structure, with a manager and two deputies (Albert Grosseau, Paul Magès and Hubert Allera), the department relied upon technicians who worked as a team rather than limiting themselves to their own narrowly-defined specialities. The design office worked like a beehive, where the engineers combined interdependent talents such as Magès (hydropneumatics), Estaque (bodywork), Opron (styling), Dupin (engines) or Roche (handling and roadholding). It was the latter, Alain Roche, who became Project Manager – a relatively unknown position in the automobile industry –, able to bring people together to design cars faster and better. The key idea was that of simultaneous engineering, enabling Design and Production to work together. The structure had been in place at Citroën since the arrival of Michelin in 1935. This was without doubt the second card, a design department able to create a part while at the same time defining the methods by which to produce it. It was a way of saving time while guaranteeing both price and quality. It was a transversal organisation structure largely unheard of in either Europe or the United States at the time, and which would become common practice twenty years later ... not thanks to Citroën's example, but to that of Japanese industrial giants which would brandish « Toyotism » as the system that will change the world !*

## HISTOIRE DE LA GS PAR JL LOUBET

la fin des années 1950, Paul de Casteljalou<sup>2</sup>, ancien élève de l'École Normale Supérieure, met au point au sein de Citroën un système pour que les stylistes et les concepteurs créent ensemble, concrétisant pour la première fois la mathématisation des surfaces complexes d'une carrosserie automobile. On croyait Pierre Bézier, ingénieur à la régie Renault, père des courbes qui portent son nom et des techniques de conception assistée par ordinateur (CAO). La réalité n'est pas tout à fait là. Si les découvertes de Bézier émergent en 1962 grâce à des communications scientifiques et des participations à des colloques internationaux, les travaux de Casteljalou (les courbes de Casteljalou) naissent dès 1958, mais restent totalement secrets. Tout est jalousement gardé par la SA André Citroën qui n'entend partager la trouvaille avec personne<sup>3</sup> ! Le service DMC de Citroën (Détermination Mathématique des Carrosseries) est l'un des plus avancés au monde en matière de modélisation géométrique. Et faute d'une structure informatique française de haut niveau, Citroën s'équipe discrètement en matériel américain, allant jusqu'à négocier l'achat à la NASA de logiciels adéquats. « Chez Citroën, nous étions au même niveau que Boeing<sup>4</sup> ».

Le résultat est impressionnant. Le 26 août 1970, la GS est bien à l'heure, présentée au Pré Catelan, en avant-première du Salon de l'Auto. La presse est émerveillée : « La GS a tout de la petite DS. À cylindrée inférieure de moitié, elle est aussi rapide, aussi spacieuse que l'était la DS il y a quinze ans<sup>5</sup> ».



The third and final card, and perhaps the most exceptional, was the use of scientific and industrial computing. Since the end of the 1950s, Paul de Casteljalou<sup>2</sup>, former student of the École Normale Supérieure school, designed a system for Citroën enabling both stylists and designers to create together, for

the first time bringing about the mathematization of the complex surfaces of a car's bodywork. It was commonly held that Pierre Bézier, an engineer at Renault, was the father of the curves that bear his name as well as the techniques of computer assisted design (CAO). The truth is somewhat different, however. While Bézier's discoveries emerged in 1962 thanks to scientific publications and attendance at international symposia, the work undertaken by Casteljalou (Casteljalou curves) began in 1958, but remained shrouded in secrecy. Everything was kept a jealously-guarded secret by SA André Citroën which had no plans to share the discovery with anyone<sup>3</sup> ! Citroën's DMC Department (Détermination Mathématique des Carrosseries, or Mathematical Bodywork Calculation) was one of the most advanced in the world in terms of geometric modelling. Owing to the lack of a high level computer structure in France, Citroën discreetly acquired American equipment, even going as far as negotiating the purchase of suitable software from NASA. « At Citroën, we were on the same level as Boeing<sup>4</sup> ».

The result was impressive. On 26 August 1970, the GS came in on time, presented at the Pré Catelan, a preview for the Motor Show. The press was enthralled : « The GS is every inch a small DS. With half as many cylinders it is just as fast and just as spacious as the DS was 15 years ago<sup>5</sup> ».

Jean-Louis Loubet

Jean-Louis Loubet

1. André Lalanne, Les hommes des GS-SM-CX, l'espoir des chevrons. 1963-1983. 20 années mouvementées mais exaltantes, document privé. Décembre 2010, 265 pages.
2. Paul de Fajet de Casteljalou (1930. ENS), mathématicien.
3. En 2012, le comité de la Solid Modeling Association décerne à l'unanimité son Prix 2012 à Paul de Casteljalou, espérant que « ce prix tardif permette de découvrir un talent occulté ». Pierre Bézier avait déclaré peu avant : « Il ne fait aucun doute que Citroën a été la première entreprise en France à s'intéresser à la CAO dès 1958... En raison de la politique de Citroën, les résultats obtenus par de Casteljalou n'ont été publiés qu'en 1974 et cet excellent mathématicien a été privé d'une partie de la notoriété bien méritée que ses découvertes et ses inventions auraient dû lui valoir ».
4. André Lalanne, op. cit.
5. « La GS Citroën : une 6CV tout à l'avant à suspension hydropneumatique », Le Monde, 25 août 1970.



1. André Lalanne, Les hommes des GS-SM-CX, l'espoir des chevrons. 1963-1983. 20 années mouvementées mais exaltantes, document privé. Décembre 2010, 265 pages.
2. Paul de Fajet de Casteljalou (1930. ENS), mathématicien.
3. In 2012, the Solid Modeling Association's committee unanimously awarded its 2012 prize to Paul de Casteljalou, in the hope that « the late prize will enable such an obscure talent to be discovered ». Pierre Bézier had declared just beforehand : « There is no doubt that Citroën was the first company in France to take an interest in CAO from 1958 on... Thanks to Citroën's policy the results obtained by Casteljalou were only published in 1974 and this excellent mathematician was deprived of some of the thoroughly deserved fame that his inventions and discoveries should have brought him ».
4. André Lalanne, op. cit.
5. « La GS Citroën : une 6CV tout à l'avant à suspension hydropneumatique », Le Monde, 25 août 1970.

# Armand GHIRARDINI et la PEUGEOT 404

## *Armand GHIRARDINI and PEUGEOT 404*

Soixantième anniversaire de la 404 oblige, nous sommes allés à la rencontre d'un jeune collectionneur de ce modèle Peugeot emblématique, et de surcroît vice-président du Club 404, Armand GHIRARDINI (A.G)

*Sixtieth anniversary of the 404 obliges, we went to meet a young collector of this emblematic Peugeot model, and in addition vice-president of Club 404, Armand GHIRARDINI (A.G)*

**AVPCD : Bonjour Armand, pour vous qu'évoque la 404, que représente-telle et comment vous est venue l'idée de la en collectionner ?**

*AVPCD: Hello Armand, what does the 404 mean to you and how did you come up with the idea of collecting it?*

A.G : Mon père avait eu une 404 Super luxe, que je n'ai pas connue, mais je l'ai toujours entendu dire « ça c'est de la voiture, ce n'est pas comme celles de maintenant ». Il avait même gardé des pièces pour le jour où il en reviendrait une à la maison ! Lorsque j'étais en école d'ingénieur, mon coloc me dit un jour « et si on s'engageait dans le 4L Trophy » ; c'est ainsi que j'ai contracté le virus de la collection en restaurant une 4L. Puis j'ai souhaité évoluer vers une voiture d'un niveau au-dessus et, avec une mécanique plus élaborée. Mon père disant toujours « la 404 il n'y a pas mieux », je me suis orienté naturellement vers ce modèle. J'ai eu la première grâce à un collectionneur du Morvan qui me l'a cédée à bon compte, puis j'en ai acheté d'autres au gré des opportunités. Etant rentré en contact avec le Club 404 pour avoir des pièces de rechange et trouver les bonnes personnes pour avoir des conseils, respecter l'authenticité et éviter des bricolages hasardeux, j'ai vite été contaminé grâce aux liens très utiles et très sympathiques avec les dirigeants du Club et tout un réseau de fans de la 404.

*A.G: My dad had a Super Luxury 404, which I never knew, but I always heard him say «That is a car, it's not like the cars of nowadays». He had even saved some spare parts for the day a 404 came home! When I was in engineering school, my roommate once said to me «what if we get into the 4L Trophy»; This is how I contracted the collection virus while restoring a 4L. Then I wanted to evolve into a car one level above, with more elaborate mechanics. My father always saying «the 404, there is nothing better», I naturally chose this model. I got the first one thanks to a collector from the Morvan who sold it to me cheaply, then I bought others according to the opportunities. After having been in contact with Club 404 to get spare parts and find the right people to have advice, respect authenticity and avoid hazardous tinkering, I was quickly infected thanks to the very useful and very friendly links with the Club leaders and a whole network of 404 fans.*

**AVPCD : Dans le choix de vos voitures, est-ce qu'il y a un fil conducteur vers tel ou tel modèle ?**

*AVPCD: In the choice of your cars, is there a central theme for this or that model?*

A.G : En tant qu'ingénieur mécanique je voulais apprendre quelque chose de nouveau et plutôt qu'une 404 à carburateur, je voulais acquérir une injection ou pourquoi pas une diesel. J'ai abordé le diesel par opportunité en achetant un break diesel 5 cylindres Mercedes des années 80 (cela aurait pu être un break 404) ; c'est le véhicule qui me sert à transporter des pièces ou pour aider les copains. Mais, encore une référence à la 404 paternelle, je suis arrivé à l'injection avec la Super Luxe dont au bout de 4 ans et demi je viens de terminer la restauration.

*A.G: As a mechanical engineer, I wanted to learn something new and rather than a carbureted 404, I wanted to get an injection or maybe a diesel. I approached diesel out of opportunity by purchasing a Mercedes 5-cylinder diesel station wagon from the 1980s (it could have been a 404 station wagon); this is the vehicle that I use to transport parts or to help my friends. But, again a reference to my father's 404, I arrived at injection with the Super Luxe, which after four and a half years I have just completed the restoration.*

AVENTURE DE COLLECTIONNEUR



**AVPCD :** Parlez-nous un peu de cette merveille qui vient de faire la une du magazine *Rétrovisueur*.

**A.G :** Elle est de 1966 et n'avait que 30 000 km lorsque je l'ai découverte, mais étant restée 30 ans sans rouler, elle réservait quelques surprises côté moteur, pompe à injection, hydrovac et un peu de corrosion à l'arrière. D'autre part, la sellerie avait été vandalisée. Sa teinte beige métallisé et son magnifique intérieur en drap la distingue des autres 404 SL plus généralement grises et garnies de cuir.

**AVPCD :** Réalisez-vous vous-même la restauration et la maintenance de vos voitures ou avez-vous recours à d'autres prestataires ?

**A.G :** J'effectuais déjà tous les travaux mécaniques et, aimant beaucoup travailler la « ferraille » en atelier, j'ai abordé quelques travaux de carrosserie en recherchant des , notamment conseils, notamment par des vidéos sur internet. Pour la peinture, j'ai eu recours à un professionnel n'ayant ni l'expérience ni les installations, mais je n'exclus pas d'apprendre ce nouveau métier (en m'exerçant sur une 4L) !

**AVPCD :** Quels autres modèles complètent votre collection, quel est le prochain chantier ?

**A.G :** Outre la 404 SL et une version longue partagée avec un ami (bénéficiant de possibilité de stockage), j'ai actuellement récupéré



**AVPCD:** Tell us a bit more about this wonder that was on the front page of *Rétrovisueur* magazine.

**A.G:** It is a 1966 car and was only 30,000 km when I discovered it, but after 30 years without being driven. It had a few surprises in the engine, injection pump, hydrovac and a little corrosion at the rear. On the other hand, the upholstery had been vandalized. Its metallic beige color and magnificent cloth interior set it apart from other 404 SLs more generally grey and trimmed in leather.

**AVPCD:** Do you carry out the restoration and maintenance of your cars yourself or do you use other service providers?

**A.G:** I was already doing all the mechanical work and, really enjoying working with 'scrap metal' in the workshop, I tackled some bodywork work while looking for advice, especially through videos on the internet. For the painting, I had recourse to a professional because I had neither the experience nor the facilities, but I do not exclude learning this new profession (by practicing on a 4L)!

**AVPCD:** What other models complete your collection, what is the next project?

**A.G:** Besides the 404 SL and a long version shared with a friend (benefiting from the possibility of storage), I have currently

2 berlines en épave, 1 coupé et 1 cabriolet. J'attaque la restauration de ce dernier, un travail de longue haleine où j'ai beaucoup à apprendre. Sur la berline, on remplace facilement des éléments ; sur le cabriolet, il faut davantage manier le marteau et la soudure avant de pouvoir le passer sur le marbre mis à ma disposition par le Club.



*recovered 2 wrecked sedans, 1 coupe and 1 convertible. I am attacking the restoration of the convertible, a long-term job where I have a lot to learn. On the sedan, parts are easily replaced; on the convertible, it is necessary to handle the hammer and the welding more before being able to pass it on the plate made available to me by the Club.*



**AVPCD : Dans toute la famille 404, est-ce qu'il y a une version que vous affectionnez plus particulièrement ?**

A.G : J'aime beaucoup la berline, c'est une voiture très populaire qui, outre son histoire, attire la sympathie du public : les gens la reconnaissent et viennent au-devant de vous. Le cabriolet a une plus belle ligne et fait rêver, mais, pour un ingénieur-collectionneur comme moi, sa fabrication et son assemblage sont d'une autre philosophie, la finition étant d'un niveau différent de celui de la berline ; je m'en aperçois en travaillant sur mon cabriolet.

*AVPCD: In the whole 404 family, is there a version that you particularly like?*

*A.G: I really like the sedan, it's a very popular car that, apart from its history, attracts public sympathy: people recognize it and come to meet you. The convertible has a nicer line and is a dream, but for an engineer-collector like me, its manufacture and assembly are of a different philosophy, the finish being on a different level than the sedan; I realize this while working on my convertible.*

**AVPCD : Fort de vos connaissances approfondies de cette famille 404 et de votre expérience, quels conseils donneriez-vous à un candidat à l'achat d'une 404 ?**

A.G : D'abord bien s'assurer de ce que l'on est prêt à faire soi-même, en connaissances, en temps et investissements, et ne pas absolument chercher un prix. Sinon, s'adresser à un professionnel est plus simple mais le budget final risque d'être élevé par rapport à la valeur d'une berline. Le plus simple est de se rapprocher du Club 404 ou de L'Aventure Peugeot pour recueillir des avis, informations et conseils, et surtout ne pas se précipiter au premier coup de cœur.

*AVPCD: Based on your in-depth knowledge of this 404 family and your experience, what advice would you give to a candidate for a 404?*

*A.G: First of all, make sure that you are prepared and that you know what you can do yourself, in terms of knowledge, time and investment, and not absolutely look for a price. Otherwise, going to a professional is easier, but the final budget may be high compared to the value of a sedan. The easiest way is to get in touch with Club 404 or L'Aventure Peugeot to collect opinions, information and advice, and especially not to rush at the first stroke.*



## AVENTURE DE COLLECTIONNEUR

**AVPCD : vous-êtes vice-président du Club 404, rappelez-nous quand il a été créé, combien de membres il rassemble et quelles sont leurs principales attentes ?**

**A.G :** Le Club 404 a été fondé en octobre 1982 et comprend à ce jour environ 800 membres ; son objectif en cette année anniversaire est d'atteindre 808 adhérents ( soit 2 fois 404) !!! C'est donc beaucoup de monde, de budget, de membres à aider en France et à l'étranger, beaucoup de voitures (plus d'une par membre). Une première adhésion correspond souvent à un besoin en pièces et en conseils. La fidélisation s'effectue grâce aux services, aux sorties organisées par les responsables régionaux et aux liens qui s'établissent entre membres.

**AVPCD :** Merci Armand et bon courage pour la restauration du cabriolet !

*AVPCD: You are the vice-president of Club 404, remind us when it was created, how many members does it gathers and what are their main expectations?*

*A.G: Club 404 was founded in October 1982 and to date has about 800 members; its objective in this anniversary year is to reach 808 members (twice 404) !!! That means a lot of people, a lot of budget, a lot of members to help in France and abroad, a lot of cars (more than one per member). An first membership often corresponds to a need for parts and advice, and loyalty is won through services, outings organised by the regional managers and the links that are established between members.*

*AVPCD: Thank you Armand and good luck with the restoration of the convertible!*

## Portrait du collectionneur

Armand a 25 ans. Notre jeune passionné de mécanique et de bricolages divers a commencé très jeune la conduite et l'entretien d'engins agricoles. D'abord par nécessité sur l'exploitation familiale puis par plaisir une fois le virus contracté. En plus de la mécanique, Armand se passionne pour la musique et évidemment entretient et fabrique ses propres instruments !

Il se lance tout d'abord dans des études d'ingénieur mécanique pour finalement se spécialiser dans l'automobile à la suite d'un séjour en Allemagne. Après la fin de ses études, il est embauché au bureau d'études de la marque au losange, ironique pour le vice-président du Club 404.

Il faudra attendre ses 18 ans pour l'arrivée de la première voiture de collection dans son garage. Depuis, un ballet incessant d'automobiles plus ou moins anciennes rythme ses week-ends au gré des rencontres et des trouvailles qui font le charme de la collection.



## Portrait of the collector

Armand is 25 years old. Our young enthusiast of mechanics and various DIY activities, started driving and maintaining agricultural machinery at a very young age. First out of necessity on the family farm and then out of pleasure once he contracted the virus. In addition to mechanics, Armand has a passion for music and of course maintains and makes his own instruments!

He began by studying mechanical engineering before finally specialising in the automobile industry after a stay in Germany. After finishing his studies, he was hired in the design office of the car brand with a diamond emblem, ironically for the vice president of Club 404. He had to wait until he was 18 years old for the first classic car to arrive in his garage. Since then, an incessant ballet of more or less old cars has set the rhythm of his weekends, according to encounters and discoveries that make up the charm of the collection.

# Ami 100% électrique

## Ami 100% electric

Depuis 100 ans Citroën fait preuve d'audace et de créativité pour démocratiser l'accès à la mobilité. En 2020, avec Ami - 100% électrique, la marque Citroën, riche de plus de 100 ans d'histoire et de véhicules anticonformistes devenus iconiques, entend libérer la mobilité urbaine pour tous. L'ADN de Citroën est fait d'innovation avec des solutions audacieuses, inattendues, en matière de produit ou de service, inspirées par le plus grand nombre. Descendant direct d'AMI ONE Concept présenté au Salon de Genève en mars 2019, et suite au fort intérêt reçu par ce concept, Ami devient une réalité à peine un an plus tard. Ami est une réponse concrète face aux nouvelles attentes de mobilité pour les courts trajets : l'accès aux centres-villes facilité, des moyens de micro-mobilité adaptés à tous, de vraies alternatives aux trottinettes, vélos, scooters, transports en commun, des solutions à des coûts raisonnables, de nouveaux modes de consommation tournés vers le digital...



For 100 years, Citroën has demonstrated boldness and creativity to democratise the access to mobility. In 2020, with Ami - 100% electric, the Citroën Brand, with more than 100 years of history and non-conformist iconic vehicles, intends to unleash urban mobility for all. Citroën's DNA is about innovation with bold, unexpected solutions, and products or services inspired by the largest number of people. As a direct descendant of AMI ONE Concept introduced at the Geneva Motor Show in March 2019 and following the strong interest it generated, Ami has become a reality in barely a year. Ami is a practical response to new mobility expectations for short journeys: enabling easier access to city centres, finding micro-mobility means for everyone, with real alternatives to scooters, bicycles, mopeds, public transportation at reasonable cost, developing new modes of consumption geared towards digital, and so on.

### OBJET DE MOBILITÉ ANTICONFORMISTE

**100% ÉLECTRIQUE** : zéro émission de CO2 pour l'agrément de tous et l'accès à tous les centres-villes, avec une conduite facile, silencieuse et fluide. Une batterie qui se recharge en seulement 3 heures sur une prise électrique standard, comme un smartphone.

**COMPACT ET AGILE** : un gabarit ultra-compact de 2,41m et un diamètre de braquage de 7,20m qui simplifient les trajets en ville et le stationnement.

**CONFORTABLE ET PROTECTEUR** : petit à l'extérieur et grand à l'intérieur, Ami permet à deux personnes de se déplacer côte à côte en tout confort, avec un habitacle fermé et chauffé, bénéficiant d'une grande luminosité, protégé de l'extérieur.

**IDENTITÉ AFFIRMÉE ET PERSONNALISABLE** : son style original, le jeu de symétrie et sa présence unique, donnent à Ami un caractère particulier. Ses possibilités de personnalisation invitent à jouer avec différents looks grâce aux 6 packs d'accessoires colorés disponibles.

### MOBILITÉ ACCESSIBLE À TOUS

**SANS PERMIS** : accessible dès 14 ans en France (16 ans en moyenne dans les pays européens). Avec ou sans permis, Ami - 100% électrique s'adresse à tous.

### NON-CONFORMIST MOBILITY OBJECT

**100% ELECTRIC**: zero CO2 emissions for the benefit of all and access to all city centres, with an easy, silent and smooth drive. A battery that charges in just 3 hours from a standard electrical socket, like a smartphone.

**COMPACT AND AGILE**: an ultra-compact 2.41m size and 7.20m turning diameter, making city travel and parking simple.

**COMFORTABLE AND PROTECTIVE**: small on the outside and large on the inside. Ami enables 2 people to travel side by side comfortably, with an enclosed and heated passenger compartment, very bright, yet protected from the outside.

**ASSERTIVE AND CUSTOMISABLE IDENTITY**: its original style, the play on symmetrical structure and its unique presence give Ami a unique character. Its customisation possibilities invite to play with different appearances thanks to the 6 coloured accessory packs available.

### MOBILITY FOR ALL

**NO LICENCE**: accessible from 14 years old in France (16 years old on average in European countries). With or without a driving licence, Ami is for everyone.

#### HISTOIRE MODERNE

« À LA CARTE » : Ami - 100% électrique est accessible à tout moment grâce à ses offres pensées pour répondre à chaque besoin, ponctuel ou régulier d'une minute à un an ou plus, allant de l'autopartage à l'achat en passant par la location.

ABORDABLE : un positionnement prix ultra compétitif pour répondre à tous les usages -> détail des différentes possibilités (location, autopartage, achat) sur <https://www.citroen.fr/ami/>

#### NOUVELLE EXPÉRIENCE CLIENT

PARCOURS 100% ONLINE : pour découvrir, configurer et acheter Ami 24h/24, 7J/7

NOUVEAUX MODES DE DISTRIBUTION : Ami - 100% électrique s'associe à Fnac et Darty pour y être exposé dans les magasins partenaires. Ami part également à la rencontre des clients là où ils sont grâce à ses centres d'essais itinérants dédiés. Ami sera aussi disponible dans le réseau Citroën participant.

LIVRAISON À DOMICILE : Ami propose de se faire livrer directement chez soi pour toujours plus de facilité.



#### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Longueur : 2,41 m / Largeur : 1,39 m (hors rétroviseurs) / Hauteur : 1,52 m  
Diamètre de Braquage entre mur : 7,20 m  
Poids hors batterie < 425 kg / Poids total avec batterie : 485 kg  
Batterie : 5,5 kWh / Puissance moteur électrique : 6 kW

Citroën invente la mobilité 100% électrique pour tous avec Ami, un objet ultra-compact, agile, protecteur, haut en couleurs, accessible dès 14 ans (en France). Une solution qui ne se limite pas à l'objet et s'accompagne d'atouts majeurs qui sortent du cadre automobile habituel : des offres « à la carte » très compétitives ciblées selon les usages, un parcours 100% en ligne et des modes de distribution inédits.

“A LA CARTE” : Ami is accessible at any time thanks to offers designed to meet each and everyone's needs, from one minute to one year and more, to share, to rent or to buy.

AFFORDABLE: ultra-competitive offers adapted to different uses -> detail of possibilities (long-term rental, Free2Move car-sharing and purchase) on <https://www.citroen.fr/ami/>

#### NEW CUSTOMER EXPERIENCE

100% ONLINE JOURNEY: to discover, configure, buy Ami 24/7

NEW DISTRIBUTION CHANNELS: Ami has a partnership with Fnac and Darty in order to be featured in participating stores as well within the Citroën participating network. Ami will also meet customers where they are with dedicated mobile test-drive centres.

HOME DELIVERY: Ami can be directly delivered at home for added convenience.



#### TECHNICAL CHARACTERISTICS

Length: 2.41 m / Width: 1.39 m (excluding mirrors) / Height: 1.52 m  
Turning diameter between walls: 7.20 m  
Weight without battery: < 425 kg / Total weight with battery: 485 kg  
Battery: 5.5 kWh / Engine: 6 kW

Citroën is inventing 100% electric mobility for all with ami, an ultra-compact, agile, protective, colourful urban mobility object that is accessible from the age of 14 (in France). A solution that is not limited to the object and brings major advantages that go beyond the automotive context: very competitive “à la carte” offers targeted towards specific uses, a 100% online journey and innovative distribution methods.

# BOUTIQUE SHOP



## Boutique du Conservatoire Citroën DS

Pour une rentrée colorée et chevronnée, nos équipes vous proposent un large choix d'articles aux couleurs de Citroën. Vous y trouverez également une grande variété de miniatures ainsi que des vêtements Citroën Racing.

La boutique est ouverte du lundi au samedi de 9h30 à 17h30.

Les membres ACTIF bénéficient d'une réduction pouvant aller jusqu'à 20%.

### Conservatoire Citroën DS shop

For a colourful start to the new school year, our teams offer you a wide choice of items in Citroën's colours. You will also find a wide variety of miniatures as well as Citroën Racing clothing.

The shop is open from Monday to Saturday from 9.30 am to 5.30 pm. ACTIVE members benefit from a reduction of up to 20%.

## Pièces de rechange Classic

Nouvelle référence L'Aventure Peugeot Classic disponible -> 156016 - Régulateur pression de commandes pour Peugeot 205 T16 (référence Bosch 0438140004). Seuls les membres Actifs peuvent obtenir 10% de remise sur cette pièce. Découvrez bien d'autres pièces disponibles sur nos sites internet : [www.pieces-de-rechange-classic.com](http://www.pieces-de-rechange-classic.com) / [www.neoretroclassic.com](http://www.neoretroclassic.com)

### Classic spare parts

New reference L'Aventure Peugeot Classic available -> 156016 - Control pressure regulator for Peugeot 205 T16 (Bosch reference 0438140004). Only Active members can get a 10% discount on this part. Discover many other parts available on our websites : [www.pieces-de-rechange-classic.com](http://www.pieces-de-rechange-classic.com) / [www.neoretroclassic.com](http://www.neoretroclassic.com)



L'Aventure Peugeot continue à développer sa nouvelle gamme « 1810 » de vêtements (vestes, doudounes, sweats, chemises et cardigans), dans la boutique du Musée à Sochaux (en accès libre).

L'Aventure Peugeot continues to develop its new «1810» range of clothing (jackets, sweats, shirts, and cardigans) in the museum shop in Sochaux (free access).

## CONTACTS

### Boutique /Shop

**Peugeot**  
Musée de l'Aventure Peugeot,  
Carrefour de l'Europe, 25600 Sochaux

**Citroën & DS**  
Conservatoire Citroën DS,  
Bid André Citroën, 93600 Aulnay-sous-Bois

**Site Internet / website**  
<https://www.laventurepeugeotcitroends.fr/boutique/>

# Agenda



**BOURSE "CLASSIC" DE L'AVENTURE AU CONSERVATOIRE CITROËN - DS**

**DIMANCHE 20 SEPTEMBRE 2020**



**MUSÉE DE L'AVENTURE PEUGEOT - SOCHAUX (25)  
DIMANCHE 20 SEPTEMBRE 2020**



**AGUTTES** **L'Aventure**  
MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES Peugeot Citroën DS

Événements à découvrir dans le Bulletin n°12 (parution prévue fin 2020 - début 2021)  
Events to discover in the Bulletin #12 (to be issued at the end of the year 2020 - beginning of 2021)



10-11 octobre - Fête du Timbre au Musée  
Espace Entreprises de L'Aventure Peugeot  
10-11 October - Stamp Fair at the Museum



18 octobre - Rallye RC à Sochaux  
18 October - Radioguided cars rallye in Sochaux



24-25 octobre - Salon des illustrateurs à Sochaux  
24-25 October - Illustrators Fair in Sochaux

# Agenda



24 octobre - Liberté, Égalité, Roulez à Montlhéry  
24 October - Meeting in Montlhéry



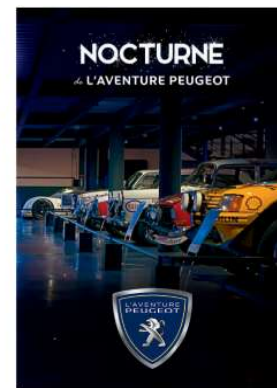
6-8 novembre - salon Epoqu'Auto à Lyon  
6-8 November - Epoqu'Auto show in Lyon



14-15 novembre - L'Artefact (salon artisanal et gourmand) au Musée de l'Aventure Peugeot  
14-15 November - L'Artefact (art and gourmet event) at L'Aventure Peugeot Museum



Décembre - Animations de Noël au Conservatoire et au Musée  
December - Christmas events at the Conservatoire and Museum



220.0 x 220.0 mm

# MUSEE DE L'AVENTURE PEUGEOT ELECTRIQUES

⚡ LES e-VÉHICULES DU LION DE 1941 À 2010



*Exposition jusqu'au dimanche 31 janvier 2021  
Entrée du Musée à 1€ en septembre & octobre*

