

5



# LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par :  
le Service de Presse de la Société Citroën

*Quarterly information bulletin edited by the  
Citroën Company Press Service.*

## sommaire :

	Page
Éditorial .....	3
La route des Indes en 2 CV .....	4
La vraie sécurité automobile .....	6
Chiffres de Production .....	9
Les rallyes .....	10
Spécial " Laponie-Napoli " .....	13
Échos .....	21
Photothèque : le Break ID .....	28
Chez l'antiquaire : la B 12 .....	30

## contents :

	Page
<i>Editorial</i> .....	3
<i>To India in a 2 CV</i> .....	4
<i>Real road safety</i> .....	6
<i>Production figures</i> .....	9
<i>The rallies</i> .....	10
<i>Kiruna-Napoli special feature</i> .....	13
<i>Echoes</i> .....	21
<i>Photograph library : ID " Safari " ...</i>	28
<i>The antiquary's corner : the B 12</i> .....	30

Rédaction, administration : Société  
Citroën, Service de Presse, 133 quai  
André Citroën, Paris XV° - Téléphone :  
828.72.10 - 828.73.10 - 532.27.59 - (postes  
2932 - 2931 - 2099). Telex n° 27.817 Paris.



Photo de couverture : Cette plage de vacances, cette eau pailletée de lumière, cet horizon noyé d'étincelles d'argent, Barbara et Patrick sont venus du froid les retrouver. Partis de Kiruna sous la neige, il arrivaient quelques heures plus tard au soleil de Naples, après avoir parcouru d'une traite 4.500 Km en DS 21 (voir notre reportage pages 13 à 20).

Cover photograph : This vacation beach bordering a sun-dappled sea and bounded by a sparkling silver horizon was a striking contrast to the cold climate Barbara and Patrick had left only a few hours previously. Kiruna was under snow when they set out for sunny Naples, a distance of some 2,800 miles which they drove non-stop in their DS 21 (See article pages 13 to 20).

Photo André Martin (Citroën 1 A. 65)

# éditorial

Dans un immeuble, les locataires du début ont agrandi leur famille, certains appartements ont changé de fonction et, de résidences, sont devenus bureaux : la circulation devient chaque jour plus difficile dans les escaliers vétustes où se bousculent des gens de tous âges, de plus en plus nombreux, de plus en plus pressés. Il y a déjà eu des accidents. Les locataires réclament non seulement un escalier plus large, moins raide, moins glissant, mais encore un ascenseur moderne, rapide, adapté au nouveau rythme de vie de l'immeuble. Le propriétaire n'hésite pas : il édicte un règlement interdisant aux locataires de monter et descendre l'escalier trop vite. Il leur explique que cette « légère restriction à leur liberté » leur est imposée pour leur bien. Les gens allant plus lentement, l'encombrement et les bousculades augmentent, les accidents se multiplient. Alors le propriétaire ira plus loin : il interdira à certains d'emprunter l'escalier aux heures de pointe, il les obligera à se tenir par la main, à s'encorder, à marcher à quatre pattes et même, pourquoi pas, à rester chez eux. Cela ne vous rappelle rien ? Depuis les débuts de l'automobile, on limite périodiquement la vitesse au nom de la sécurité. Au nom de la sécurité bien des bêtises ont été dites, beaucoup ont été faites et le seront avant qu'on en revienne à cette réalité : que la sécurité se trouve avant tout dans des voies de circulation modernes et des voitures qui tiennent dessus. (Voir article page 6).

---

*Consider a tenement block built, say, between the two wars. Many of the original tenants have produced families; some of the apartments have been turned into commercial premises; with the result that the total population of the building has greatly increased, and its well-worn stairs have become inadequate to cope with the considerable number of people using them every day. The tenants demand not merely a new staircase but a fast, modern lift. The landlord's response to this is to lay down a rule prohibiting tenants from going up and down the stairs too quickly. But this only increases the congestion on the stairs, leads to more frayed tempers. The analogy, of course, is obvious. Ever since cars first came on to the roads, speed limits have been imposed here and there from time to time, in the name of safety. A great deal of nonsense has been talked about safety, and a great many futile measures taken in its name; and this will continue until it is realized that safety is primarily to be achieved through modern roads and through vehicles that hold those roads properly (on this last point, see the article on page 6).*

# HAZEBROUCK - CEYLAN - HAZEBROUCK



En Afghanistan  
Photo J.M. Becquart (Citroën n° 8.73)

## (presque) le tour du monde en (presque) 80 jours

Ils étaient trois qui rêvaient d'aventures : Yves Masmontel, 20 ans, élève architecte — Jean-Paul Becquart, 20 ans, apprenti mécanicien — Jean-Michel Becquart, 23 ans, élève ingénieur E.T.P. Pour organiser des vacances lointaines, que faut-il ? Un but et de l'argent. Le but est vite trouvé : l'Inde, c'est direct, on ne quitte pas la terre ferme — ou si peu. Mieux que l'Inde : Ceylan et les éléphants chamarrés des fêtes de Colombo. L'argent ? Ah l'argent n'abonde pas. Qu'importe, ils réduisent les bagages à l'essentiel et achètent à eux trois une 2 CV Citroën d'occasion (1963, 41.200 km); comme eux, elle se contentera de peu. Le 28 juin 1965, ils partent d'Hazebrouck, entre Lille et Dunkerque. Le 23 septembre, ils sont de retour, amaigris, bronzés, poilus, chevelus, barbus et ravis, dans leur 2 CV poussiéreuse, bosselée, tailladée, maculée, sans feux rouges (65° à l'ombre en Iran : les feux arrière, au soleil, ont fondu) mais toujours vaillante avec 30.121 km de plus à son compteur. Avec la France, la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche, la Yougoslavie, la Bulgarie, la Turquie, l'Iran, l'Afghanistan, le Pakistan, l'Inde (Amritsar, Delhi, Benares, Patna), le Népal (Katmandou), l'Inde encore (Heiderabad, Madras, Ceylan) et le retour par l'Italie, ils ont traversé 21 pays en 86 jours, économisant sur tout, sur le temps lui-même, roulant de nuit quand le mauvais état des pistes ou des obstacles imprévus les avaient

## by 2 CV on the tracks of the Indian Mail

*Nearly 20,000 miles by 2 CV, from Hazebrouck (between Lille and Dunkerque) to Ceylan and back—such was the trip successfully undertaken a few months ago by three young Frenchmen. Yves Masmontel, 20, an architectural student, Jean-Paul Becquart, 20, an apprentice mechanic, and his brother Jean-Michel Becquart, 23, an engineering student, decided last year to make a long and adventurous holiday journey. Such a project called for two things: an objective, and money. The first was soon decided upon—India. The itinerary was direct, and overland almost all the way. And why not make it Ceylan, better still? Money posed a trickier problem. They didn't have a great deal of it. No matter; they reduced their baggage to the bare essentials and clubbed together to buy a second-hand 1963 2 CV with 25,600 miles on the clock.*

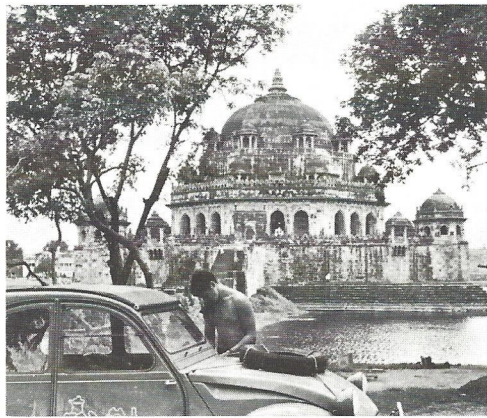
*On June 28th 1965, the three travellers set out from Hazebrouck. By September 23rd they were back, lean, bronzed, bearded and happy, aboard their 2 CV, but still going strong after having clocked 18,715 miles since the trio set out. Their journey took them from France via Belgium, Germany, Austria, Yugoslavia, Bulgaria, Turkey, Iran, Afghanistan and Pakistan to India (Amritsar, Delhi, Benares, Patna), from there to Nepal (Khatmandu), then back into India (Hyderabad, Madras) and on to Ceylan. Their return journey took them through Italy. In 86 days they passed*

retardés dans la journée. Quinze jours de vacances au Népal et à Ceylan, 420 km par jour le reste du temps. Voyage sans incident, ou presque : une guerre (Pakistan-Inde), un bombardement (Lahore), une épidémie de choléra (Iran), une inondation (mousson en Inde), un effondrement de montagne (mousson au Népal).

En Afghanistan, une tribu de guerriers Tadjiks cerne la voiture et s'intéresse de très près au matériel de l'expédition, par gestes on négocie la rançon et nos trois héros s'enfuient tandis que le chef Tadjik dévore à belles dents leur tube de Dolpic (pommade réulsive pour massages). A Katmandou, capitale du Népal, ils animent un dîner de gala, Jean-Paul à la batterie, Yves à la contrebasse, Jean-Michel au piano. Sauf le dernier, aucun n'avait jusque là touché d'instruments de musique. C'est un triomphe, le directeur de l'hôtel leur offre un contrat d'un an. C'est aussi à Katmandou qu'ils rencontrent un Australien venant de Londres en tandem, un Allemand qui fait le tour du monde à cheval; un autre qui le fait à bicyclette leur confie tristement qu'il ne lui reste plus que l'Afrique à parcourir. Ils sont dévalisés à Trichy, dans le Sud de l'Inde : il leur reste 100 dollars pour 13.000 km.

Dans le désert entre Meshed et Téhéran, ils crèvent 44 fois sur 1.000 km : 37 heures de lente progression sans une minute de répit. Ils se rattrapent au cours de leur avant-dernière étape : Istamboul - Tulle, 2478 km « non stop » en 47 heures. Leur consommation totale d'essence a été de 1722 litres (dépense globale en essence : 982 F), soit une consommation moyenne de 5,72 litres au 100 km. Consommation d'huile normale (vidange tous les 2.250 km) 36 litres au total. La 2 CV avait été achetée 3.700 F; pour se « faire la main » Jean-Paul l'avait complètement démontée avant le départ, mais elle n'avait subi aucune transformation en vue du voyage, si ce n'est la pose de minces plaques d'acier pour protéger le dessous, protection qui s'est vite révélée indispensable.

Le coût total du voyage a été de 3.500 F en trois mois pour trois personnes. Avec le prix de la voiture cela fait, tout compris, 800 F par personne et par mois.



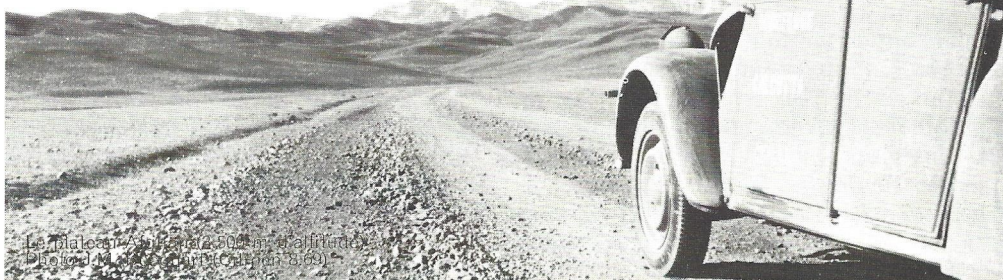
En Inde, le tombeau de Sasaram  
Photo J.M. Becquart (Citroën n° 8.67)

*through 21 countries, economizing on everything, even on time, driving at night when bad roads or unforeseen setbacks delayed them in the daytime. They spent two weeks holiday in Nepal and Ceylan, the rest of the time averaging 261 miles a day. The trip was uneventful except for such incidents as the India-Pakistan war, a bombardment in Lahore, an epidemic of cholera in Iran, a monsoon flood in India, a landslide caused by the monsoon in Nepal, and an encounter in Afghanistan with Tajik warrior tribesmen who took a great interest in their car and equipment.*

*In the desert between Meshed and Teheran the car suffered 44 punctures in 620 miles—37 hours of slow progress without a moment's respite. They made up for this during the last-but-one leg of the return journey: Istanbul-Tulle, 1,540 miles in 47 hours non-stop.*

*Their total petrol consumption was 1,722 l (380 Imperial gallons), costing altogether 982 French Francs and corresponding to an average of 5.72 l per 100 kilometres (close to 50 miles to the gallon). Oil consumption was normal, totalling 36 l (63 pints), with an oil-change every 1,400 miles.*

*The 2 CV was bought by the trio for 3,700 French Francs. Although Jean-Paul took it down completely before departure in order to familiarize himself with the vehicle, it did not undergo any special transformation for the trip apart from the attachment of thin steel plates under the chassis. The total cost of the trip, for three persons and lasting three months, was 3,500 Francs.*



Le plateau d'Azule, 2500 m d'altitude  
Photo J.M. Becquart (Citroën n° 8.67)

# LA SECURITE QU'EST-CE QUE C'EST? WHAT IS SAFETY?

La véritable sécurité automobile est préventive, elle est fonction des qualités fondamentales de la voiture. Exemple : la DS.

Pouvoir se déplacer est pour l'homme une nécessité vitale et le développement des transports est une des caractéristiques de notre civilisation. Les hommes seront de plus en plus nombreux à se déplacer de plus en plus vite. C'est dire la nécessité de disposer de moyens de transport toujours mieux adaptés à une circulation plus dense et plus rapide. C'est poser le problème de la sécurité. La sécurité automobile dépend de trois facteurs : la route, la voiture, le conducteur.

A la différence de l'avion ou du chemin de fer, la route a pris, dans tous les pays du monde sans exception, un retard considérable - au point que ce retard a pesé sur les progrès qu'aurait pu faire l'automobile et les a limités, ou plutôt les a orientés vers un chemin étroitement borné.

Mais ni la route, ni le conducteur (perfectible seulement dans les limites humaines et surtout par l'expérience) ne dépendent du constructeur. La voiture seule est de son ressort.

---

## Dix ans d'avance

---

En 1955, le premier texte de présentation de la DS 19 commençait par ces mots :

« Rouler en voiture, c'est être en sécurité, c'est être bien, c'est être vite ».

L'accent était mis d'emblée sur la sécurité. Seconde constatation : la voiture était décrite comme un objet en mouvement, il s'agissait donc de sécurité fondamentale, de la seule sécurité véritable, celle qui évite l'accident : la sécurité préventive.

Troisième constatation : dès sa naissance, la DS était définie comme une entité trinaire « sécurité - confort - vitesse ».

Le texte poursuivait ainsi : « Souvent, l'une de ces nécessités a été sacrifiée à l'autre. En fait, les différentes fonctions de l'automobile ont été jusqu'à ce jour inégalement traitées. Les vitesses aujourd'hui réalisées, la pratique de plus en plus fréquente de l'automobile, le nombre d'heures de plus en plus grand passées en voiture dans la journée conduisent la technique automobile à une révolution. La DS 19 offre un système complet de solutions au système complexe des problèmes posés ».

True road safety is prevention, and depends in the car's fundamental qualities. It is obvious with the example of the DS.

*Transportation is one of man's vital needs, and its development is one of the major characteristics of our civilization: more and more men, moving faster and faster. This points to the necessity of having means of transport ever better adapted to heavier, faster traffic. And here is where the safety problem arises. Road safety is dependent on three factors: the road itself, the car, and the driver.*

*Unlike air or rail travel, the road has, in every single country in the world, not caught up with progress — to such an extent in fact that it has slowed down technical advances in the automobile field and has limited, or rather re-oriented them, along a straight and narrow path.*

*But neither the road, nor the driver (who is after all only perfectible within human limits, experience playing a great part), are dependent on car manufacturers. Only the car concerns them.*

---

## Ten years' advance

---

*In 1955, the first presentation text about the DS 19 began with these words: "To drive or be driven in a car is to be safe, to be comfortable, and to get there quickly". From the very start, safety was stressed as the foremost of qualities.*

*Here is the second point: a car being considered as a moving object, fundamental safety was involved; and the only valid form of safety, that which avoids accidents, is preventive.*

*Now the third point: as soon as it had seen the light of day, the DS was defined as a threefold entity combining "safety - comfort - speed".*

*And the text went on: "It is frequent to see one of these factors neglected in favour of another. In fact, the car's various functions have up to now received unequal treatment. The speeds now possible, the ever greater use of cars, the increasing time spent daily in the car are preparing a revolution in automobile technique. The DS 19 has a complete system of solutions to offer for the problems set".*

*To these words, which go back to 1955,*

A ce texte qui date de 1955, il n'y a pas, onze ans après, un seul mot à reprendre. Énumérer les caractéristiques fondamentales de la DS, c'est tout simplement faire le portrait-robot de la sécurité préventive automobile.

Tenue de route, freinage, confort, qui constituent trois des principales rubriques de la sécurité préventive, sont aussi les trois qualités majeures de la DS.

## La tenue de route

La tenue de route, ou plus exactement la stabilité dynamique, de la DS résulte de la combinaison de plusieurs éléments, parmi lesquels :

**LA TRACTION AVANT.** Le fait de grouper la mécanique à l'avant augmente l'adhérence des roues motrices-directrices et avance le centre de gravité de la voiture, ce qui lui donne un équilibre permanent en accord avec le mouvement. En virage, l'effort moteur s'exerce dans l'axe des roues directrices, c'est-à-dire dans le sens même de la trajectoire, ce qui n'est pas le cas d'une voiture à roues arrière motrices où l'effort moteur s'exerce en ligne droite dans l'axe du véhicule, donc en l'écartant de la courbe idéale.

**LA SUSPENSION HYDROPNEUMATIQUE.** Toute variation de charge, même faible, modifie considérablement l'assiette et le comportement d'une voiture ordinaire - et cela d'autant plus que la suspension est plus souple. Pourtant un même modèle de voiture doit être utilisé avec des charges très différentes : 1, 2, 3, 4, 5 occupants, et plus ou moins de bagages, sans compter galerie de toit et caravane ou remorque à bateau. Plus la charge d'une voiture s'écarte du poids moyen idéal choisi comme hypothèse d'études par le constructeur, plus son comportement routier s'écartera de la normale. Le phénomène n'est pas négligeable : on a calculé par exemple qu'une augmentation de 45 kg seulement dans le coffre à bagages soulage de 10 kg environ les roues avant et augmente de 55 kg la charge de l'essieu arrière, avec évidemment les répercussions que cela entraîne dans le comportement de la voiture. Ces variations sont radicalement supprimées avec le correcteur d'assiette automatique de la suspension hydropneumatique : que la DS soit occupée par une frêle jeune femme de 50 kg ou par cinq hommes de fort tonnage, la hauteur de la voiture au-dessus du sol est la même et son comportement rigoureusement identique. La suspension hydropneumatique concilie la tenue de route et le confort.

**L'ARCHITECTURE GÉNÉRALE.** La bonne répartition des masses, le centre de gravité avancé et abaissé, le très grand empattement qui confère une bonne assise

*there is not one word to be added after 11 years. An enumeration of the DS's fundamental characteristics is merely a precis of preventive road safety.*

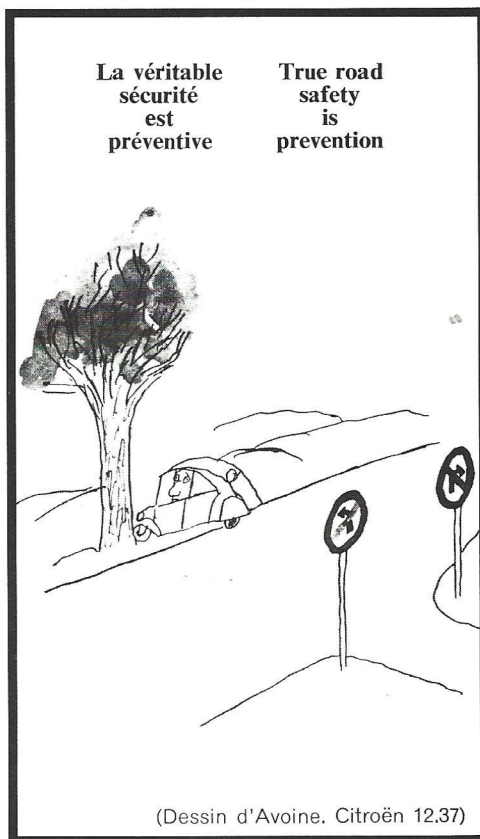
*Road-holding, braking, comfort are also the DS's three main qualities.*

## Road-holding

*The DS's road-holding qualities or, to be more precise, its dynamic stability, result from the combination of several features, among which are:*

**FRONT WHEEL DRIVE.** *The fact that engine and drive should be grouped at the front of the car increases the adherence of the driving/steering wheels and moves the car's centre of gravity forward. This gives it a permanent equilibrium which perfectly matches its movement. On a curve, the driving effort is parallel to the axis of the wheels' direction, or in other words along the trajectory, which cannot be the case in a rear-wheel drive car, for here the driving effort is directed along the axis of the vehicle, thus moving it away from the ideal curve.*

**HYDROPNEUMATIC SUSPENSION.** *Any change in load, no matter how small, considerably modifies the attitude and the behaviour of an ordinary car; and the softer the springing, the truer this is. And yet this car can be used with very different loads: 1, 2, 3, 4 or 5 passengers, and more*



La véritable  
sécurité  
est  
préventive

True road  
safety  
is  
prevention

(Dessin d'Avoine. Citroën 12.37)

# LA SECURITE

## QU'EST-CE QUE C'EST ?

à la voiture, ainsi dotée d'un point d'appui (roue) à chaque coin, l'absence de porte-à-faux et l'emplacement étudié des bagages dans un coffre surbaissé entre les roues arrière - voilà quelques-uns des éléments qui influent directement sur la stabilité dynamique de la DS.

**L'AÉRODYNAMIQUE.** La forme de la DS, sa voie avant plus large que sa voie arrière, résultent d'études aérodynamiques qui ont permis de réduire la « traînée » et d'améliorer le coefficient de pénétration dans l'air. Le carénage inférieur évite les effets de tourbillons d'air sous la caisse et neutralise les forces de « portance » qui tendent à grande vitesse à soulever les véhicules au-dessus du sol. Le galbe des flancs de la carrosserie offre une moindre prise au vent latéral.

**LES PNEUMATIQUES.** Seuls points de contact de la voiture avec le sol, ils constituent un facteur important de la tenue de route. Équipée en série dès sa sortie de pneus Michelin X (basse pression, carcasse radiale) la DS est depuis un an dotée de pneus Michelin X As. Asymétriques dans leur structure interne comme dans leurs sculptures externes, ces pneus assurent par tous les temps une bonne adhérence à n'importe quelle vitesse.

### Le freinage

Le freinage de la DS est sûrement le plus complet qui se puisse trouver dans le monde sur une automobile de série, le plus satisfaisant en l'état actuel de la technique. Dès 1955 la DS était construite avec des freins à disques à l'avant. Plus de 200 modèles l'ont imitée depuis. Mais sur la DS, les disques sont éloignés des roues pour obtenir un meilleur refroidissement, refroidissement amélioré grâce à des goulottes spéciales qui prélèvent l'air à l'avant de la voiture : plus elle roule vite, mieux les freins sont ventilés.

Les freins de la DS sont assistés hydrauliquement. La course de la commande est très courte, le freinage est d'une grande progressivité et d'une efficacité constante. Les freins de la DS sont à double circuit, élément de sécurité considérable qui n'existe pourtant pas encore sur la plupart des voitures courantes. On peut même parler de triple circuit puisque la DS possède un frein mécanique de secours à commande au pied dont les étriers (disques avant) sont séparés de ceux du frein principal.

Sur la DS un répartiteur assure dans toutes

or less luggage, not to mention such extras as a roof-rack or touring a caravan or boat. The more widely a car's load differs from the hypothetical ideal weight chosen by the manufacturer, the more widely its road behaviour will differ from normal. This phenomenon is far from negligible: it has for instance been calculated that a weight increase of only 100 lbs in the boot takes about 22 lbs weight off the front wheels, simultaneously increasing the load on the rear axle by 122 lbs; this obviously affects the car's behaviour. These variations disappear completely with the automatic attitude correction given by hydropneumatic suspension: no matter whether the DS's sole occupant is a slim, 110-lb young woman, or whether on the contrary 5 hefty men are aboard, the car's height above road level is the same, and its behaviour absolutely unchanged. Hydropneumatic suspension combines good road-holding with the comfort of soft springing.

**GENERAL STRUCTURE.** The good distribution body weight, the centre of gravity which lies forward and low, the very long wheelbase giving the car maximum stability, for it thus has point of contact (wheel) at each corner, the absence of overhang, and the well-designed luggage space in a boot slung low between the rear wheels, are some of the factors which have a direct influence on the DS's dynamic stability.

**STREAMLINING.** The DS's shape, its track wider at front than rear, are the outcome of wind-tunnel research which has made it possible to reduce "drag" and to improve the air penetration coefficient. The fairings on the underside do away with turbulence under the body, and neutralize the "lift" which, at high speeds, tends to make vehicles "take off". The curves of the body's side-panels gives less hold to crosswinds.

**TYRES.** These being the only points of contact between car and road, they are a major road-holding factor. The DS was, from the very start, fitted with Michelin X tyres as standard equipment (low pressure, radial casing); for the past year, Michelin XAs tyres have been fitted. Asymmetrical both in their internal structure and in their external design, these tyres grip the road in any weather and at any speed.

### Braking

The DS's braking system is undoubtedly the most complete to be found on a mass-produced car, and the most satisfactory in the present state of technique.

As early as 1955, the DS was built with disc brakes on the front wheels. This has since been imitated in over 200 models.



les conditions de charge un freinage correctement équilibré, en dosant automatiquement les proportions d'effort de freinage sur l'avant et l'arrière en fonction de la charge sur l'essieu arrière (seule susceptible de varier beaucoup suivant l'importance des passagers et des bagages).

Sur la DS 21 il existe même un indicateur de l'usure des garnitures de frein : un voyant s'allumant au tableau de bord prévient le conducteur qu'il lui faut songer à faire changer ses plaquettes de frein.

## Le confort

La meilleure tenue de route du monde, un freinage excellent sont de peu de secours à un conducteur qui s'endort à son volant ou dont les réflexes sont ralentis. C'est pourquoi le confort, qui évite la fatigue, est un élément primordial de la sécurité en automobile.

Confort de la suspension hydropneumatique, récemment souligné par un Congrès de Médecine à l'Université de Heidelberg. Confort de la conduite : direction assistée assurant une absence totale de réaction dans le volant même sur les sols les plus défoncés, juste assez démultipliée pour permettre une conduite rapide sans fatigue sur les routes les plus sinueuses; embrayage automatique permettant de changer de rapport sans effort; étude de la commande de freinage (champignon) pour réduire le temps de réaction du pilote.

Confort d'une bonne visibilité : pare-brise panoramique à montants minces, dont l'écartement a été calculé en fonction de l'angle binoculaire, larges glaces latérales sans entourage et sans déflecteurs limitant la vision, essuie-glace à deux vitesses, désembuage complet y compris celui des glaces latérales.

Pour la nuit : rétroviseur anti-éblouissant, phares à iode à longue portée (option) permettant une conduite rapide dans l'obscurité, réglage automatique de la direction du faisceau des phares selon les variations d'assiette de la voiture.

Confort enfin de la vitesse : une voiture rapide comme la DS 21 raccourcit le temps passé au volant et diminue ainsi la fatigue du conducteur sur de longs trajets.

PRODUCTION CITROEN		
6 mois 6 months	1966	1965
Voitures particulières Passenger cars	245.560	206.882
Total	292.153	252.405

*But, in the DS, the discs are set away from the wheels to ensure better cooling, which is further improved by special air-scoops at the front of the car: the higher the speed, the better the brakes are cooled. The DS's braking system is hydraulically operated. The brake pedal only has to travel a very short distance, and braking is very progressive and consistently effective. The DS's brakes have a dual circuit; this is a considerable safety factor not yet found in ordinary cars. It might almost be termed a treble circuit, since the DS has an emergency, foot-operated brake (front discs) with separate pads from those of the main brake.*

*In the DS, a distributor ensures properly balanced braking, under all load conditions, by automatically changing the braking effort at front and rear according to the load on the rear axle (for this alone can vary considerably according to the number of passengers and the weight of luggage). The DS 21 is even fitted with a brake pad wear indicator: a warning light on the dashboard draws the driver's attention to the fact that he should get his brake pads changed.*

## Comfort

*The finest road-holding qualities in the world and the best of brakes are precious little use to a driver who falls asleep at the wheel, whose reflexes are slowed down. This is why comfort, which prevents fatigue, is one of the leading factors in road safety. Comfort is many things. It is for instance that of the hydropneumatic suspension, recently stressed at a Medical Congress at Heidelberg University.*

*It is driving comfort: assisted steering ensuring a complete absence of wheel reactions, even when going through the worst of potholes, and geared down just enough to allow fast, fatigue-free driving on the most winding roads; automatic clutch for effortless gear-changing; and special design of the brake pedal (mushroom shape) to cut down the driver's reaction time.*

*It is the comfort of good visibility: a panoramic windscreen with narrow uprights, whose distance was calculated to respect binocular vision; wide side windows without a frame or deflectors to limit visibility, two-speed windscreen-wipers, and complete demisting, including of the side windows. It is comfort at night: antiglare rear-view mirror, long-range iodine headlights (optional) for fast night-driving, automatic correction of the headlights' beam according to the car's attitude.*

*Finally, it is speed comfort: a car as fast as the DS cuts down the time spent at the wheel, thus decreasing this factor of accidents: the driver's fatigue over long journeys.*

# es rallyes rallyes rallyes

## LA DS 19 DE JEEVES DANS L'EST AFRICAIN SAFARI

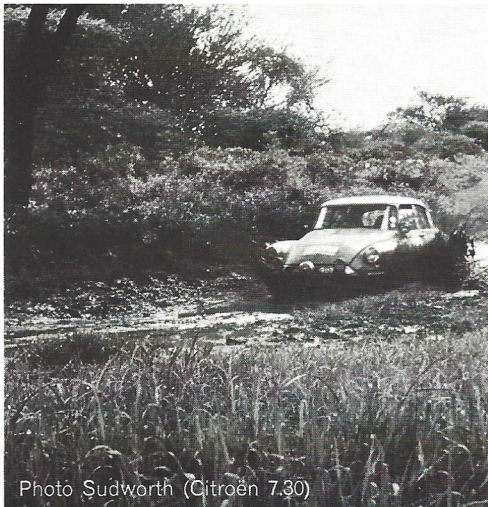


Photo Sudworth (Citroën 7.30)

John Jeeves, qui avait été en 1965 le partenaire de Lucien Bianchi dans l'East African Safari, a réalisé cette année dans la même épreuve une belle performance : ayant pris le départ — avec Cliff Collinge comme coéquipier — à bord d'une DS 19 déjà utilisée l'an dernier, il termina la terrible boucle Sud (Kenya-Tanzania : 2500 km sous des trombes d'eau) à la seconde place. Il accentuait son effort dans la boucle Nord (Kenya-Ouganda) quand un ennui de refroidissement le contraignit à l'abandon.

## LA DS 21 DE VERRIER SECONDE AU LIMOUSIN

Beaucoup de pluie, parfois du brouillard et même de la neige, les 26 et 27 mars, au cours du Rallye du Limousin (713 km avec quatre courses de côte, deux épreuves de vitesse sur route gardée et 96 km de course de vitesse sur le circuit d'Auvergne). Sur 81 partants, 40 sont classés à l'arrivée. L'équipage formé par Guy Verrier et sa femme (DS 21) est 2<sup>e</sup> au classement général des voitures de Tourisme de série et 1<sup>er</sup> de la classe 2.000 à 3.000 cc.

De son côté Jean-Claude Ogier (coéquipière : Lucette Pointet) gagne avec sa Panhard 24 CT la classe 0 à 850 cc.

## EN PASSANT PAR LA LORRAINE OGIER TRIOMPHE EN PANHARD.

La pluie, le brouillard, la neige même, ont accru les difficultés du 13<sup>e</sup> Rallye de Lorraine, les 7 et 8 mai : 776 km d'un sinueux parcours routier dans les Vosges, plus environ 86 km d'épreuves de classement (4 épreuves spéciales à moyenne chronométrée, 3 épreuves de vitesse sur route gardée et 2 courses de côte). Les organisateurs ont voulu que la route conserve son importance (300 points de pénalisation par minute de retard). Bravo. Mais beaucoup de concurrents furent victimes du parcours rendu très sélectif : 86 voitures étaient au départ, 48 à l'arrivée.

## JEEVES' DS 19 IN THE EAST AFRICAN SAFARI

John Jeeves, who had in 1965 been Lucien Bianchi's co-driver in the East African Safari, this year performed remarkably well in the same rally: with Cliff Collinge as partner, he started out in a DS 19 which had already run last year, and finished the gruelling Southern leg (1,570 miles through Kenya and Tanzania under unceasing tropical rain) in second place. He intended to step up his effort in the Northern leg (Kenya-Uganda) but cooling trouble forced him to give up.

## VALSANIS' 21 ESTATE CAR IN THE TRANS-CANADA RALLY

In the Canadian Shell 4,000 Rally, which was fought out from Vancouver to Quebec in very difficult weather (snowstorms), the American team of Valsanis and Batori, in a Citroën 21 Estate car, finished second in the 2,000 to 4,000 c.c. category, and 17th in the general classification. They won the trophy for the best American team. Out of 60 starters, only 23 finished, and this Estate Car was the only car of its type to do so.

## VERRIER'S DS 21 2ND IN THE LIMOUSIN RALLY

There was heavy rain, and sometimes snow and fog, on the 26th and 27th of March, during the Limousin Rally (447 miles, with 4 hill climbs, two speed trials on protected roads and 60 miles of speed, racing on the Auvergne circuit). Out of the 84 starting competitors, 40 were placed at the finish. The team made up by Guy Verrier and his wife (DS 21) was second in the general classification for production touring cars and 1st in the 2,000 to 3,000 c.c. category.

For his part, Jean-Claude Ogier (co-driver Lucette Pointet) won the 0-850 c.c. category in his Panhard 24 CT. He could have done much better had his distributor not been swamped a few miles from the finishing line, for Jean-Claude was at that time leading in the general performance index classification and 3rd in the general touring car classification.

## IN THE EAST OGIER'S PANHARD TAKES FIRST PLACE

Rain, mist, and even snow made for very difficult conditions during the 13th Lorraine Rally on May 7th and 8th: 483 miles of a tortuous road course through the Vosges mountains, plus 85 km (over 53 miles) of classification trials (4 special trials in which the average speed was timed, 3 speed trials on protected roads and 2 hill climbs). The organisers wanted the road part to retain all its value (300 points

Accompagné de Lucette Pointet, Jean-Claude Ogier s'est une fois de plus distingué au volant de sa Panhard 24 CT : il remporte le classement général des voitures de Tourisme de série, devant Ford Cortina Lotus, Alfa Romeo, BMC Cooper S, Ford Mustang, etc. Il est 1<sup>er</sup> du classement à l'indice Tourisme de série, 1<sup>er</sup> de la classe de 0 à 850 cc. Il est 7<sup>e</sup> du classement général scratch toutes catégories, entre une Jaguar MK 2 et une Alfa Romeo 2,5 litres.

Jean-Claude Ogier a sans aucun doute fourni là l'une des plus belles courses de sa carrière. Dans la plus difficile et la plus importante des épreuves spéciales : les 21 kilomètres de vitesse pure par la route des crêtes, dans les hautes Vosges (entre le Markstein et le col de la Schlucht, par le col du Herrenberg), il accomplit dans la neige et le brouillard la meilleure performance toutes catégories (20' 22" 2), sa Panhard 24 battant de près d'une minute la première des « Grand Tourisme », la Porsche 911 de Barret (21' 16" 3).

**A L'OUEST RIEN DE NOUVEAU :  
OGIER (ENCORE)  
ET PANHARD (TOUJOURS)**

Disputé les 19 et 20 mars par temps froid, le 4<sup>e</sup> Rallye National de l'Ouest comportait, de La Baule au Havre, un itinéraire de 864 km avec six courses de côte (8,500 km au total) auxquelles venaient s'ajouter deux épreuves de circuit : 66 km sur le circuit Bugatti au Mans, 98 km sur le circuit de Rouen - Les Essarts. Il y avait 101 concurrents au départ, il y en eut 71 à l'arrivée. Assisté une fois encore de Lucette Pointet, Jean-Claude Ogier non seulement gagne avec sa Panhard 24 CT la classe 0 à 850 cc comme il en a la bonne habitude, mais il remporte le classement général à l'indice en Tourisme de série.

*penalty per minute lost). This is as it should be. But many a competitor fell victim to a very selective course: of 86 starters, only 48 finished. Accompanied by Lucette Pointet, Jean-Claude Ogier once more won laurels at the wheel of his Panhard 24 CT, for he was first in the general classification for production touring cars, in front of Lotus Cortina, Alfa-Romeo, BMC Cooper S, Ford Mustang and so on. He was first in the performance index classification for touring cars, and first of the 0-850 cc category.*

*Was 7th in the scratch classification, between a Jaguar MK 2 and a 2 1/2 litre Alfa-Romeo! That day, Jean-Claude Ogier certainly ran one of his finest races. In the most difficult and most important of the special trials, the 21 km (13-mile) pure speed leg along the Route des Crêtes, which whips round the summits of the Vosges from the Markstein to the Schlucht pass, via the Herrenberg pass, he managed to obtain the best performance for all categories (20' 22" 2), in spite of the snow and mist, his Panhard 24 coming in nearly a minute ahead of the first of the "GTs", Barret's Porsche 911.*

**NO CHANGE IN THE WEST:  
OGIER AGAIN,  
AND AGAIN PANHARD**

*The fourth Rally National de l'Ouest, held on 19th and 20th March in cold weather, included a 542-mile itinerary with 6 hill-climbs (5 1/4 miles in all), plus two track trials: 41 1/2 miles on Le Mans' Bugatti circuit, and 61 1/2 miles on the Rouen-Les Essarts circuit. Of 101 competitors at the start, 71 finished. Once again assisted by Lucette Pointet, Jean-Claude Ogier in his Panhard 24 CT not only won in 0 to 850 c.c. category, as is his happy habit, but was first in the general performance index classification for production touring cars.*

LORRAINE : OGIER

Photo Conrath, Nancy (Citroën 7.163)



# MOBIL ECONOMY RUN 1966

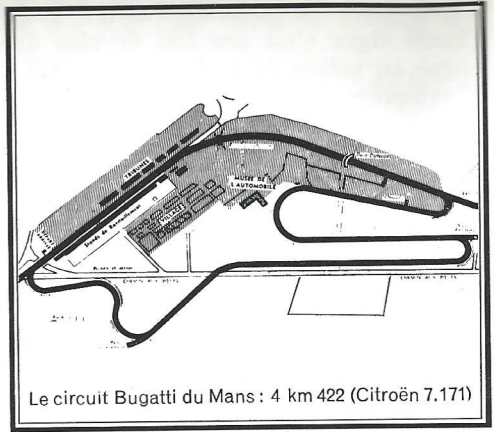
## ID 19 ET PĀNHARD 24 : DOUBLE VICTOIRE POUR CITROËN

Anticiper tous ses mouvements, se servir le moins possible du frein, de l'accélérateur ou du changement de vitesse, rouler toujours sur le rapport le plus long, virer à la limite de l'adhérence, tels sont les exercices couramment exigés des concurrents des courses d'économie. Les 7 et 8 mai, le Mobil Economy Run, épreuve internationale de consommation, s'est disputée au Mans selon une formule nouvelle, dite d'efficacité : pendant 20 heures sur le difficile circuit Bugatti, il s'agissait de rouler à la plus grande vitesse compatible avec la plus faible consommation. Avec une consommation de 6,97 l aux 100 km pour une Citroën ID 19 tournant à la moyenne générale de 73,35 km/h, le Hollandais Maurice Gatsonidès et son fils Tom gagnent la classe 1.600 à 2.000 cc, l'une des plus fournies. Derrière eux : une autre ID 19, celle de Maurel-Fenestrat, avec 7,21 l à 73,78 km/h.

Dans la classe 700 à 1.000 cc, Pierre Lelong et Guy Jouanneux, en Panhard 24 B, terminent en tête avec 4,66 l aux 100 km pour une moyenne de 66,10 km/h. Seconde, une autre Panhard (Molina-Pineau) : 5,59 l pour 67,12 km/h. Dans l'épreuve annexe de rendement énergétique (vitesse - consommation - poids), Pierre Lelong remporte la victoire absolue en faisant tourner sa Panhard sous une pluie diluvienne pendant les deux heures réglementaires, à près de 90 km/h de moyenne, consommation : 9 l aux 100 km.



Maurice Gatsonidès (Photo T. Gatsonidès, Citroën 7.173)



Le circuit Bugatti du Mans : 4 km 422 (Citroën 7.171)

## ID 19 AND PANHARD 24: A DOUBLE VICTORY FOR CITROËN.

*Anticipating one's every movement, making the least possible use of one's brakes, accelerator and gearbox, always remaining in the highest possible gear, taking curves at the very limit of adherence: such are the exercises usually required of competitors in economy runs. On May 7th and 8th, the Mobil Economy Run, an international fuel consumption contest, was fought out at Le Mans according to the new rules stressing efficiency: during 20 hours' run over the difficult Bugatti circuit, the drivers had to go as fast as they could while consuming as little petrol as possible.*

*Winners of the 1,600 - 2,000 c.c. category (one of the most hotly contested) were Dutchman Maurice Gatsonides and his son Tom, who consumed 6.97 l per 100 km (40.52 m.p.g.) in a Citroën ID 19 running at an average speed of 73.35 km p.h. (45.6 m.p.h.). Runner-up was another ID 19, that of Maurel and Fenestrat, with 7.21 l at 73.78 km p.h. (39.2 m.p.g. at 45.9 m.p.h.).*

*In the 700 - 1,000 c.c. category, Pierre Lelong and Guy Jouanneux, in a Panhard 24 B, finished first with 4.66 l per 100 km at an average speed of 66.10 km p.h. (60.6 m.p.g. at 41.2 m.p.h.). Another Panhard came second (Molina-Pineau: 5.59 l for a speed of 67.12 km p.h. — 50.5 m.p.g. at 41.8 m.p.h.).*

*In the accessory efficiency test (speed-consumption - weight) Pierre Lelong's victory was absolute when he ran his Panhard, in a deluge of rain, for the statutory two hours at close to an average speed of 90 km p.h. (56 m.p.h.), consuming only 9 l per 100 km (31.4 m.p.g.).*

*This year's victories are only the confirmation of a now well-established tradition. Since the beginning of the Mobil Economy Run Citroën have performed such successes as: 1st in the general classification (1959 Australian Mobil Economy Run on DS 19 and Indian Economy Run on 2 CV) and many class wins in 1960, 1961, 1962, 1963, 1964 and 1965 with cars such as DS 19, ID 19, 2 CV & Panhard. Good tradition!*

édition spéciale

# KIRUNA- NAPOLI



Photo Lasse Wallin (Citroën 10.143)



Le 26 Avril  
à 14 H Barbrö et Patrick  
quittent Kiruna  
(150 Km  
au Nord du Cercle Polaire)

On 26th April  
at 2 pm Barbrö and Patrick  
leave Kiruna  
(nearly 100 miles  
North of the Polar Circle).



Photo Lasse Wallin (Citröen 10.141)

Elle s'appelle Britta, Kajsa, Margareta, Agneta ou Birgitta, peu importe. En fait, elle s'appelle Barbro Lundberger. Elle est suédoise et ravissante. Lui est étranger : italien, allemand, anglais, comme on voudra. En réalité il est français : Patrick Vanson. Ils sont à Kiruna, la plus grande ville minière du monde. En Avril, c'est le printemps partout; à Kiruna, 150 km au Nord du Cercle polaire,

*She might be called Britta, Kajsa, Margareta or Birgitta. What's in a name? In fact, she is Barbrö Lundberger, and as Swedish as she is lovely.*

*As for him, he's a foreigner : Italian, German, English, or what you will. As a matter of fact, he is French, and his name is Patrick Vanson. They are at Kiruna, the world's largest mining town. In April, it is Spring everywhere. But Kiruna,*



Photo Lasse Wallin (Citröen 10.139)

c'est encore l'hiver. Patrick rêve de ciel bleu et entraîne Barbro dans un raid un peu fou : en DS 21 à la poursuite du soleil, deux jours de conduite ininterrompue pour rallier l'Italie du Sud : Naples et la Méditerranée.

Partis de Kiruna le mardi 26 Avril à 14 heures, Barbro Lundberger et Patrick Vanson, se relayant toutes les trois ou quatre heures au volant, sont arrivés 44 heures et 18 minutes plus tard à Naples, frais et dispos après avoir parcouru d'une traite 4.501 kilomètres et traversé l'Europe dans sa plus grande longueur à la moyenne générale de 101,60 km/h, arrêts non déduits (traversées en ferry boat, passages des frontières, ravitaillement d'essence... au total 6 heures 21). Inutile d'indiquer que les limitations de vitesse (traversées d'agglomérations, chantiers d'entretien des routes) ont été scrupuleusement respectées.

De Kiruna sous la neige (-10°), la DS 21 s'est dirigée vers Lulea, après avoir franchi le cercle polaire à 15 h 48 en compagnie d'un troupeau de rennes. Sur les bords de la Baltique, la neige cesse de tom-

*nearly 100 miles (150 km) North of the polar circle still lies in the grip of Winter. Patrick is hankering after blue skies, and coaxes Barbrö into sharing his wild dream : taking a DS 21 and tracking down the sun in two days' uninterrupted run down to Southern Italy, Naples and the Mediterranean.*

*Barbrö Lundberger and Patrick Vanson left Kiruna on Tuesday 26 th April at 2 p.m. - 44 hours later, having relayed one another at the wheel in three-or four-hour spells, they reached Naples in fine fettle, after covering 2,798 miles (4.501 km) across Europe's longest dimension at an overall average speed of 63.14 m.p.h. (101,60 km/h) including halts (ferryboat crossings, going through customs, fuelling stops : 6 hrs 21 mins all told). We need not add that speed limits (in built-up areas and on roads under repair) were scrupulously respected.*

*From snowbound Kiruna (14° F), the DS 21 sets course for Lulea after crossing the Polar Circle in the company of a herd of reindeer. Along the Baltic coast, the snow stops falling. Pitea. Umea, Sundswall, Gävle. Midnight strikes, and*

ber. Pitea, Umea, Sundswall, Gävle. Il est minuit, bientôt c'est Uppsala, plongée dans le brouillard, puis Stockholm. A Nyköping, le jour se lève, il est 3 h 27. Noorköping, Ljungby, Hälsingborg à la frontière méridionale de la Suède. Il est 7 h 30. La DS 21 a parcouru 2.037 km à 116 km/h de moyenne.

Mais le brouillard très dense interdit toute navigation, il faut attendre 1 heure 30 le départ du bac. Enfin c'est la traversée et la douane danoise à Elseneur. Copenhague est évitée, Rödby atteinte à 11 h 56. Ferry-boat (55 minutes), frontière allemande de Puttgarten.

Après quelques petites routes tortueuses et encombrées, la DS emprunte l'autoroute à Lubeck ; cependant des travaux avant et après Hambourg la retarde considérablement (voie unique sur plusieurs dizaines de kilomètres). Hanovre, Göttingen, Alsfeld... Peu avant Francfort s'abat un orage très violent. Pluie torrentielle jusqu'à Mannheim. Karlsruhe est évitée, la seconde nuit tombe et c'est l'entrée en Suisse, il est 22 h 20, le compteur indique 3.205 km. De Bâle au Tunnel du Grand Saint Bernard, la traversée sous la pluie de 278 kilomètres de sinueuses routes helvétiques, prend 3 h 10. Et c'est l'Italie où le soleil se lève sur l'autoroute qui porte son nom : Milan, Parme, Bologne, Florence, Rome, Naples. Il est 10 h 18, le jeudi 28 Avril. 44 heures 18 minutes plus tôt c'était l'hiver.

4.500 km à plus de 100 km/h de moyenne, la performance est authentifiée par les cachets de chaque poste de douane sur la carte verte de la DS. Un contrôle par les représentants officiels des Automobiles Clubs nationaux a été effectué au départ, à Bâle et à l'arrivée.

La voiture était une DS 21 Pallas de série, équipée de ceintures de sécurité et d'un appui-tête (options) ainsi que d'anti-brouillard. Les pneus (Michelin X As) n'ont jamais été changés. La consommation totale d'essence a été de 623,70 litres, soit une moyenne

De Kiruna à Naples :  
toute l'Europe du Nord au Sud, 4500 Km  
en DS 21

From Kiruna to Naples :  
across all Europe, from North to South,  
2,800 miles in a DS 21.



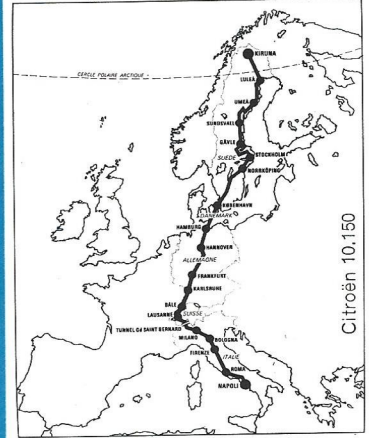
Photo Lasse Wallin (Citroën 10.149)





here is fogbound Uppsala, soon followed by Stockholm. Dawn in Nyköping, at 3.25 a.m. Then Noorköping, Ljungby, and Hälsingborg on Sweden's southern frontier. It is now 7.30.

The DS has already covered 1.266 miles (2.037 km) at an average of 72 m.p.h. (116 km/h.) But thick fog holds up all shipping : an hour and a half to wait before the ferry can



sail. At last the fog lifts, and here are Elsinore and the Danish customs.

Copenhagen is bypassed and Rödby is reached at 11.56. Ferry-boat (55 minutes) to the German frontier at Puttgarten. A few sinuous roads cluttered with traffic, and then the Autobahn to Lübeck ; road repair work before and after Hamburg however slow the car down considerably (single-track road for several miles). Hanover, Göttingen, Alsfeld... and then a violent storm breaks, just before Frankfurt. Pouring rain all the way to Mannheim. As the second night starts falling, Karlsruhe is bypassed and, at 10.20 p.m., the Swiss border is reached. The trip metre now indicates 1,880 miles (3.205 km). From Basle to the Great St. Bernard road-tunnel, 3 hrs 10 mins were required to cover 173 miles (278 km) of winding, rain-swept Swiss roads. And here at last was Italy, with the sun rising on the Autostrada which bears its name. Milan, Parma, Bologna, Florence, Rome, Naples. It is now 10.18 a.m., on Thursday 28th April. 44 hours and 18 minutes earlier, it was Winter.

2,800 miles at 63 m.p.h. average speed (4.500 km at 100 km/h),

de 13,99 litres aux 100 km. Consommation d'huile : 1 litre. Coût total du voyage : 536,26 francs français, soit 268 F par personne (Pour mémoire : le même trajet en chemin de fer dure 61 heures et coûte 608 F par personne en seconde classe).

Un tel raid montre l'étendue des possibilités d'une "grande routière" étudiée pour rouler vite en sécurité. Parce qu'elle raccourcit le temps de conduite sur un parcours donné, la vitesse évite la fatigue. Elle constitue par conséquent un très important facteur de sécurité.



*the stamps of each Custom House on the way are there to vouch for it on the DS's green international licence. Checks by official representatives of the National Automobile Clubs were performed on departure, at Basle and on arrival.*

*The car was a run-of-production DS 21 Pallas, fitted with safety-belts and head-rest (optional) and with fog lamps. The tyres (Michelin XAs) were not changed during the run. Overall petrol consumption was 137.2 imperial gallons (623,70 litres), for an average of 18.07 miles per gallon (13,99 l. for 100 km). Oil consumption : less than 2 pints. Total cost of the Journey : 536.26 French francs, or 268 F (less than £ 20 and just over \$ 50) per head. (As a matter of interest, the same journey by rail takes 61 hours and costs 608 fr. F per passenger, travelling second class).*

*A performance like this illustrates the tremendous possibilities of a great road car designed for combined speed and safety. Speed, since it shortens travelling time on a given run, is an anti-fatigue factor, and hence a great factor of safety.*





Photo Ciampa, Napoli (Citroën 10.140)

**44 heures pour  
passer d'hiver en été à 101 Km/h  
de moyenne : le  
28 Avril à 10 H.  
le soleil est au rendez-vous  
de Naples.**

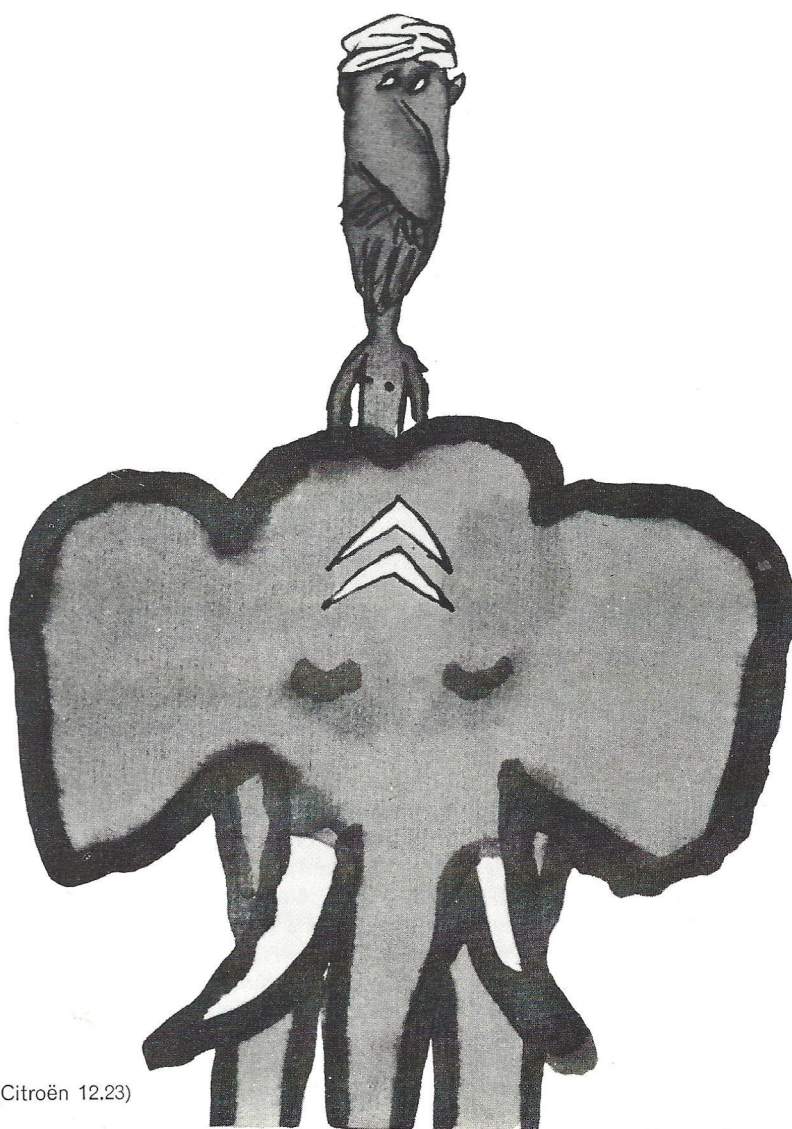
**From Winter to Summer  
in 44 hours,  
at an average speed of 63 mph :  
on 28th April at 10 am  
the sun is there  
to greet our drivers in Naples.**



Printed in France - Delfire-publicite, Paris

Photo Agenzia Ciampa, Napoli 10.144)

# échos



# échos

## LE PLUS GRAND CLUB DU MONDE



Photo Citroën n° 10.107

**AMSTERDAM (Hollande)** — Il y a 10 ans, quelques Hollandais propriétaires de 2 CV se réunirent pour fonder le « Club néerlandais des 2 CV ». Ils s'attendaient à moins de 30 inscriptions, ils en reçurent plus de 100. Puis ce nombre augmenta progressivement, un journal mensuel, le « Petit Canard » (sobriquet de la 2 CV en Hollande) fut fondé; des rallyes, des concours, des soirées techniques (parfois 1 000 auditeurs à Amsterdam, Rotterdam, La Haye), des excursions, des expositions furent organisées. Aujourd'hui le Club des 2 CV de Hollande a dix ans et plus de 10 000 membres; c'est, du monde entier, le plus important Club des fervents d'une voiture. Le petit canard a eu une bien belle couvée !

## THE LARGEST CLUB IN THE WORLD

**AMSTERDAM (Holland)** — Ten years ago, a few Dutch 2 CV owners got together to form the "Netherlands 2 CV Club". They expected out 30 members but they got more than 100. Their number has since steadily increased, a monthly journal was started, "Little Duck" (the Dutch nick-

name for the 2 CV), rallies and competitions were held, technical talks were organized (sometimes drawing audiences of up to 1,000 at Amsterdam, the Hague and Rotterdam), excursions and shows were arranged. Today, the Netherlands 2 CV club is ten years old and has over 10,000 members; this is the largest club in the world for the enthusiasts of a car. The little duck has a very fine brood.

## AU SALON DE GENÈVE



Photo Ph. Dreux (Citroën 10.112)

**GENÈVE (Suisse)** — Le trente-sixième Salon International de l'Automobile s'est ouvert à Genève le 10 mars dernier. Tous les constructeurs du monde y étaient représentés, après le traditionnel défilé des voitures dans les rues de la ville. En bonne place, Citroën faisait admirer ses modèles de tourisme et ses utilitaires à une clientèle qui compte parmi les plus sollicitées. Le succès que Citroën remporte auprès d'elle n'en est que plus révélateur de l'intérêt général que ne cessent de susciter ses diverses voitures.

## THE GENEVA MOTOR SHOW

**GENEVA (Switzerland)** — The thirty sixth International Motor Show at Geneva opened on 10th March last. Every motor manufacturer in the world was represented there, after the traditional parade of cars through the town. Citroen, in a good position, was showing its touring and utility models to a clientele which is amongst the most sought after. Citroen's success at this show

offers yet further evidence of the general interest which is aroused by Citroen cars.

## UN DOUBLE CHEVRON DE 5.000 ANS

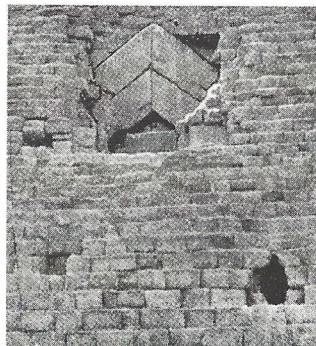


Photo Citroën n° 10.48

**LE CAIRE (ÉGYPTE)** — Des fouilles effectuées en Égypte il y a un siècle ont fait apparaître ce double chevron monumental, encasté dans la face nord de la grande pyramide de Chéops. En dépit de leur science divinatoire, les Égyptiens n'avaient pas prévu, 5 000 ans à l'avance, que cet emblème se répandrait dans le monde entier.

## A 5000 YEAR OLD DOUBLE CHEVRON

**CAIRO (Egypt)** — Excavations in Egypt a century ago uncovered this monumental double chevron carved into the north face of the great Cheops pyramid. Despite their aptitude for prophesy, the Egyptians had not foreseen that 5,000 years later, this emblem would circulate throughout the world.

## AU SALON DE NEW-YORK

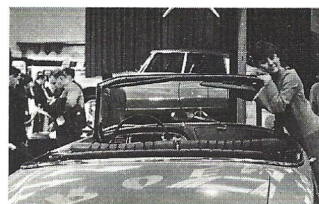


Photo Citroën n° 10.124

**NEW YORK (États-Unis)** — Quelque 500 000 visiteurs ont rêvé devant les 500 modèles exposés au Salon de l'Automobile de New York, l'une des plus importantes expositions d'automobiles dans le monde. A la place d'honneur sur le stand Citroën : la DS 21, dans ses versions berline Pallas et cabriolet.

## NEW YORK MOTOR SHOW

**NEW YORK (USA)** — Some 500,000 visitors dreamed beautiful dreams as they gazed at the 500 models exhibited at the New York Motor show, one of the world's greatest car shows. The places of honour on the Citroen stand were occupied by the DS 21, in its 4-door saloon and drophead coupé luxurious standard versions.

## CHEZ LA PETITE SIRÈNE



Dessin d'André François (Citroën 12.12)

**COPENHAGUE (Danemark)** — La petite sirène qui règne sur le port de Copenhague et le cœur de tous les Danois vient d'inviter chez elle le petit frère angélique que lui a donné André François pour illustrer la suspension hydro-pneumatique de la DS : du 13 mai au 30 juin, une exposition a eu lieu au Musée Charlottenborg de Copenhague sur le thème « Citroën, arts graphiques et publicité ». Elle faisait suite à l'exposition du pavillon des arts décoratifs du Musée du Louvre et à celle du Stedelijk Museum d'Amsterdam qui la suivit.

## IN THE LAND OF THE LITTLE SIREN

**COPENHAGEN (Denmark)** — The Little Siren, who reigns supreme on the Port of Copenhagen and in the hearts of all true Danes, the angelic young brother recently had a quest : he's invented for her by André François as an illustration of the DS's hydro-pneumatic suspension. From May 13th to June 30th, an exhibition was held at Copenhagen's Charlottenborg Museum. Its theme: "Citroën, the graphic arts and advertising". This exhibition followed those held in the "Pavillon des arts décoratifs" of the Louvre Museum, Paris, and in Amsterdam's Stedelijk Museum.

## DS DE L'AN 2000



Photo Universal (Citroën 10.100)

**ROME (Italie)** - L'an 2000 : le producteur Carlo Ponti a choisi la DS pour personifier, à peine transformée, le véhicule des temps futurs. Elle est blanche et lisse comme un engin de l'espace, son volant est semblable au levier directionnel d'un avion et son toit de plastique transparent laisse entrevoir de belles passagères : Ursula Andress, Elsa Martinelli. Un Mastroianni blond les conduit. Serait-il la « Dixième victime » que nous promet le titre de ce film ?

## THE DS IN 2000 AD

**ROME (Italy)** - The year AD 2000 : producer Carlo Ponti has chosen a DS, only slightly modified, to represent a car of the future. It is white and as sleek as a space vehicle, the steering wheel is similar to the control column of an aircraft and through its trans-

parent plastic roof some beautiful passengers may be seen : Ursula Andress and Elsa Martinelli. It is driven by a blond Mastroianni. Would he be the "Tenth victim" that the title of this film refers to ?

## LA 2 CV DE L'ESPOIR



Photo Promotion Bruxelles (Citroën 10.105)

**BRUXELLES (Belgique)** - La Croix Jaune et Blanche, c'est en Belgique, pour près de cent mille malades, plus d'un million de soins à domicile par des infirmières volantes. Plus de 100 000 familles adhèrent à cette association d'infirmières. La Croix Jaune et Blanche utilise trois cents 2 CV Citroën. La trois centième lui a été remise récemment par Citroën à l'issue d'une cérémonie intime, après son baptême au champagne. La 2 CV trouve ainsi une des meilleures utilisations de ses multiples qualités : par n'importe quel temps elle apporte l'espoir dans les foyers où l'on souffre.

## THE 2 CV OF HOPE

**BRUSSELS (Belgium)** - Belgium, the Yellow and White Cross provides medical care for nearly 100,000 patients involving more than one million calls to their homes by travelling nurses. More than 100,000 families belong to this nursing association. The Yellow and White Cross uses 300 2 CV Citroens. It recently took delivery of the 300th which was handed over by Citroën after an intimate ceremony during which it was christened with champagne. The 2 CV is thus used in one of the best of its many applications: in all kinds of weather, it carries hope into homes where someone suffers.

# échos

## DANTE EN AMI 6



Photo Roger Violet

ROME (Italie) - Le groom noir de l'Hôtel Sheraton à Chicago n'avait jamais tant ri : l'AMI 6 du Professeur Mario Palladini était si petite à côté des grosses américaines ! Mais il est resté bouche-bée quand le professeur lui a parlé de la consommation de sa voiture : 1 gallon d'essence pour 48 miles, 5,5 l aux 100 km ! Le professeur est très content de son Ami 6. Il vient de parcourir avec elle 16 000 km en Amérique, de l'Atlantique à l'Ouest, d'université en université, pour prononcer des conférences sur Dante, dont il est spécialiste, à l'occasion du septième centenaire de l'auteur de la « Divine Comédie ». Pas d'ennuis pour les bagages : l'Ami 6 transportait vêtements, livres, documents facilement. Un confort parfait, aucun souci mécanique. Le professeur ne veut plus d'autre voiture désormais que l'Ami.

## DANTE IN AN AMI 6

ROME (Italy) - The bell-boy at the Sheraton Hotel in Chicago had never laughed so much: Professor Mario Palladini's AMI 6 looked so very small beside the big American cars! However, he stood open mouthed when the professor

spoke of its petrol consumption: 48 miles per gallon! The professor is very pleased with his AMI 6, in which he has just completed some 10,000 miles driving in America, from coast to coast, calling at universities. He was lecturing on Dante, about whom he is an authority, on the occasion of the seventh centenary of the author of the "Commedia". No luggage problems, clothing, books and documents all fitted easily into the AMI 6. Perfect comfort and not a hint of mechanical trouble. The professor no longer wants any other kind of car than the AMI-6.

## CITROËN A SEPT CONTRE UN

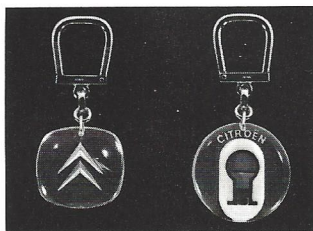


Photo Citroën n° 10.122

PARIS (France) — Copocléphilie, c'est le nom de la manie qui passionne en ce moment la France entière, c'est la dernière forme de la collectionnisme, celle des porte-clés. Son succès est fulgurant, elle a ses chroniques dans les journaux sérieux comme Tintin ou France-Soir, elle a ses amateurs forcenés qui exhibent leur collection sur le tableau de bord de leur voiture, les murs de leur restaurant, etc. Le club des copocléphilistes se réunit au Bar Romain, 6, rue Caumartin à Paris, où pour être admis il faut 400 spécimens. On s'y arrache les porte-clés de Citroën, celui dont l'intérieur est mobile et qui représente une sphère de la suspension hydro-pneumatique est particulièrement prisé. A la bourse des copocléphilistes (dans le hall de la Maison de la Radio à Paris) il a la côte 7 : on l'échange couramment contre 7 porte-clés ordinaires.

## CITROËN AT SEVEN TO ONE

PARIS (France) — Copoclephily is what they call the new craze which is sweeping through France, it is the latest form of collectionitis, that of key rings. Its success is fantastic and it is reported upon in such responsible publications as Tintin and France-Soir, some of its devotees exhibit their collections on the dashboards of their motor cars, or on the walls of their restaurants, etc... The copoclephilists club meets at the Bar Romain, 6, rue Caumartin, Paris, and you need at least 400 specimens to become a member. The Citroën key ring, which has a movable interior representing a hydro-pneumatic suspension sphere, is particularly highly prized. At the copoclephilic "stock exchange" (in the hall of the Maison de la Radio in Paris), it is quoted at 7, which means that it is usually swapped there against 7 ordinary key rings.

## 300 TOURS A SILVERSTONE



Photo Publicity Presentations Citroën n° 10.136

SILVERSTONE (Angleterre) — Une Citroën DS 21 Pallas strictement de série a tourné pendant 12 heures sur le difficile circuit du Grand Prix de Silverstone, sans autre interruption que celles des ravitaillements en essence et des changements des trois pilotes amateurs qui se relayaient à son volant. 1 422 kilomètres (888,8 miles) ont été ainsi parcourus, soit plus de 300 tours de circuit, à la moyenne de 118,51 km/h



(74,07 m.p.h.). Consommation d'essence : 15,98 l aux 100 km. Consommation d'huile : nulle. C'était un test entrepris par la Société Total à l'occasion de l'introduction en Angleterre de l'huile altigrade GT.

## 300 LAPS AT SILVERSTONE

SILVERSTONE (England) — A strictly run-of-production Citroen DS 21 Pallas recently made a 12-hour test-run on the tricky Silverstone Grand Prix circuit. The only stops made were for fuelling and changing drivers. These were three amateurs who relayed one another at the wheel. They covered a total of 888.8 miles (1,422 kilometres,) or more than 300 laps round the course, at an average speed of 74.07 m.p.h. (118.51 km). Petrol consumption was 18.33 m.p.g. (15.98 l per 100 km). Oil consumption: nil. This test was carried out by the Total Petrol Co. as an introductory demonstration of its Altigrade GT Oil, just put on the market in the U.K.

## UNE AFFRANCHIE



Photo Citroën n° 10.116

PARIS (France) — C'est en 1958 que les Postes françaises ont émis un timbre à surtaxe vert et brun, d'une valeur de 15 + 5 F, représentant une fourgonnette 2 CV Citroën, hommage rendu par l'administration aux précieux auxiliaires mécaniques de la distribution du courrier. Les Postes françaises utilisent plus de 10 700 fourgonnettes Citroën. Les Postes suisses, belges, hollandaises, elles aussi, ont décidé

de motoriser de nombreux facteurs avec des 2 CV.

## A 2 CV STAMP

PARIS (France) — It was in 1958 that the French postal authorities issued a green and brown 15 + 5 F surcharge stamp picturing a 2 CV van, a great tribute by the authorities to these fine mechanical aids invaluable to an efficient mail delivery service. The French post office uses over 10,700 Citroen vans. The postal authorities in Switzerland, Belgium and Holland have also decided to motorize their postmen with 2 CV.

## L'AMI 6 CHEZ LES MOUSSERS



Photo Citroën n° 10.127

BANGKOK (Thaïlande) — Ce qui a bien étonné les Moussers, peuplades qui vivent dans les montagnes du Nord du Siam, c'est la visite de l'AMI 6. De mémoire de Mousser, il ne s'était jamais promené par ici autre chose que quelques jeeps et de très robustes camions, jusqu'au jour où l'agent Citroën de Bangkok décida de tester l'AMI 6 sur les plus mauvaises pistes du Siam. Elle s'est fort bien comportée pendant 2 000 km, sans qu'il y eût une seule crevaillon à déplorer.

## THE AMI 6 IN SIAM

BANGKOK (Thaïlande) — The Moussers, natives from the hills of Northern Siam, were extremely astonished at the appearance of an AMI 6. So far as they could remember, these people had never seen anything in the mountains other than jeeps

or very sturdy lorries until the Citroen agent in Bangkok decided to test the AMI 6 on the worst roads in Siam. It behaved extremely well for more than 1,600 miles, and could not even be reproached for a single puncture.

## UNE PL 1891 AU PORTUGAL

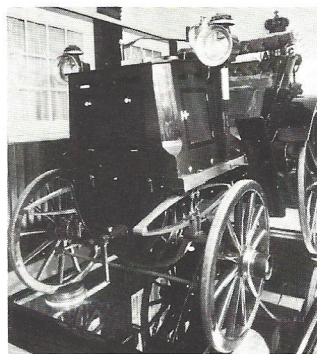


Photo Teofilo Rego (Citroën 10.65)

PORTO (Portugal) - Le 12 octobre 1895, le Comte de Avilez introduisait au Portugal un véhicule révolutionnaire : la Panhard-Levassor 1891. En 1955, M. Alfredo Duro la découvre à Porto dans le garage des frères Garrido. C'est le cinquantenaire de l'Automobile Club du Portugal. Les frères Garrido l'offrent à l'Association pour fêter l'événement. Depuis, la vénérable voiture reçoit l'hommage de ses admirateurs au siège du Club, à Porto. Son livre d'or porte des noms célèbres : Behra, Hawthorn, Stirling Moss, Brabham...

## A PL 1891 IN PORTUGAL

OPORTO (Portugal) - On 12th October 1895, the Comte de Avilez introduced a revolutionary vehicle to Portugal : the Panhard-Levassor 1891. In 1955, Mr. Alfredo Duro found it at Oporto in a garage owned by the brothers Garrido. It was the fiftieth anniversary of the Automobile Club of Portugal and the brothers Garrido presented it to the association

# échos

to mark this event. Since then, this venerable car has been on show at the Club's headquarters in Oporto. Its visitors book contains many famous names: Behra, Hawthorn, Moss, Brabham...

## LES POINTS DE VUE DU BREAK

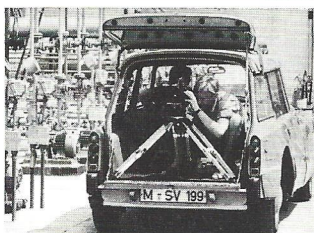


Photo Peter Stuckl, Munich (Citroën 10.115)

MUNICH (Allemagne) — Les télévisions de la « Bayerische Rundfunk » (Bavière) et de la « Westdeutsche Rundfunk » (Allemagne de l'Ouest) utilisent plusieurs breaks Citroën comme voitures de prises de vue. Cameramen et reporters apprécient tout particulièrement le confort des breaks, leur grande habitabilité et surtout la souplesse de la suspension hydropneumatique qui permet les travellings les plus délicats et les plus savants.

## TV'S ESTATE CAR

MUNICH (Germany) — The « Bayerische Rundfunk » (Bavaria) and the « Westdeutsche Rundfunk » (Western Germany) television services use several Citroën estate cars as camera carriers. Cameramen and reporters greatly appreciate the comfort of these estate cars, their roominess and, in particular, the suppleness of the hydro-pneumatic suspension which enables the most difficult mobile shots to be taken easily.

## LA BELLE QUADRAGENAIRE

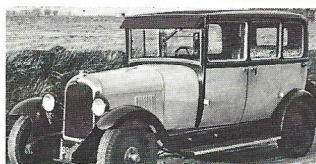


Photo "Le Havre" (Citroën 10.118)

LE HAVRE (France) — Une vénérable « B 14 G » Citroën poursuit depuis 1929 son petit bonhomme de chemin aux environs de Cauville-sur-Mer où son propriétaire, M. Hommebon, l'entretient avec amour. Elle s'en porte très bien, les traces des ans n'ont pas laissé d'outrages sur sa carrosserie restée en excellent état, y compris les garnitures intérieures et les boiseries des portes. Elle a roulé 500 000 km; elle est demeurée impeccable. Toutes les pièces sont d'origine, à l'exception du bloc moteur refait à 400.000 km. « Quand nous nous arrêtons pour prendre de l'essence, raconte Mme Hommebon, parfois le pompiste se glisse dessous pour tout regarder ! », petit coquin !

## A HANDSOME FORTY YEAR OLD

LE HAVRE (France) — Since 1929, a venerable "B 14 G" Citroën has been tootling around the region of Cauville-sur-Mer, where its owner, Mr. Hommebon, maintains it with meticulous care. It is in fine fettle and the ravages of time have had no effect on its coachwork which is in excellent condition, including the upholstery and the woodwork on the doors. It has done 300,000 miles and is still immaculate. All parts are original with the exception of the cylinder block which was rebored at 200,000 miles. "When we stop for petrol" says Madam Hommebon, "the pump attendant Sometimes pops underneath to have a look!"

## TOUJOURS JEUNE, LA 5 CV

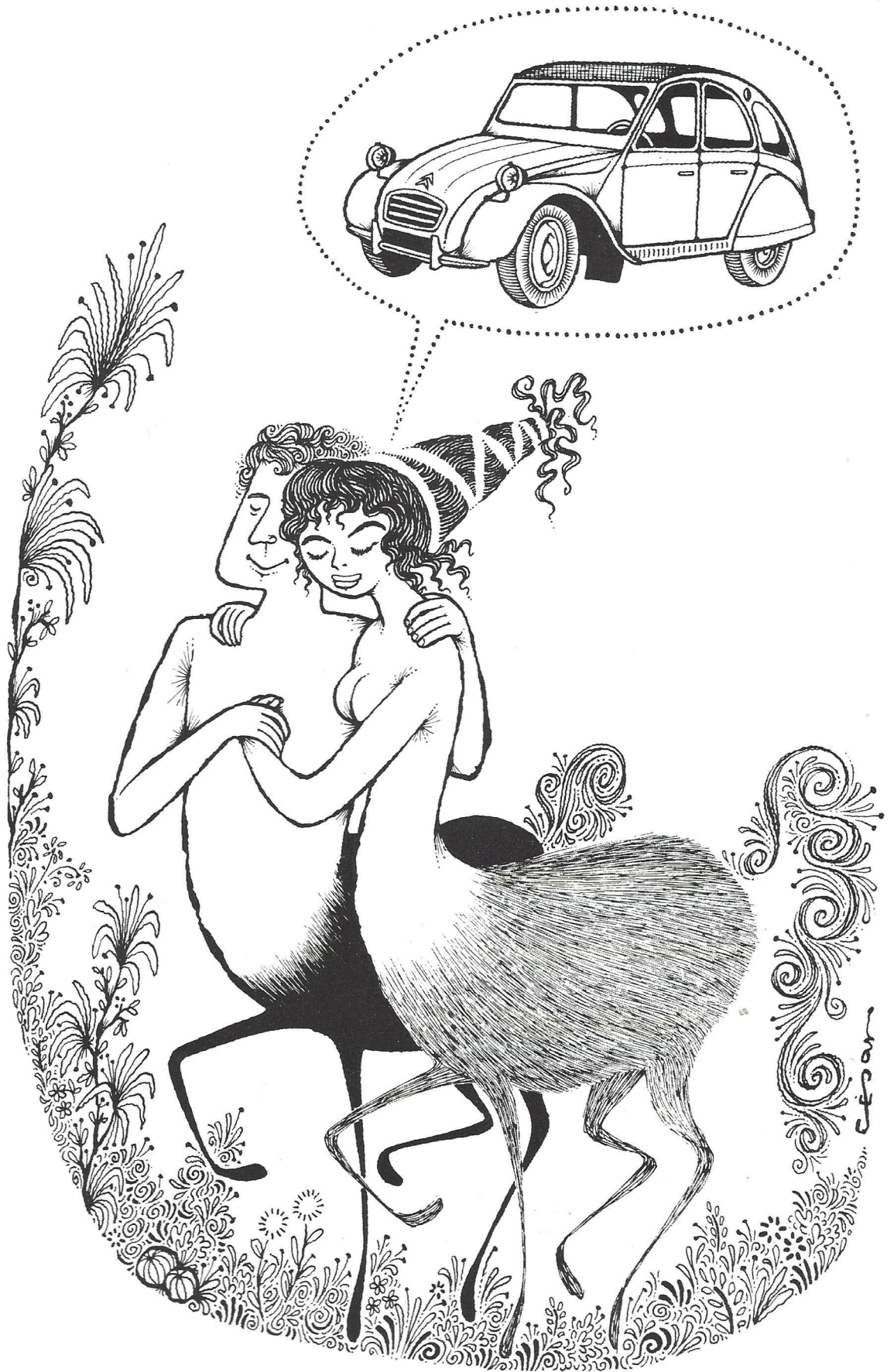


Photo P. Besnard, Langres (Citroën 10.117)

LANGRES (France) — La voiture de M. Stephan, huissier à Hauterive, vient d'accomplir un exploit : elle a passé sans encombre le cap du million de kilomètres. C'est une 5 CV Trèfle sortie d'usine le 21 juillet 1922. Depuis, elle n'a jamais cessé de remplir son service, dans cette région accidentée de la Haute-Marne où les hivers sont pourtant rudes et M. Stephan n'a jamais changé de voiture. Quarante-quatre ans et plus d'un million de kilomètres sur le plateau de Langres sans le plus petit incident ! La 5 CV a simplement demandé, pour son 44<sup>e</sup> anniversaire, un petit raccord de peinture — pour n'avoir plus vingt ans, on n'en reste pas moins coquette encore.

## THE EVER YOUTHFUL 5 CV

LANGRES (France) — The car belonging to Mr. Stephen, a Sheriff's officer at Hauterive, has just accomplished a remarkable feat: it has done over one million kilometres (620,000 miles) without mishap. It is a 5 CV Trefle which left the factory on 21st July, 1922. Since then, it has never ceased to give good service over the rough roads of this region of the Haute-Marne where the winters are very hard, but Mr. Stephen never changed his car. Forty-four years and one million kilometres on the Langres plateau without a single incident ! All the 2 CV wanted for its 44th birthday was a little repainting — still coquettish!



# PHOTO THÈQUE **BREAKID**



1 E 15



1 E 4



1 E 46



1 E 33



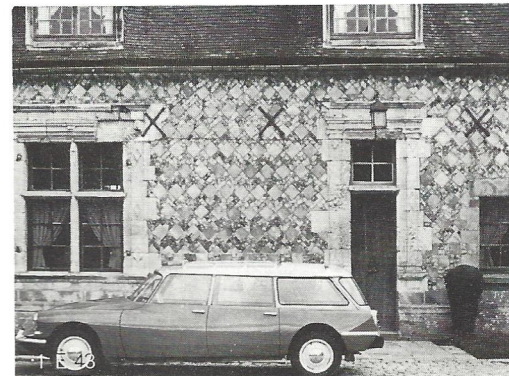
1 E 28



1 E 34

Ces photographies sont à votre disposition. Il vous suffit d'écrire au Service de presse Citroën en indiquant le n° de référence pour recevoir le nombre d'épreuves 18 × 24 que vous aurez demandé.

*These photographs are at your disposal. All you have to do is write to the Citroën Press Service quoting the reference number and you will receive the quantity of 18 cm × 24 cm prints you request.*





# CHEZ L'ANTIQUAIRE

Citroën 9 CV type B 12 - 1926

Modèle dérivé de la B 2 (devenue B 10 en 1925) c'est sur la B 12 que fut vraiment mise au point la fameuse carrosserie "tout-acier". Extrêmement robuste, dotée d'un châssis particulièrement solide, de bons freins et d'un excellent refroidissement, la B 12 fut construite jusqu'en novembre 1926 à la cadence de 300 exemplaires par jour. Plusieurs circulent encore. Prix en 1926 : 25.000 francs. (Conduite intérieure standard 4 places).

**FICHE TECHNIQUE** : Citroën type B 12 alias "Tout acier". Puissance fiscale 9 CV. **MOTEUR** : dérivé du moteur B 2 à 4 cylindres monobloc, soupapes latérales, culasses amovibles, alésage 68 mm, course 100 mm, cylindrée 1452 cc. Vilebrequin à 2 paliers. Puissance réelle 20 Ch à 2100 tr/mn. Allumage par magnéto HT. Démarrage électrique. Pompe à eau, ventilateur, circulation d'eau par thermosiphon. Radiateur en coupe vent (plus haut et plus arrondi que sur B2). Réservoir d'essence (25 l) en charge sous auvent AV. Carburateur Solex. **EMBRAYAGE** : monodisque sec. **BOITE DE VITESSES** : 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. **TRANSMISSION** : par arbre longitudinal à joints cardan aux extrémités, pont AR : adoption d'un pont "banjo" (d'une seule pièce) au printemps 1926. **ECLAIRAGE** : électrique. **SUSPENSION** : renforcée, avec 4 ressorts semi-elliptiques. **FREINS** : d'abord freins AV à tambours lisses et AR à tambours nervurés; puis à partir d'avril 1926 : freins AV et AR à tambours lisses de grand diamètre. **PNEUS** : Confort 730 x 130. **CHASSIS** : renforcé par rapport à B 2. Empattement 2,880 m. Voies AV et AR 1,22 m. Longueur hors tout 3,68 m. Largeur hors tout 1,41 m. Hauteur 1,83 m. **POIDS** : 1000 kg. **CARROSSERIE** : tout acier, en 2 versions : la torpédo standard (Dérivées : torpédo luxe à peinture 2 tons, commerciale à hayon AR ouvrant) et la conduite intérieure à 6 glaces latérales (un modèle standard et un luxe avec peinture 2 tons). **PERFORMANCES** : vitesse maximale 78 km/h. Consommation aux 100 km : essence 8,5 litres, huile 0,250 litre environ.

*It was on this model, derived from the B2 which had, in 1925, become the B10, that the "all-steel" body was finally perfected. A remarkably rugged car, built on a very strong chassis and with excellent brakes and cooling, the B12 was in production until november 1926, at the rate of 300 cars daily. Quite a few are still on the road. 1926 price: 25,000 F (for the standard saloon).*

**TECHNICAL SPECIFICATION** : Citroën B12, alias "All-steel". French treasury rating: 9 h.p. **ENGINE**: derived from the B2 engine; 4 cylinders, monobloc, side valves, removable cylinder heads, bore 68 m.m. (2.677 ins.), stroke 100 m.m. (3.937 ins.), capacity 1,452 cc. 2-bearing crankshaft. Real horsepower 20 b.h.p. at 2,100 r.p.m. H.T. magneto ignition. Electric starter. Water pump, fan, thermosiphon-type cooling system. Wedge-shaped radiator (higher and more rounded than on the B2). Petrol tank (5.5 imp. gall.) mounted under the bonnet. Solex carburetter. **CLUTCH**: single dry plate. **GEAR-BOX**: 3-speed, ball lever in centre of floor. **TRANSMISSION**: prop shaft with universal joints at each end. **REAR-AXLE DRIVE**: single-piece, "banjo" type as from Spring 1926. **LIGHTING**: electric. **SUSPENSION**: reinforced, with 4 semi-elliptic springs. **BRAKES**: first delivered with smooth-drum brakes at front and ailette-type drums at rear and then, from April 1926, front and rear brakes with large-diameter smooth drums. **TYRES**: "Confort" type, 730 x 130. **CHASSIS**: Strengthened as compared with B2. Wheel-base 9 ft 5 3/8 ins. Track (front and rear) 4 ft. Overall length 12 ft 0 3/4 ins. Overall width 4 ft 7 1/2 ins. Height 6 ft. **WEIGHT**: 2,205 lbs. **BODY**: all-steel, in 2 versions: Standard "Torpédo" (from which derived the "Torpédo Luxe" with a two-tone colour-scheme, and the "Commercial" version with a rear door) and the Saloon with 6 side windows (one standard model and one luxury, with 2-tone colour-scheme). **PERFORMANCE**: maximum speed 48.5 m.p.h. Petrol consumption: 33 m.p.g.



*Citroën type B 12 conduite intérieure, 1926*

