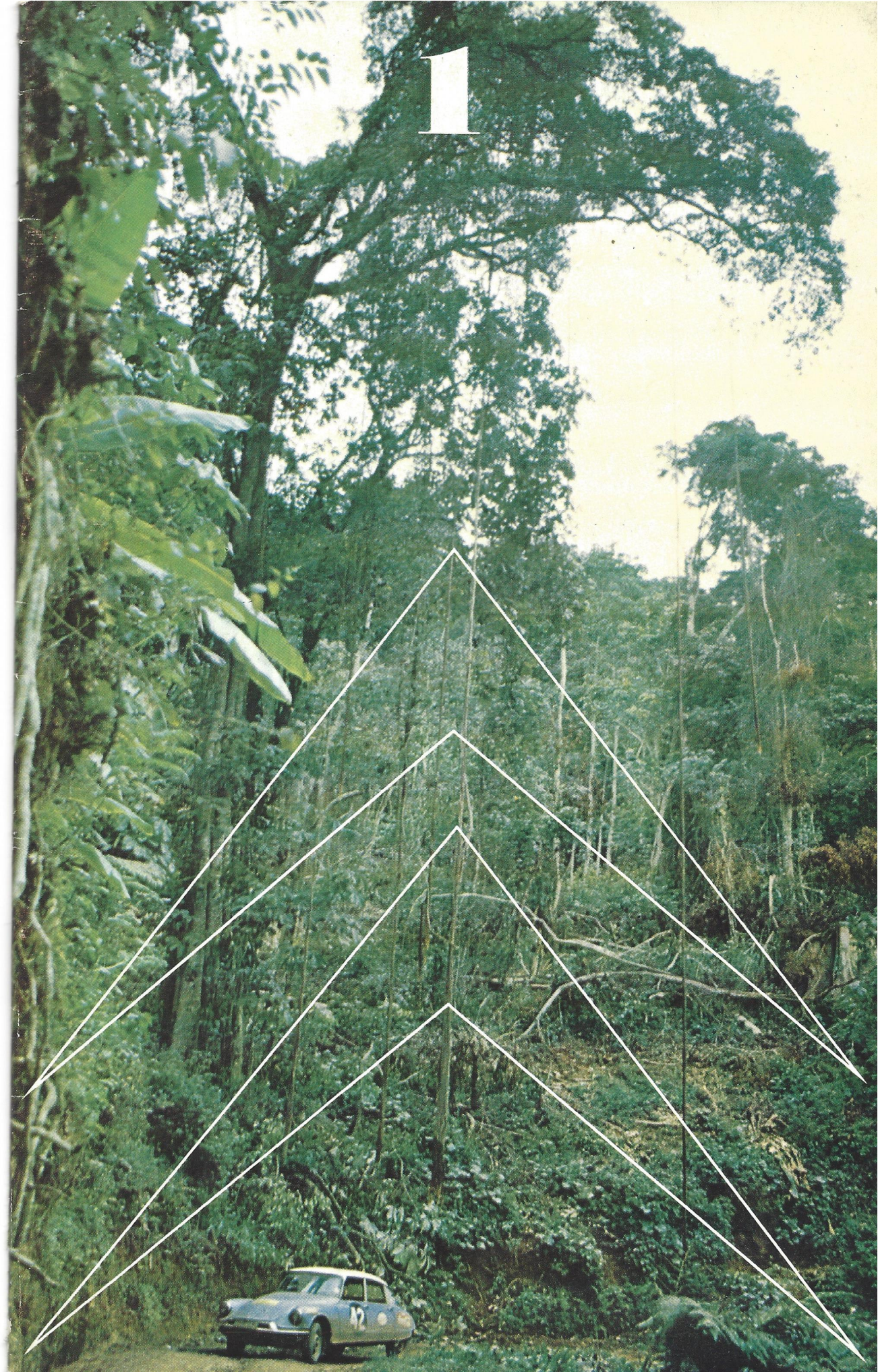


1



LE DOUBLE CHEVRON

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

Information Bulletin edited by the Citroën Company Press Service.

sommaire :

	Page
Editorial	3
2 Raids, 2 succès	4
Le poste Radioën Hi fi	6
Faits et chiffres	7
Le prix Citroën du Tour du Monde ..	8
Les rallyes	9
Spécial Safari	13
Echos	26
4 millions de Tractions	28
Photothèque : l'AMI 6	32
Chez l'antiquaire : la Type A	34

contents :

	Page
<i>Editorial</i>	<i>3</i>
<i>2 Rallies 2 successes</i>	<i>4</i>
<i>The Radioen Hi-Fi</i>	<i>6</i>
<i>Facts and figures</i>	<i>7</i>
<i>Citroen Prize of the Tour of the World.</i>	<i>8</i>
<i>The Rallies</i>	<i>9</i>
<i>Safari Special</i>	<i>13</i>
<i>Echoes</i>	<i>26</i>
<i>4 million Front Wheel drive cars</i>	<i>28</i>
<i>Photograph library : The AMI 6</i>	<i>32</i>
<i>The antiquary's corner</i>	<i>34</i>

Rédaction, administration : Société Citroën, Service de Presse, 133 quai André Citroën, Paris XV^e - téléphone : 828-72-10 - 828-73-10 - 532-27-59 - (postes 2932 - 2931 - 2099). Télex n° 27817 Paris.



Photo de couverture : au cours du récent East African Safari, l'une des Citroën DS 19 engagées dans la terrible épreuve africaine. (Voir reportage pages 13 à 25).

Cover photograph : During the recent East African Safari, one of the DS 19 which took part in this terrific African trial. (See report pages 13 to 25).

Photo Paris-Match. Claude Azoulay. J.C. Sauer.

éditorial

Après un an d'interruption, le Double Chevron reparait sous une forme nouvelle. Né en mai 1960, en tant qu'organe de liaison entre la société Citroën et le réseau de ses concessionnaires et agents, il répondait à un besoin. Au fil des années ce besoin évoluant, ses instruments se sont diversifiés, dépassant l'étape première qu'ils remplaçaient. C'est pourquoi la revue de 1960 a changé de fonction : le Double Chevron ne s'adresse plus au seul réseau mais plutôt à tous ceux qui, professionnellement ou à titre personnel, s'intéressent aux activités de notre marque. Bulletin d'information destiné aux amis de la Société Citroën, le Double Chevron nouvelle formule est aussi un instrument de travail pour les journalistes à qui il fournira chaque trimestre informations et documents. C'est ainsi que la plupart des illustrations (à l'exclusion de quelques photographies n'appartenant pas à Citroën) portent un chiffre de référence qu'il suffira d'indiquer au service de Presse pour recevoir par retour de courrier la (ou les) photographie correspondante, libre de tous droits de reproduction. En outre un répertoire photographique présentera, dans chaque numéro sur un thème donné, quelques-uns des documents qui sont à la disposition de la presse. Est-il besoin de dire que tout commentaire, toute critique, toute suggestion seront les bienvenus. C'est un dialogue véritable que nous voudrions voir débiter. Nous souhaitons qu'il soit fécond.

"Double Chevron" is the French name for a special form of gear which was the first Patent to be exploited by André Citroën. Citroën used it, a little later on, as a symbol of his products and this same sign has remained our Company's emblem and trade mark. It is this sign, which is known - or so we hope - in many countries, that we have used as our heading for this magazine intended for all who are interested, whether privately or professionally, in the activities of Citroën. In addition to being an information bulletin for our Friends, Double Chevron will also serve as a working document for journalists to whom it will supply information and documentation quarterly. This is why the majority of illustrations (except for a few photographs which do not belong to Citroën) carry a reference number which will only have to be quoted to the Citroën press service in order to receive, by return, the corresponding photographs free of all copyright. In addition, in each issue with a particular theme, a photograph index list will recall some of the documents made available to the press. It is hardly necessary to say that any encouragement, any suggestions and any criticisms will be welcome and will receive the greatest attention and lengthy consideration. We should like to see a real discussion start up and we hope it will be lively and fruitful.

2 RAIDS, 2 SUCCES

ROMA - PARIGI - ROMA

DE ROME A ROME EN DS 19 : 2900 KM DE ROUTES D'HIVER A 107 KM/H DE MOYENNE.

L'autoroute du Soleil (Rome-Milan) le tunnel routier du Grand Saint-Bernard et une Citroën DS 19, tels sont les ingrédients, avec neige, verglas et brouillard, qui permirent à la revue italienne « Autorama » de réaliser sa brillante démonstration du 5 et 6 Février 1965 : la liaison Rome-Paris-Rome en 27 heures 15 minutes soit 2.900 kilomètres parcourus à la vitesse moyenne de 107 km/heure. But de l'opération : mettre en évidence l'automobile comme instrument de relations internationales quand elle bénéficie de voies de circulation modernes. L'occasion, ce fut l'anniversaire du jumelage de Rome et Paris. La voiture, une Citroën DS 19 strictement de série, ayant 13.000 km au compteur, équipée de phares anti-brouillard et — dans certains tronçons enneigés et verglacés — de pneus Michelin X à clous. L'équipage : Sergio Ferraguti et Cesare Toppetti. Le 5 Février à 3 heures 10 du matin, ils quittaient Rome avec un message de sympathie du Maire pour le Président du Conseil Municipal de Paris. Douze heures et 5 minutes plus tard, ils arrivaient à Paris à la sortie de l'autoroute du Sud (PC d'Arcueil). Ils avaient couvert 1.450 km à la moyenne de 117 km/heure. Réception à l'Hôtel de Ville, champagne, toilette dans un hôtel proche, dîner léger... ils repartent. Encore 15 heures 10 et c'est Rome. Moyenne horaire du retour : 97 km/heure, les conditions de route ayant été extrêmement mauvaises : auto-

route encombrée par les départs du vendredi soir, forte pluie et vent violent ensuite, verglas depuis Dijon, tempête de neige sur la Suisse, brouillard épais après Milan. Bilan général : 2.900 km en 27 heures 15, soit une moyenne de 107 km/h. temps contrôlés dans les deux capitales par des représentants de la Fédération Internationale de l'Automobile.

FROM ROME TO ROME IN A DS 19: 1,800 MILES OF WINTER ROADS AT AN AVERAGE SPEED OF 66.5 M.P.H.

The sunny motorway (Rome - Milan), the Great Saint Bernard road tunnel and a DS 19, these were the ingredients, together with snow and ice, which made it possible for the Italian magazine "Autorama" to stage such a brilliant demonstration from 5th to 6th February 1965. Rome-Paris-Rome in 27 hours 15 minutes, 1,800 miles at an average speed of 66.5 m.p.h. The object of the exercise: to show the value of this motor car as an international means of transport when using modern road systems. The occasion was the anniversary of the pairing of the Cities, Rome and Paris. The car, strictly a production model DS 19 with 8,000 miles on the clock, was equipped with fog lamps and, for some of ice and snow sections of the road, with studded Michelin X tyres. The crew: Sergio Ferraguti and Cesare Toppetti. They left Rome at 3.10 a. m. on the morning of 5th February with a message from the Mayor for the Chairman of the Paris Municipal Council. Twelve hours and 5 minutes later, they arrived in Paris at the exit from the motorway to the South (Arcueil CP). They had covered 900 miles at an average speed of 72.5 m.p.h. After a reception at the Hotel de Ville, champagne, a wash in a neighbouring hotel and a light meal, they started back. Another 15 hours and 10 minutes and they were in Rome. Average speed on the return journey: 60.3 m.p.h., the road conditions being extremely bad: motorway congested by the usual Friday evening traffic exodus, heavy rain and strong winds later on, icy roads after Dijon, a snowstorm in Switzerland, thick fog after Milan. The final result: 1,800 miles in 27 hours 15 minutes, an average speed of 66.5 m.p.h.; times were checked in both capitals by representatives of the International Automobils Federation.



Photo Franco Varisco. (Citroën 10.1)

HALIFAX - VANCOUVER - HALIFAX

12.200 KM EN MOINS DE 6 JOURS, ATLANTIQUE - PACIFIQUE ET RETOUR AVEC UNE ID 19 : 8 LITRES 86 AUX 100.

Le 4 Mai 1965 à 12 h 50, une Citroën ID 19 quitte l'hôtel de Ville de Halifax. A bord : Les Chelminski, Lech Czerwinski, Mike Illiescu et un flacon d'eau de l'Atlantique que le maire de la ville, son Honneur M. Charles Vaugh, envoié au Maire de Vancouver. Les trois automobilistes se proposent d'effectuer le trajet Halifax - Vancouver - Halifax (soit la traversée du Canada, de l'Atlantique au Pacifique et retour : 12.200 km) en moins de sept jours et en toute simplicité. Les résultats vont dépasser leurs espérances: partis de Vancouver le 4 Mai à 12 h 50, ils étaient de retour le lundi 10 Mai à 9 h 07. Roulant nuit et jour sans autres arrêts que ceux des ravitaillements, ils avaient couvert les 12.200 kilomètres du trajet en 140 heures et 17 minutes, ce qui représente une moyenne de 88,5 km/heure (94,9 km/h si l'on déduit les arrêts pour ravitaillement), avec une consommation d'essence de 8 litres 86 aux 100 km. A Vancouver, l'équipage avait remis le flacon d'eau de l'Atlantique à son Honneur M. William Rathie, maire de la ville, en échange d'un flacon d'eau du Pacifique qui fut déposé entre les mains du maire de Halifax dès le retour de l'ID 19 dans cette ville : 12.200 kilomètres pour un flacon d'eau de mer, la gageure avait été tenue.

La voiture était une ID 19 strictement de série. Son compteur marquait au départ 10.000 kilomètres. Le seul équipement supplémentaire était un radio-téléphone Bell qui devait permettre à la presse de se mettre en contact avec l'équipage à toute heure du jour et de la nuit. L'ensemble de la performance comme la conformité de la voiture avec la production de série a été vérifié et dûment constaté au départ et à l'arrivée par des représentants du Canadian Automobile Sport Club.

7,680 MILES IN LESS THAN 6 DAYS, ATLANTIC-PA- CIFIC AND RETURN IN AN ID 19 : 32 M.P.G.

At 12.50 on 4th May 1965, a Citroën ID 19 left the Town Hall of Halifax. In the car: Les Chelminski, Lech Czerwinski, Mike Illiescu and a bottle of Atlantic ocean water which the Mayor, his Honour Mr. Charles Vaugh, sent to the Mayor of Vancouver. The intention of the three

motorists was to travel from Halifax to Vancouver and return to Halifax (i. e. across Canada from the Atlantic to the Pacific and return: 7,680 miles) in less than 7 days. They did better than they had hoped: leaving Halifax at 12.50 on 4th May, they were back by 9.07 a.m. on 10th May. Having driven day and night, only stopping for refuelling, they had covered 7,680 miles in 140 hours 17 minutes, which represents an average speed of 55 m.p.h. (59 m.p.h. deducting refuelling stops) with a petrol consumption of 32 m.p.g. At Vancouver, the team handed over the bottle of Atlantic water to his Honour Mr. William Rathie, the Mayor, in exchange for a bottle of Pacific water which they presented to the Mayor of Halifax upon the return of the ID 19 to that town: 7,680 miles for a bottle of water, the wager had been kept.

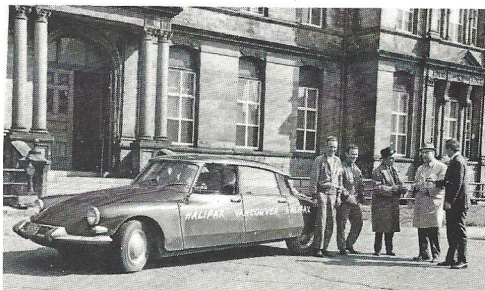
The car was strictly a production model ID 19 with 6250 miles on the clock at the start. The only extra equipment being a Bell radio telephone which enabled the press to keep in touch with the crew at all times of the day and night. The overall performance of the car, and its conformity to a production model were duly checked by representatives of the Canadian Automobile Sport Club.



LE DÉPART : le mardi 4 Mai à 12 h 50, l'ID 19 quitte la mairie de Halifax, emportant un flacon d'eau de l'Atlantique. Elle va tenter de rallier Halifax à Vancouver et retour en 7 jours.

THE START : On Tuesday 4th May at 12.50, the ID 19 leaves the Halifax Town Hall, taking with it a bottle of Atlantic ocean water. It will attempt to reach Vancouver and return to Halifax in 7 days.

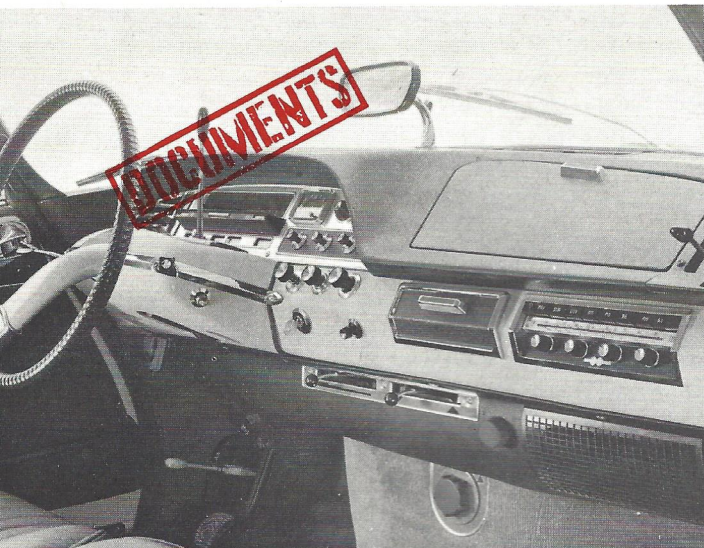
(photo Wambolt - Waverfield. Citroen 10.3)



L'ARRIVÉE : après 140 heures et 17 minutes exactement, l'ID 19 est de retour devant la mairie de Halifax : 12.200 km en moins de 6 jours. Dans le flacon, l'eau du Pacifique a remplacé l'eau de l'Atlantique.

THE FINISH : After exactly 140 hours 17 minutes, the ID 19 is back in front of the Town Hall at Halifax : 7,680 miles in less than 6 days. In the bottle, water from the Pacific instead of the Atlantic. (photo Wambolt+Waverfield. Citroen 10.4)

DS-19 : HI-FI



Radioën Continental Edison (Photo Citroën 1 A.D. 3)

LE POSTE RADIOËN CONTINENTAL EDISON A MODULATION DE FRÉQUENCE

Un nouveau récepteur radio à modulation de fréquence équipé sur option les Citroën DS 19 et ID 19. Le « Radioën Hi Fi », est un poste Continental Edison entièrement transistorisé (14 transistors + 9 diodes au germanium + 1 redresseur au silicium). Il possède 4 gammes d'ondes (petites ondes, grandes ondes, bande étalée ondes courtes, modulation de fréquence) et se commande par un clavier à 8 touches, dont trois pré-réglées (pour la France : France I, Europe I, Luxembourg) et deux pré-réglables (Modulation d'Amplitude et Modulation de Fréquence; en grandes ondes, petites ondes ou ondes courtes au choix) ce qui permet de disposer en fait de cinq stations pré-réglées. Le poste comprend un contrôle automatique de fréquence qui ajuste automatiquement la réception sur la fréquence exacte de l'émetteur le plus proche. Tonalité réglable, 2 boutons séparés de recherches des stations. Le récepteur est équipé de deux hauts parleurs (avant et arrière) avec dosage par un mélangeur placé à proximité du conducteur. La puissance à la sortie du haut-parleur est de 6 watts. La modulation de fréquence apporte aux postes-récepteurs d'automobile des avantages notables par rapport à la technique traditionnelle des récepteurs à modulation d'amplitude. Ils sont infiniment moins perturbés par les parasites industriels (lignes à haute tension à la campagne; moteurs, enseignes au néon en ville), moins sujets aux évanouissements provoqués par certains « murs » (rue étroites, ponts, souterrains), la musicalité est nettement améliorée, surtout pour les aigus, et l'intelligibilité des paroles est meilleure.

THE RADIOËN CONTINENTAL EDISON MODULATED FREQUENCY RADIO

A new modulated frequency radio receiver is available as optional equipment for Citroën DS 19 and ID 19. The Radioën Hi Fi is a fully transistorised Continental Edison set (14 transistors + 9 germanium diodes + 1 silicium rectifier). It has 4 wave bands (medium wave, long wave, short wave spread, modulated frequency) and is controlled by 8 press buttons, three of which are preset (for France: France I, Europe I, Luxembourg) and two with adjustable settings (Amplitude Modulation, Frequency Modulation; on long wave, short wave or medium wave as desired) which means, effectively, that there are five pre-selected stations available. The set includes an automatic frequency tuner which tunes automatically to the exact frequency of the nearest transmitting station. Also tone control and two separate station finding buttons.

The receiver has two loud speakers (front and rear) with balance control by a mixer situated near the driver. The output of the loud speaker is 6 watts.

Modulated Frequency provides considerable advantages for car radios compared with conventional amplitude receivers. M.F. car radios are far less affected by interference (High tension cables in the country, engines and neon signs in towns), they are less subject to fading (narrow streets, bridges, underpasses), also the tone is considerably improved, especially in the higher notes and clarity of speech is better. Generally speaking the quality of reception is improved, this means that a driver can listen to a programme without strain and this adds significantly to the comfort of a car.

PRODUCTION CITROËN

mois	1965	1964
6 months		
Voitures particulières Passenger cars	206,882	200,278
TOTAL	252,405	252,202

SÉPARATION DE CORPS

Depuis le mois de février, des sièges avant séparés sont disponibles en option sur tous les modèles AMI 6.

AMI 6 : SEPARATE SEATS

Since February, separate front seats are optional on all models of the AMI 6.

LA RAIE AU MILIEU POUR LE BREAK AMI 6.

Pour le printemps, le Break AMI 6 a changé de coiffure, il porte désormais la raie au milieu : trois nervures sur le toit au lieu de deux, plus de solidité encore.

A CENTER PARTING FOR THE AMI 6 BREAK.

For the spring, the AMI 6, changed its hairstyle, from now on it will have a center parting: three ribs in the roof instead of two, for increased strength.

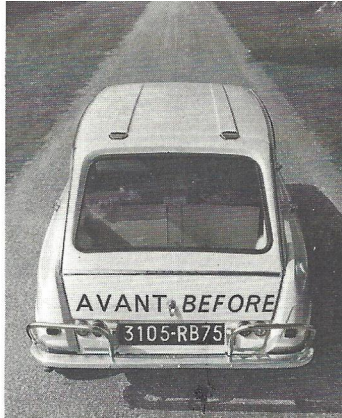


Photo Citroën 10. 7.



Photo Citroën 2 B. 23.

PANHARD - CITROËN

L'apport fusion de la Société Panhard à la Société Citroën a été approuvé définitivement le 8 Juillet 1965 par l'Assemblée Générale extraordinaire de la Société Anonyme André Citroën. Conformément à la loi, le traité de fusion avait été préalablement approuvé par une assemblée générale extraordinaire de Panhard, le 23 Avril 1965, et par une assemblée générale extraordinaire de Citroën, le 11 Mai 1965. Cette fusion est l'aboutissement normal d'une évolution qui avait débuté en Avril 1955 par la signature d'un accord commercial entre Citroën et Panhard, accord ayant pour but la meilleure utilisation des installations de cette dernière société. L'entente devait se resserrer peu à peu, en particulier par une conjugaison partielle des réseaux commerciaux en 1955. Mais il devint bientôt évident que l'évolution du marché rendait difficile la poursuite d'une fabrication de petite série par une entreprise autonome et le principe de fusion fut décidé.

La fabrication des modèles Panhard continue, sinon pour la PL 17 dont la construction a été arrêtée en Mai comme prévu, du moins pour les 24 CT et les 24 BT.

The amalgamation of the Panhard Company with Citroën was finally approved by an extraordinary General Meeting on 8th July, 1965. Consequently, as from July 8, Citroën's capital has been brought up to Fr. 302,460,000 divided in 4.032.600 shares of Fr 75. As required by the law, the amalgamation had been previously approved by an extraordinary General Meeting of Panhard on 23rd April, 1965, and by an extraordinary General Meeting of Citroën on 11th May, 1965. This amalgamation is the finalisation of a process of evolution which started in April 1955 by the signing of an agreement between Citroën and Panhard, which had as its aim to better the utilisation of the Panhard factory. This liaison was destined to become closer and closer in particular by a partial amalgamation of their sales networks in 1955. But it soon became evident that the evolution of the market would make it very difficult for a private company to carry on the manufacture of a car in small numbers and the principle of the amalgamation was decided for this reason.

Panhard models will still be continued with the exception of the PL 17. This leaves the 24 ct. and 24 bt. in production.



Photo Citroën n° 18-20

**MISS
NORWAY
PRIX CITROEN
DU TOUR
DU MONDE**



VOYAGES • RAIDS • EXPEDITIONS •

25.000 KILOMÈTRES DE PISTES AFRICAINES

Le prix Citroën « Tour du Monde en 2 CV » 1964 a été attribué à deux jeunes norvégiens, Svein-Erik Hedtun (23 ans, étudiant en philologie) et Björn Kyvik (28 ans, publiciste) pour leur traversée du continent africain.

Du 9 Décembre 1963 au 10 Juin 1964, Svein-Erik et Björn ont couvert avec leur 2 CV 28.401 km, dont environ 25.000 km en Afrique, par l'itinéraire Oslo-Gibraltar - Rabat - Alger - Tamanrasset - Agades - Kano - Iaooundé - Lambaréné - Léopoldville - Matadi - Stanleyville - Mombasa - Lusaka - Prétoria - Oslo.

PIÈCES DE RECHANGE : 2 BOUGIES, 4 ÉLASTIQUES

Leur voiture, baptisée « Miss Norway », est une fourgonnette 2 CV Citroën de 1961 immatriculée à Oslo en février 1962. Elle comptait au départ 39.500 km à son compteur. Elle fut munie pour le voyage d'un porte-bagage à l'arrière, d'une plaque de protection sous le moteur et d'un filtre à air à bain d'huile. Le total des bagages s'élevait à 105 kg, y compris la tente et les pièces de rechange : deux bougies d'allumage, un jeu de vis platinées, un condensateur, une bobine, un tuyau souple d'essence, un jeu d'ampoules électriques, quatre élastiques de sièges. Seuls les deux bougies et les quatre élastiques ont été utilisés au cours du voyage.

CHAQUE ANNÉE : LE PRIX CITROËN

Le Prix « Tour du monde en 2 CV », d'un montant de 10.000 F, est décerné chaque année à l'équipage rapportant des contrées parcourues en 2 CV Citroën la documentation la plus intéressante.

Le concours est ouvert aux automobilistes de toutes nationalités voyageant en 2 CV. L'itinéraire doit s'étendre sur plusieurs milliers de kilomètres et passer par des pays de langues différentes. Il suffit, pour poser sa candidature, de s'adresser avant le 1^{er} octobre au Service Propagande de la Société Citroën, 133, quai André Citroën, Paris XV^e, France.

1 - Rien n'arrête Miss Norway, pas même la saison des pluies qui détrempe les pistes.

(photo Björn Kyvik. Citroën 8.2).

2 - Miss Norway et les hommes du désert.

(photo Björn Kyvik. Citroën 8.4).

3 - Les deux lauréats : Björn Kyvik (à gauche) et Svein Erik Hedtun (à droite).

(photo Björn Kyvik. Citroën 8.3).

4 - Des brumes du Nord au Soleil africain : plus de 28.000 km pour Miss Norway.

(photo Björn Kyvik. Citroën 8.1).

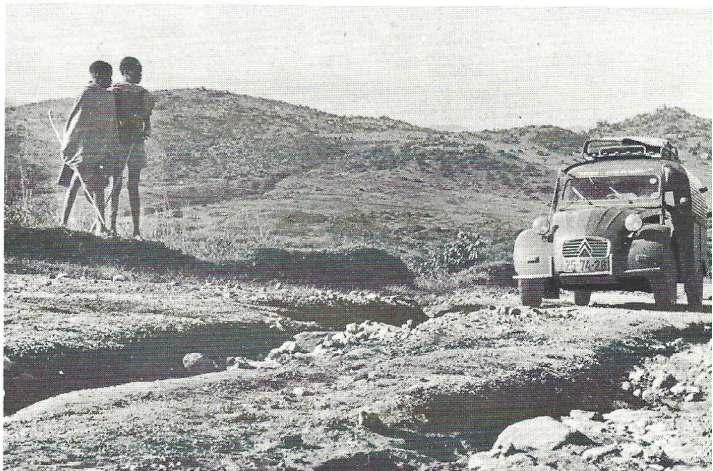
16,000 MILES OF AFRICAN TRACKS

The Citroën "Around the World in a 2CV" Cup, was awarded in 1964 to two young Norwegians, Svein-Erik Hedtun (age 23, student of philology) and Bjorn Kyvic (age 28, writer), for their crossing of the African continent.

Between 9th December 1963 and 10th June 1964, Svein-Erik and Bjorn travelled 17,647 miles in a 2 CV, some 16,000 miles of which were in Africa. The route they took was Oslo-Gibraltar - Rabat - Algiers - Tamanrasset - Agades - Kano - Iaoounde - Lambarene - Leopoldville - Matadi - Stanleyville - Mombasa - Lusaka - Pretoria - Lourenco Marques - Oslo. The two Norwegians brought back from this journey, a wealth of photographs, in black and white and in colour, and material for many talks and lectures.

Their car, named "Miss Norway", was a 1961 2 CV van registered in Oslo in February 1962. It had 27,340 miles on the clock when they started. Luggage totalled 230 lbs. including a tent and spare parts: two spark plugs, a set of contact breaker points, an ignition coil, a flexible petrol pipe, a set of light bulbs and four elastic bands. Only the two spark plugs and the four seat elastics were used on the journey.

The "Around the World in a 2 CV" Cup, which is worth £ 700, is open to motorists of all nationalities driving 2 CVs, and is awarded each year to the team which brings back the most interesting and original material (articles, photographs, films, recordings) from the countries travelled in a 2 CV. To enter this competition, apply to Citroën Company's Public Relations Service, 133, quai André Citroën, Paris XV^e, France.



1 - Nothing stops Miss Norway, not even the rainy season which floods the tracks.

(photo Bjorn Kyvic. Citroën 8.2).

2 - Miss Norway and the men of the desert.

(photo Bjorn Kyvic. Citroën 8.4).

3 - The two winners: Bjorn Kyvic (left) and Svein-Erik Hedtun (right).

(photo Bjorn Kyvic. Citroën 8.3).

4 - From the mists of the North to the African sun: more than 16,000 miles for Miss Norway.

(photo Bjorn Kyvic. Citroën 8.1).

rallyes



Photo Martin (Citroën 7.11)

UNE SAISON EN ROUES LIBRES

L'année 1964 avait été marquée par un nouveau succès d'ensemble des DS 19 au rallye Spa-Sofia-Liège, le dernier Marathon de la route à être disputé sous la forme qui avait valu à cette compétition sa juste renommée. À l'issue de 4 jours et 4 nuits de conduite ininterrompue, de quelque 6.000 kilomètres sur les routes impossibles de Bulgarie, de Yougoslavie et même d'Italie, Citroën, seule firme à terminer l'épreuve avec 4 équipages, avait remporté pour la 3^e année consécutive la coupe des Constructeurs, attribuée à l'équipe de marque terminant le parcours avec le plus grand nombre de véhicules et le moins de pénalisations. Dans ce marathon qui ne compta pas moins de 67 abandons sur 98 concurrents au départ, les Citroën étaient toutes les quatre bien placées au classement général : Neyret-Terramorsi 5^e, Verrier-Coltelloni 7^e, Bianchi-Ogier 11^e, Richard-Laurent 12^e. En outre l'année s'était terminée sur la victoire absolue de la DS 19 de Christian Caporal et Pierre Phillippe au Tour du Liban; sur le succès de Lucien Bianchi au Championnat de Belgique des Rallyes Internationaux (5 résultats en DS 19, 1 en Ferrari) et sur celui de Claude Ducluzaux, Champion de France des Aspirants au volant de sa DS 19.

Mais 1965 débuta par un échec. Echéec glorieux des 5 voitures d'usine parties de Minsk ensemble et arrivées ensemble à Monte-Carlo : 100% d'arrivants, Citroën était le seul à enregistrer un tel pourcentage de réussite. Pourtant dans la dernière nuit, dans la dernière épreuve, en une succession d'incidents, les DS 19 virent les chances de vaincre leur échapper. Elles prirent leur revanche au Criterium Neige et Glace où trois d'entre elles se classaient dans les premières places au classement général scratch. Lucien Bianchi-Vic (DS 19) était l'équipage le moins pénalisé sur la route et remportait le classement général GT devant Neyret-Terramorsi (DS 19), tandis qu'Ogier et Servoz (DS 19)

terminaient 3^e en catégorie tourisme. Ensuite on ne vit plus guère de DS 19 en rallye; elles étaient sur le chemin du Kenya où elles allaient pour la première fois participer à cette extraordinaire épreuve qui a nom « East African Safari », dans laquelle Lucette Pointet et Françoise Houillon devaient si brillamment s'illustrer en remportant une méritoire Coupe des Dames (voir reportage p. 13).

FREE-WHEELING THROUGH A SEASON

The year 1964 was marked by a new general success of the DS 19s in the Spa-Sofia-Liege rally, the last road marathon to be contested in the way which gave this competition its reputation. After 4 days and 4 nights of non-stop driving over some 4000 miles of appalling roads in Bulgaria, Yugoslavia and even in Italy, Citroën, the only firm to finish the course with 4 teams, won for the third year running, the Manufacturer's Cup awarded to the team finishing the course with the most cars and the least penalty marks. In this marathon, 67 cars were abandoned out of 98 starters, all four Citroëns were well placed in the general classification: Neyret-Terramorsi 5th, Verrier-Coltelloni 7th, Bianchi-Ogier 11th, Richard-Laurent 12th.

Elsewhere, the year ended with the outright victory of Christian Caporal and Pierre Phillippe's DS 19 in the Tour du Liban; with Lucien Bianchi's success in the Belgian Championship for International Rallies (5 results in DS 19s and one in a Ferrari), and with that of Claude Ducluzaux, Champion de France des Aspirants, at the wheel of his DS 19.

But 1965 began with a set-back, the glorious arrival then failure of 5 works cars which set out from Minsk together and arrived together at Monte-Carlo: every one of them arrived, Citroën being the only firm to have all its cars finish the course. However, with a succession of mishaps on the last night of the last stage, the DS 19s saw their chances of winning escape them. All the same, they claimed their revenge in the Snow and Ice Criterium where three of them were in the first 6 places in the scratch general classification. Lucien Bianchi-Vic (DS 19) was the team with the least penalty marks on the road and won the GT general classification ahead of Neyret-Terramorsi (DS 19), whilst Ogier-Cervoz (DS 19) came 3rd in tourism. Then we saw no more of the DS 19s in rallies; they were on their way to Kenya where they were to take part, for the first time, in this extraordinary event, the East African Safari, and in which the brilliant achievements of Lucette Pointet and Françoise Houillon won them a very well earned Coupe des Dames (see special report on page 13).

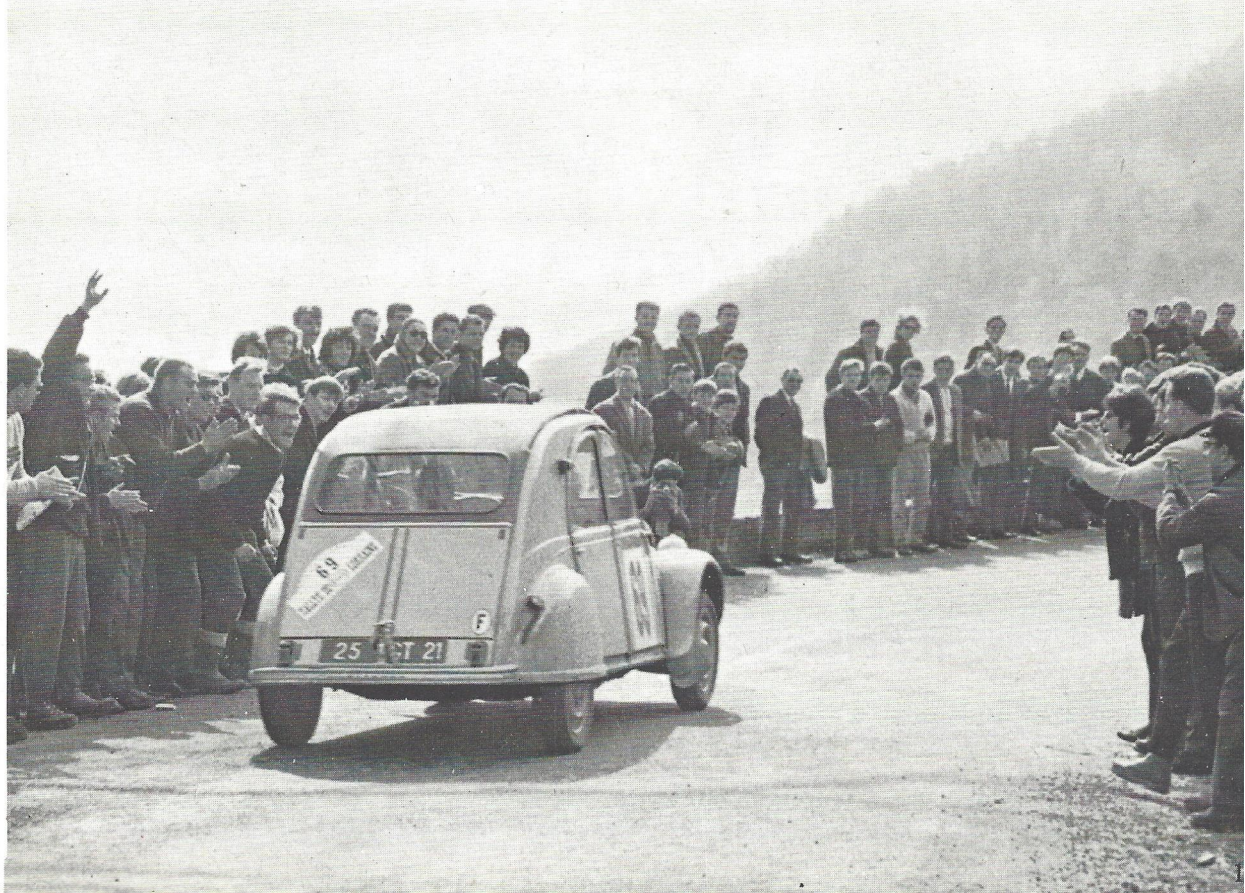
« EN PASSANT PAR LA LORRAINE »

C'est la dernière épreuve du Rallye de Lorraine, dans la descente de Sewen, quelques kilomètres avant Nancy, Christiane Dubuet est couchée sur le volant de la 2 CV qu'elle conduit de main de maître. Tout à coup on entend un grand bruit — « Qu'est-ce que c'est? » demande Christiane — « Rien du tout, continue, répond Solange Col, la navigatrice, tu viens sûrement de franchir le mur du son! » — Tout avait commencé au soir du samedi 1^{er} Mai. L'orage grondait, la pluie tombait dru et, dans sa 2 CV, Christiane Dubuet se frottait les mains : « Tant mieux, plus ça glissera, mieux ça vaudra ». — « Tiens plutôt le volant », répondait Solange Col, imperturbable. Ce volant, il fut tenu jusqu'au bout, et bien tenu : étape spéciale de Cremanvillers, course de Côte du ballon d'Alsace, étape chronométrée de Xoulce, de Fouchy, course de côte de Sewen : partout la 2 CV passe et finalement c'est elle qui remporte sa classe (de 0 à 600 cc). Haut la main. Bien sûr, au classement général, elle est battue par quelques AC Cobra, Alfa Romeo GTS, Porsche GTS, Lotus Elan, Ferrari GTO et même par une Cooper S. On ne peut pas tout gagner!

It is the last stage of the Rally of Lorraine, coming down from Sewen, a few miles from Nancy, Christiane Dubuet is hunched over the wheel of the 2 CV which is running well. All of a sudden there is a loud noise— "What is it?" asks Christiane— "Nothing at all, carry on," replies Solange Col, the navigator, "You must have gone through the sound barrier!" — It all started on Saturday evening 1st May. The storm was raging and the rain was pelting down and, in her 2 CV, Christiane Dubuet rubbed her hands together: "So much the better, the slipperier it is the better it will be" — "You would do better to hold on to the steering wheel" replied the imperturbable Solange Col. Hold on to the wheel she did, and very well indeed, right on to the finish: the special Cremanvillers stage, the d'Alsace hill course, the Xoulce and Fouchy timed runs, the Sewen hill course: the 2 CV took it all in its stride and finally won its class (0 to 600 cc) hands down. Naturally, in the general classification, it was beaten by a few AC Cobras, Alfa Romeo GTS, Porsche GTs, Lotus Elan, Ferrari GTO and even a Cooper S. But you can't win everything!

Rush final : la 2 CV de Mmes Dubuet-Col, déchainée dans la dernière étape du rallye, la course de côte de Sewen.

The 2 CV of Mesdames Dubuet-Col going all out on the last stage of the rally, the Sewen hill course. (Photo Daniel Paris. Citroën 7.25).



MOBIL ECONOMY RUN: LELONG-ROBIC (PANHARD 24 B)

**DE STRASBOURG A
SAINT-JEAN-DE-LUZ (1885 KM):
5,62 LITRES AUX 100 KM.**

Jean Robic, ce nom vous dit quelque chose? Vélo? Tour de France cycliste? Vainqueur en 1947? Sans doute, mais aussi : automobile, 10^e Mobil Economy Run, vainqueur avec Lelong en 1965!

Le programme de l'Economy Run de cette année (du 17 au 20 mai) était particulièrement sévère : un parcours toujours sinueux et souvent montagneux de 1855 km, avec sept épreuves spéciales chronométrées à la seconde (dont 2 courses de côte et 20 tours du circuit d'Albi) et un concours d'efficacité sur le circuit d'Auvergne (rouler durant trois heures le plus vite possible en consommant le moins). Le facteur consommation était fortement pondéré par la vitesse. A bord de chaque voiture : l'équipage (2 hommes), un contrôleur et l'équipement. Poids total de la Panhard de Lelong-Robic : 1133 kg. Onze cent trente trois kilos qui, sur le total du parcours, ne devaient consommer que 104 litres 37, soit une moyenne de 5,62 litres aux 100 km (moyenne portée à 5,86 l par les pénalisations). Voilà pour le concours de consommation où Lelong-Robic non seulement gagnent leur classe (700 à 1000 cc) mais encore enregistrent le meilleur résultat absolu. Quant au concours d'efficacité, c'est la même Panhard 24 B qui le remporte pour avoir roulé pendant 3 heures en ne brûlant que 5 litres 37 d'essence aux 100 km à une vitesse de 64,41 km/heure.

TEMPÉRANCE EN AUTRICHE

C'est encore une Citroën ID 19, pilotée par H. Koiner, qui s'est adjugée la première place à l'Economy Run autrichien, disputé du 9 au 12 Juin sous une pluie diluvienne. Consommation moyenne : 7,12 litres aux 100 km.

TEMPERANCE IN AUSTRIA

Once again a Citroën ID 19 driven by H. Koiner, was placed first in the Austrian Mobil Economy Run. Average consumption: 41.08 m.p.g.

**FROM STRASBOURG
TO-SAINT-JEAN-DE-LUZ
(1154 MILES):50 M.P.G.**

This year's Mobil economy run (17th 20th May) won by Robic and Lelong was particularly severe: a winding and sometimes mountainous course of 1154 miles, with 7 special runs, timed to the second and an efficiency competition on the Auvergne track (3 h. driving at maximum speed for the lowest petrol consumption). The consumption factor was strongly balanced against speed. Each car had a 2 men man team, a controller and equipment. Total weight of the Lelong-Robic Panhard 2598 lb. and over the course it used 22.87 gals., an average of 50 m.p.g. (adjusted to 48.5 m.p.g. by penalties). In this fuel consumption competition, Lelong-Robic won not only their class (700-1000 cc), but also recorded the best absolute result. In the efficiency competition it was the same Panhard 24B that won with a consumption of 53.5 m.p.g. (average speed: 40 m.p.h.), the best result for all categories.

FRUGALITÉ EN ISLANDE

Concours de sobriété automobile : aller le plus loin possible avec 5 litres d'essence (Mars 1965). 36 voitures au départ. Première: une AMI 6 (Oddur Gislason) à 130 km, 3,8 litres aux 100 km. Deuxième: une 2 CV (Ivor Friporsson), 128,3 km.

FRUGALITY IN ISLAND

Economy run: how far can you drive on five litres (1 gallon 3/4 pint) of petrol? (March 1965) 36 cars start off. First a Citroen Ami 6 (Oddur Gislason) with 80.75 miles at an average of 31 m.p.h. - 74.34 m.p.g. Second a Citroen 2 CV (Ivor Friporsson) 79.5 miles.

SOBRIÉTÉ EN ITALIE

Combien peut-on faire de kilomètres avec 1 litre d'essence? Les 11 et 12 Juin sur le circuit de vitesse de Monza, l'ID 19 de Mme Guercio et M. Ingenito parcourait 11,954 km avec un litre d'essence, à la moyenne de 114,777 km/heure et gagnait sa catégorie (1.600 à 2.000 cc).

TEMPERANCE IN ITALY

On 11th and 12th June, on the Monza high speed circuit the ID of Mrs. Guercio and M. Ingenito covered 7 1/2 miles on a litre (1.75 pts) of petrol averaging 71 m.p.h. and won his class (1600-2000 cc).

Une conduite au goutte à goutte malgré le mauvais temps et la montagne : la Panhard 24 B n'a pas consommé 6 litres aux 100 km.

Drop by drop driving, despite bad weather and mountain roads : the Panhard 24 B did 50 miles to the gallon.

(Photo Mobilgas - Citroën 7.26).



édition spéciale

EAST AFRICAN SAFARI



LA COURSE LA PLUS BELLE DU MONDE

En 5.000 kms, toute l'Afrique offerte et ses merveilles déployées. Mais le Safari est aussi la plus dure course du monde. Si elle passe au pied du mont Kilimandjaro, si elle longe le lac Nakuru couvert de millions de flamants roses, elle n'échappe pas à la boue de Jinja ou de Morogoro.





Itinéraire de l'East African Safari. La carte de France donne une échelle de comparaisons. (Exécuté d'après une idée de l'Argus de l'Automobile).

Itinerary of East African Safari. Map of France showing scale for comparison. (Reproduced from the "Argus de l'Automobile").

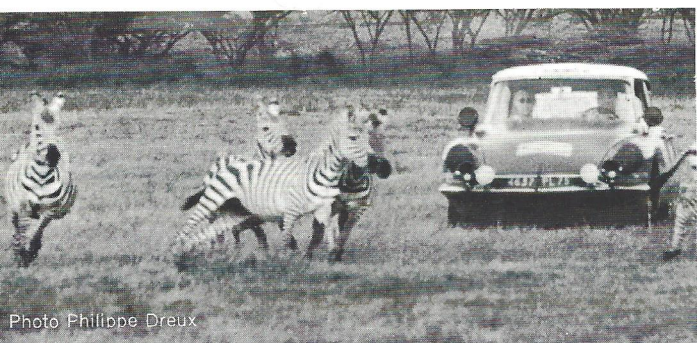


Photo Philippe Dreux

Disputé dans les trois territoires d'Afrique Orientale, le Safari est une course pratiquement ininterrompue de quatre jours et quatre nuits, 4900 kilomètres de pistes invraisemblables, détrempées par la saison des pluies, transformées en bourbier sur des centaines de mètres, empruntant au bord d'abîmes à pic des sentiers de montagne dont la pente est si raide (25 à 30 %) que le conducteur ne peut voir le sol devant lui, son capot levé lui masquant la route et ses méandres innombrables. L'itinéraire se compose de deux boucles : Nord et Sud. Partant de Nairobi en direction du Nord-Ouest, il laisse bientôt la route goudronnée et la piste commence, piste de poussière qui rend dangereuse toute tentative de dépassement, ou dont la pluie fait en quelques secondes un piège boueux. Après les marécages de l'Uganda et la terre grasse et glissante autour de Jinja, le rallye touche à Kampala et revient plein Est vers la haute montagne (3000 m.), ses escarpements, ses virages incessants sur des précipices qui atteignent mille mètres, avant Thomson's Falls. Après le tour du Mont Kenya (5194 m.), la dernière étape, très dure, est toute coupée d'oueds

qui la transforment en un démentiel Scenic railway parsemé de rochers, Quelques heures de repos à Nairobi et c'est un nouveau départ, vers le Sud cette fois : la longue plaine Masaï où vaguent librement zèbres, antilopes, lions, gazelles, girafes, autruches... et masaïs. A Moshi, en Tanzanie, on arrive au pied du Kilimandjaro (5963 m.) et l'on aborde un secteur de plaines broussailleuses où sur plusieurs centaines de kilomètres la piste se perd et où il faut pratiquement naviguer à la boussole. Là, il peut être utile de se souvenir des quelques phrases de Swahely (cette langue fabriquée jadis par les arabes trafiquants d'esclaves et parlée dans toute l'Afrique Orientale) que l'on apprend aux concurrents avant leur départ. Par exemple : "Ume ona gari nyingine ikipitia njia hii leo ?" ce qui signifie : "Avez-vous vu passer une autre voiture aujourd'hui ?" Le parcours s'élève ensuite de 2700 mètres en 16 kilomètres, traverse des forêts de bananiers et des champs de sizals. Lushoto... Korogwe... et ce sont les marécages de la plaine côtière, le "black cotton" et la boue de la région de Morogoro, avant Dar-Es-Salaam, le port aux 100.000 hindous... On remonte le long de l'Océan Indien jusqu'à Mombasa avant de revenir enfin à Nairobi; par Voi et Loitokitok. Mais la carte, si elle donne l'échelle des distances, ne donne pas celle du relief (qui va du niveau de la mer à plus de 3.000 m. dans les étapes de montagne) ni surtout celle des difficultés multiples qu'il faut affronter. De celles-ci, un simple extrait des notes de route établies par René Cotton, directeur sportif de Citroën, suffit à donner une idée:

"30 miles 1 : très mauvais. 32 miles 8 : épouvantable à partir virage sec à droite et oued sec à prendre 2 miles à l'heure. 33 miles 3 : oued très mauvais avec rochers. 33 miles 8 : oued très mauvais suivi de virages serrés à gauche. 34 miles 4 : caniveau terrible. 34 miles 7 : attention épouvantable, mettre en position haute extrême. 35 miles 2 : oued dangereux, grosses pierres affleurant", etc... etc...

La plupart des étapes sont à couvrir à des moyennes qui seraient déjà ahurissantes sur bonnes routes : 80 et 90 kilomètres à l'heure, parfois plus.

Ceci explique que depuis sa fondation, le Safari ait connu à chacune de ses éditions des abandons multiples et des retards considérables, causés par d'innombrables accidents mécaniques, enlisements, erreurs de parcours et sorties de route. Ceci explique que le classement se soit toujours fait sur la route - comme le voulaient les premiers organisateurs - sans que les classements d'étapes spéciales aient à intervenir. Ceci explique pourquoi l'East African Safari est la plus dure épreuve qu'on ait jamais songé, dans le monde entier, à imposer à des voitures de tourisme.

Staged in the three territories of East Africa, the Safari is a race of four days and four nights practically without stop 3000 miles of unbelievable routes, practically swamps in the rainy season, taking in mountain roads of 1 in 4 to 1 in 3, so steep that the driver cannot see the road because his bonnet hides it. The rally is in two stages: North and South. Leaving Nairobi in a NE direction, the metalled road is soon left and the tracks start. Dusty tracks making overtaking dangerous and quickly made by rain into a muddy trap. After the Uganda swamps and the rich slippery soil of Jinja, the rally comes to Kampala and then turns due East towards the high mountains, 10,000 feet, with its incessant twists and turns on precipices up to 1000 m. After going round Mount Kenya 17,036 ft the last hard stage, cut up by temporary water-courses making it into a mad scenic railway sprinkled with rocks. Then a fresh start from Nairobi towards the South to the vast plain of Masai. At Moshi, in Tanzania, they come to the foot of Kilimandjaro (19,558 ft) and then on to a sector full of bushes where the track is lost and you navigate by compass. The route then rises

8,900 feet in 3.72 miles crossing forests of banana trees and fields of sisal. Lushoto... Korogwe... and these are the marshes of the coastal plain, the "black cotton" and the mud of the Morogoro region before you come to Dar-es-Salaam. Then one climbs along the Indian Ocean as far as Mombasa before returning eventually to Nairobi via Voi and Loitokitok. But the map, if it gives scale of distances does not give relief (which goes from sea level to more than 10,000 ft winding around the mountains) neither does it show the terrible difficulties that you have to face. Regarding these, a simple extract from the notes established by René Cotton, Competitions Chief of Citroën, will give an idea: "30.1 miles: very bad, 32.8 miles: terrible turning tight right and drift take at 2 m.p.h. 33.3 miles: very bad, stones". Most of the stages must be covered at average speeds which would be pretty good on good roads, 50 or 55 m.p.h., and often more. This explains that since its foundation, the Safari has known on every occasion, many abandoned cars and cars considerably behind time. This explains why the East African Safari is the toughest trial ever imposed on touring cars.



Photo Philippe Dréux (Citroën 721).

BIANCHI CHARGE UN ÉLÉPHANT !

Lucien Bianchi, l'un des pilotes de l'équipe Citroën, ne l'a pas fait exprès. Seul le hasard de la route a mis sa DS 19 aux trousses d'un éléphant. Mais celui-ci n'admit aucune excuse et entreprit aussitôt d'inverser les rôles, au grand galop. C'était entre Kajiado et Namanga, au cours d'une reconnaissance de la boucle Sud... Pendant le rallye, Bianchi connut une mésaventure moins pittoresque et plus grave. Malade depuis le départ, il grelotta de fièvre dans sa voiture durant toute l'épreuve. Le grand John Jeeves, son flegmatique coéquipier kenyan, dut le relayer au volant. A chaque étape, on pensait qu'il ne pourrait pas continuer; on lui donnait quelques comprimés de quinine, il repartait. A la mi-course, à Nairobi, un médecin lui interdit de continuer, mais Bianchi ébauche un sourire : "Nous ne nous comprenons pas, docteur; je ne vous ai pas fait venir pour vous demander *si* je peux repartir, mais pour que vous me disiez *comment* je peux repartir". Et Bianchi reprit la route avec 40° de fièvre... Quarante-huit heures plus tard, quand il franchit la ligne d'arrivée, Bianchi était cinquième au classement général.

BIANCHI CHARGES AN ELEPHANT

It was just the luck of the road that made Lucien Bianchi of the Citroën team chase an elephant in his DS. But the elephant did not accept any excuses and soon started to reverse the roles at full gallop. This was on a reconnaissance run of the Southern sector... During the actual rally Bianchi's luck was less dramatic. He had shivered with fever in his car right through the rally. John Jeeves, his co-driver, had to relieve him at the wheel. At each stop they gave him a few quinine tablets and he set off again. At Nakuru, during the second night, he laid on the cushion of his car and one could only perceive his pallid and feverish face. Half way at Nairobi, the doctor forbade him to continue, but Bianchi grinned: "We do not understand each other doctor: I have not called you to ask if I may set off but for you to tell me how I can continue", and Bianchi took to the road with a temperature of 104°F. 48 hours later they passed the finishing line 5th in the general classification. Photo Mario De Biasi (Epoca-Milano)





LES DS 19 AU DÉPART

La difficulté extrême de l'East African Safari, soigneusement accrue chaque année, fit que les concurrents accoururent de plus en plus nombreux. Enfin les grands constructeurs eux-mêmes s'intéressèrent à cette épreuve, parce qu'elle représente le maximum qu'on puisse demander à une voiture et qu'à ce titre elle constitue un critère de valeur définitif : tous les observateurs, tous les spécialistes admettent que le seul fait pour une automobile de participer au Safari et de le terminer, cela revient à donner la plus grande preuve de robustesse, c'est fournir la plus éclatante démonstration de qualité.

C'est pourquoi en 1965, on comptait plusieurs équipes officielles d'usine parmi les 90 équipages inscrits : Mercedes (300 SE), Saab (Sport 96), Ford Cortina GT... Citroën, pour sa part, était représenté par neuf DS 19. Elles avaient été confiées soit aux équipages habituels de la marque (Robert Neyret-Jacques Terramorsi : DS 19 n° 30, Lucette Pointet-Françoise Houillon : DS 19 n° 46, Guy Verrier-Patrick Vanson : DS 19 n° 90), soit à des équipages locaux (William Young-Anton Allen : DS 19 n° 48, Morris Temple Boreham-Cliff Collinge : DS 19 n° 64, Aziz Yakub-Yusuf Malik : DS 19 n° 73), soit à des équipages mixtes, pilotes européens, copilotes africains (Lucien Bianchi-John Jeeves : DS 19 n° 29, Jean-Claude Ogier-Kamruddin Kassun : DS 19 n° 42, Olivier Gendebien-Perros - Dinos : DS 19 n° 55).

THE DS 19'S SET OUT

The extreme arduousness of the East African Safari rally has been studiously increased every year therefore more and more competitors go in for it. Now big manufacturers themselves are interested in this trial because it represents the maximum that you can ask of a car—and driver and therefore gives criterion of value. All the observers and specialists admit that the very fact that a car has taken part in the Safari and finished is a great demonstration of its quality. Most of all of its robustness, essential for facing the difficulties of the road. This is the reason why in 1965 several works teams were among the 90 entries: Mercedes (300 SE), Saab (Sport 96), Ford (Cortina GT)... Citroën was represented by 9 DS's. They had been entrusted either to the firms usual team (Robert Neyret-Jacques Terramorsi: DS 19 No. 30, Lucette Pointet-Françoise Houillon: DS 19 No. 46, Guy Verrier-Patrick Vanson: DS 19 No. 90), or to local teams (William Young-Anton Allen: DS 19 No. 48, Morris Temple-Boreham-Cliff Collinge: DS 19 No. 73), or to the mixed teams with European drivers and African co-drivers (Lucien Bianchi-John Jeeves: DS 19 No. 29, Jean-Claude Ogier-Kamruddin Kassun: DS 19 No. 42, Olivier Gendebien-Perros Dinos: DS 19 No. 55). The interest of Motor manufacturers is closely followed by the leading European drivers because this rally has never been won by a non Kenyan and competition for this honour is high.



COUPE DES DAMES : LUCETTE ET FRANÇOISE

Dans tous les rallyes, la constitution d'un équipage est chose importante et délicate. Elle l'est plus encore dans le Safari, où, indépendamment des difficultés inhérentes au climat, à la conformation et à la texture du sol, les multiples et complexes problèmes de navigation interdisent pratiquement tout repos au co-pilote pendant la durée de l'épreuve. C'est pourquoi les pronostics allaient plutôt aux équipages locaux, plus familiarisés avec le terrain ou, à défaut, aux équipages mixtes ; mais l'on accordait généralement peu de chance aux pilotes venus d'ailleurs, les "oversea's drivers". Avant et pendant le Safari, un Pari Mutuel fonctionnait sans arrêt et les cotes de chaque équipage étaient tenues à jour même la nuit. Elles reflétaient fidèlement, pour la plupart, l'origine des pilotes. C'est ainsi que Lucette Pointet eut d'abord une cote de 1 contre 33 parce qu'on pensait qu'elle aurait une co-équipière locale; cote qui passa à 1 contre 50 lorsqu'on sut qu'elle partait en réalité avec sa compatriote Françoise Houillon.

Il y avait en tout et pour tout trois équipages féminins : Lucile Cardwell-Ann Hall (Mercedes 300 SE), Pat Moss Carlsson-Elisabeth Nystrom (Saab 96 Sport) et Lucette Pointet - Françoise Houillon (Citroën DS 19). Bouleversant tous les pronostics, seules les deux jeunes françaises parvinrent à terminer et remportèrent la Coupe des Dames. (Photo ci-contre).

There were in all three womens' teams: Lucile Cardwell-Ann Hall (Mercedes 300 SE), Pat Moss-Carlsson-Elisabeth Nystrom (Saab 96 Sport) and Lucette Pointet-Françoise Houillon (Citroën DS 19). Confounding the experts these two young French women, so fragile and slender, for whom everyone thought the Kenya Safari would be too tough won the Coupe des Dames. They were the only womens' team to finish the rally. It was an experience they will not forget (see below).



Photo Philippe Dreux (Citroën 7-24)



LES GIRAFES DANS LA COURSE

GIRAFFES ON THE ROAD

La DS 19 de Verrier-Vanson a dérangé dans la savane une famille de girafes qui fait la course avec elle. Verrier va les doubler comme il a déjà doublé 45 concurrents. Parti 90^e, il devait terminer huitième.

In the Savannah the DS 19 of Verrier-Vanson has a race with a family of giraffes. Verrier overtakes, just as he has 45 competitors. Setting off 90th, he finished 8th.



Une phrase swaheli pourrait être mise en exergue de ce 13^e East African Safari : "Tafadhali saidia sukuma gari yangu ?" ce qui signifie : "Voulez-vous m'aider à pousser ma voiture ?", une phrase que tous les concurrents apprirent vite à résumer en un expressif "sukuma" ! Ce cri, on l'entendait partout où se trouvait la boue - et la boue se trouvait partout.

Dans la soirée du jeudi 15 avril, 85 concurrents quittent Nairobi à 3 minutes les uns des autres. L'ordre des départs a été déterminé par tirage au sort. En tête : deux hindous, les frères Singh, sur Volvo PV 544; en queue, deux français, Verrier et Vanson sur Citroën DS 19. Partir le dernier dans une course de ce genre cela signifie que l'on subira les conséquences de toutes les erreurs commises par ceux qui précèdent. Une seule voiture en travers dans la boue et l'on ne passe plus, que dire s'il y en a 13 ou 14 ! Cela ne tarde guère : une violente pluie nocturne fait de la piste un marécage, plusieurs concurrents s'enlisent en un désordre indescriptible. L'allemand Böhringer, grand favori, y laisse et sa Mercedes et tout espoir de victoire. A l'aube, un autre favori, le suédois Carlsson (co-équipier : son beau-frère Stirling Moss) est à son tour éliminé. Les voitures dérapent dans la boue à 130 km/h. Quelques-unes heurtent les arbres ou les rochers, d'autres s'enfoncent jusqu'aux essieux. On voit alors le copilote surgir comme un démon et, soit seul, soit aidé d'autochtones, pousser la voiture engluée; quand celle-ci démarre, il a juste le temps de sauter sur le marchepied placé à l'arrière et de se cramponner (suite page 25)

One Swaheli sentence could be the motto of the 13th East African Safari: "Tafadhali saidia sukuma gari yangu?", which means "Would you please help me to push my car?", all the competitors soon learn to summarise this sentence in one expressive "sukuma". This cry was heard everywhere where there was mud and there was mud everywhere.

At 6.0. p.m. on the evening of Thursday, 15th April, 85 competitors left Nairobi at three minute intervals. The order of setting off had been decided by drawing lots. The first to leave were the Singh brothers, in Volvo PV 544; and last but not least two French men, Verrier and Vanson in a Citroën DS 19. To set off last in a rally of this sort means that you have to suffer the consequences of the errors made by those in front as well as a road or track churned up by the passage of so many cars. A single car sideways in the mud and you can go no further, say there were 13 or 14 like this and the road is completely blocked for minutes or hours. Violent rain at night and the track is a swamp, lots of competitors left the road in a terrible state. The German Bohringer, hot favourite, leaves his Mercedes and all hope of victory. At dawn, another favourite, the Swedish Carlsson (with his brother-in-law Stirling Moss as co-driver) is in his turn eliminated. The last cars scrape through the mud at 130 km/h. Some pushed against trees and rocks, others sink down up to their axles. You can see the co-driver jump up like a demon from the car and aided by natives begin to push the bogged cars out of the mud on to firmer ground (Continued on page 25)





AU KENYA LES VOITURES VOLENT BAS

IN KENYA CARS FLY LOW

85 voitures au départ, 16 à l'arrivée, chiffres éloquentes: 69 voitures n'ont pu résister au profil démentiel de la piste. A certains endroits toutes décollaient des quatre roues. Beaucoup d'entre elles eurent un atterrissage définitif.

85 cars set out, 16 finished, these are the eloquent figures. 69 cars were unable to survive the mud and rocks on route. Certain spots all the cars had all four wheels off the ground, but only some made a definite landing.

(suite de la page 23) aux poignées fixées sur le toit à cet effet. Le samedi 17 à Nairobi, il ne reste plus que 42 concurrents. Les neuf Citroën sont là, même celle de Bianchi malade, même celle de Gendebien, abîmée par plusieurs tonneaux et dont le circuit hydraulique est alimenté avec de l'eau ! La fête continue... A Dar-Es-Salaam noyée sous un déluge, ils ne sont plus que 32 rescapés, parmi lesquels 7 DS bleues. Elles seront 5 (Lucette Pointet - Françoise Houillon, Bianchi-Jeeves, Verrier-Vanson, Neyret-Terramorsi, Temple Boreham-Collinge), le lundi de Pâques, à l'arrivée à Nairobi. 5 sur 17 voitures en tout et pour tout. Les frères Singh gagnent le classement général et Citroën la Coupe des Constructeurs. Alors se produit un coup de théâtre : on annonce que Temple Boreham-Collinge ont manqué un dernier contrôle de passage et sont mis hors course. Citroën perd la coupe.

(Continued from page 23). As soon as it starts there is just enough time to jump on the running board placed on the back and hang on to the handles on the roof, fixed there for this purpose. Once moving drivers dare not stop for their co-drivers until clear of the mud. On Saturday 17th at Nairobi, after 1500 miles, there remain no more than 42 competitors. The 9 Citroëns are there but Bianchi is sick and Gendebien's car is smashed in a collision with a lot of barrels, with its hydraulic circuit topped up with water! And the party goes on... At Dar-es-Salaam drowned in a flood there are no more than 32 left of which there are 7 blue Citroën DS's. On Easter Monday at Nairobi there were 5 Citroëns: Lucette Pointet-Françoise Houillon, Bianchi-Jeeves, Verrier-Vanson, Neyret-Terramorsi, Temple Boreham-Collinge, but this team, the leader of the DS's, have missed one of the last check points were therefore disqualified.



Photo Claude Azoulay, Jean Claude Sauer (Paris-Match)

QUI EST SPATSCHEK ?

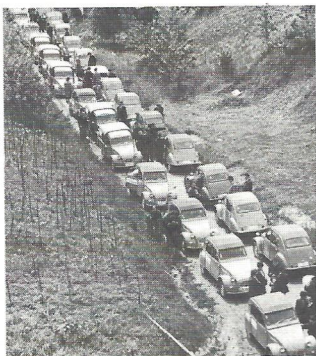


Photo Primozic Bojo - Ljubljana (Citroën n° 10.8).

KOPER (Yougoslavie). — A l'initiative d'un groupe d'étudiants de Maribor, appuyés par Tomos, la société qui monte les voitures Citroën en Yougoslavie, un grand rallye concentration de 2 CV s'est tenu dans le courant du mois de juin autour de la ville de Zavrh, au cœur du vignoble slovène. La presse, la radio, la télévision, ont donné un grand retentissement à cette manifestation à l'issue de laquelle fut décidée la création du « Club des possesseurs de 2 CV », première association de ce genre à voir le jour en Yougoslavie. A l'arrivée à Zavrh, une banderole accueillait les conducteurs : « Bienvenue aux Spatscek ». Qui est Spatscek ? C'est, dans la tradition folklorique yougoslave, un gamin pas très beau mais malin et débrouillard, pauvre en argent mais riche de cœur, le frère en somme de cet adolescent qui s'appelle en France Gavroche. Désormais, en Yougoslavie, Spatscek-Gavroche, c'est la 2 CV. Nouveau surnom taquin et amical pour une petite voiture qui les collectionne. Surnom devenu officiel depuis que le nouveau dictionnaire slovène le cite comme synonyme du mot « automobile ».

WHO IS SPATSCHEK ?

KOPER (Yugoslavia) - At the suggestion of a group of students from Maribor and backed by Tomos, the company which assembles Citroën cars in Yugoslavia, a big rally of 2 CVs was held during June around the town of Zavrh, at the heart of the Slovene wine region. The press, radio and television created great interest in this function at which it was decided to form a "2 CV owners Club", the first association of its kind in Yugoslavia. Upon arrival at Zavrh, drivers were greeted by a banner which proclaimed "welcome to Spatscheks". Who is Spatschek ? In traditional Yugoslav folklore, he is a young boy, not very good looking but clever and resourceful, poor in money but rich in heart, in fact, the brother of that French youth called Gavroche. From now on, in Yugoslavia, the 2 CV will be known as Spatschek-Gavroche. A new teasing but friendly nickname for this little car to add to its collection. A nickname which has become official now it appears in the new Slovene dictionary as a synonym for the word "automobile".

DRAPEAUX POUR 24 H

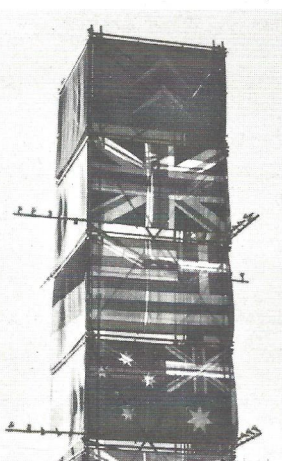


Photo Betain - Lessault (Citroën n° 10.6).

LE MANS (France). — Pendant 24 heures, à la grande kermesse annuelle

de l'automobile, une tour de 16 mètres s'est parée des drapeaux de tous les pays du monde pour attirer sur le Stand Citroën du « village » plus de 150.000 personnes. Elles purent admirer, de jour comme de nuit, une luxueuse Pallas, une ID toute blanche et deux Panhard 24 aux couleurs de la saison : cerise et quetsch. Un peu plus loin, au stand de la Société des Ingénieurs de l'automobile, une DS en coupe exhibait tous les secrets de l'hydraulique : suspension, freins, direction, changement de vitesse.

FLAGS AT LE MANS 24 HOURS

LE MANS (France) - For 24 hours, at the great annual automobile fair, a 50 ft. tower was decked out with the flags of all nations to draw more than 150,000 people to the Citroën Stand in the "village". Day and night, they were able to admire a luxurious Pallas, an all white ID and two Panhard 24 in the colours of the season : cerise and plum. A little further on, at the stand of the Society of Automobile Engineers, a DS drophead coupe showed all the secrets of hydraulics : Suspension, brakes, steering, and gear changing.

TENUE DE ROUTE : 96 % POUR LA DS

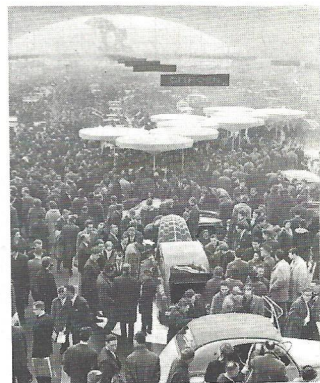


Photo de Vrée A.N.V.B. La Haye (Citroën n° 10.14).

AMSTERDAM (Hollande), record d'affluence au Salon de l'Automobile qui

s'est tenu en février dernier. A cette occasion, le grand quotidien *Algemeen Handelsblad* a publié le résultat d'une enquête ayant porté sur 3 400 automobilistes hollandais. Pour chaque type de voiture, il fut demandé à chaque automobiliste la qualité qu'il appréciait le plus. Le plus haut pourcentage fut obtenu par la DS 19 dont 96 % de conducteurs ont signalé la tenue de route, 76 % le confort. La 2 CV obtint 83,15 % de réponses en faveur de sa tenue de route et 94,2 % en faveur de son économie. L'Ami 6 obtint 86,9 % pour sa tenue de route et 65,2 % pour son confort, 80,4 % pour son économie. A la question « votre prochaine voiture sera-t-elle de la même marque que l'actuelle? », Citroën vient en tête avec 79,3 % de réponses pour la DS et l'ID 19. Au second rang : la 2 CV (78,9 %).

96 % FOR CITROEN ROAD HOLDING

AMSTERDAM (Holland) *This year there was a record attendance at the Amsterdam Motor Show in Holland, held last February. On this occasion the big daily newspaper Algemeen Handelsblad published the result of a survey carried out with 3,400 Dutch drivers. For each class of car the drivers were asked what qualities they appreciated the most. The highest percentage was obtained by the DS — 96% of drivers mentioned its road holding, and 76% comfort. The 2 CV got 83.15% of replies in favour of its road holding and 94.2% in favour of its economy. The Ami 6 brought 86.9% for road holding, 65.2% for comfort and 80.4% for economy. To the question "Will your next car be of the same mark as the present?", Citroën led with 79.3% of replies for the DS and the ID. Second came the 2 CV (78.9%).*

ŒUFS DE CANARDS

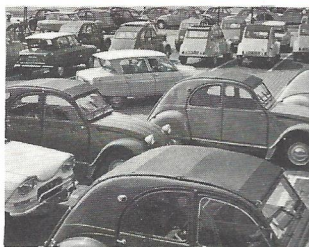


Photo National Foto Persbureau Amsterdam (Citroën n° 10-12).

AMSTERDAM (Hollande) Elles étaient 425 à s'être donné rendez-vous, des 2 CV et des AMI 6 de Hollande. Neuf heures chantaient au carillon. Le rallye allait commencer. Les hommes empoignaient leur volant, les enfants se contenaient à grand peine. Le rendez-vous était à 70 km. En cinq heures il fallait rassembler, comme dans un poème de Prévert : un bonbon acidulé vert, une pomme de pin sur une branche de chêne, une petite échelle faite de 10 allumettes, une coquille d'œuf vide mais entière. Quelles épreuves pour les AMI 6 et les 2 CV, quel ravissement ou quelle déception pour leurs occupants!... et cette petite fille en 2 CV, qui, après des kilomètres de randonnée sans incident, brise la coquille d'œuf au moment de la présenter! Dans la bonne humeur générale, les gagnants furent complimentés par le Président du « 2 CV Club Nederland », mais le grand vainqueur de la journée ce fut une fois encore le « vilain petit canard », ainsi qu'on appelle la 2 CV en Hollande où circulent plus de 40.000 canards de ce genre.

"UGLY DUCKLINGS"

AMSTERDAM (Holland) *There were 425 Dutch 2 CV's and Ami 6's ready to go. Nine o'clock struck. The rally starts. Men gripped their steering wheels, the children could hardly contain their eagerness, the rendez-vous was 43 miles away. In 5 hours they must collect, just as in a poem by Prevert, a green*

acid drop, a fir cone on an oak branch, a little ladder made out of 10 matches, an egg shell, empty but whole. What a test for the Ami 6's and 2 CV's, what joy or what disappointment for their occupants... and that little girl in a 2 CV who after travelling miles without incident breaks the egg shell at the moment of handing it over. There was good humour all round whilst the winners were congratulated by the President of the Dutch 2 CV Club, but the real winner of the day was once again the 'ugly duckling' - as the 2 CV is called in Holland, where more than 40,000 ducklings of this sort are in daily use.

FERIA BARCELONA



Photo Frenzer - Barcelona (Citroën n° 10.5).

BARCELONE (Espagne). — L'Espagne n'a pas (pas encore, dit-on) de Salon de l'automobile et c'est la Foire annuelle de Barcelone qui remplit cet office. Cette année, au début du mois de Juin, le stand Citroën, décoré de panneaux reprenant les illustrations et le graphisme des brochures publicitaires, a connu la grande affluence. 25.000 2CV ont été vendues l'an dernier en Espagne.

BARCELONA FERIA

BARCELONA (Spain) - *As yet (it is said) Spain has no Motor Show and it is the annual Barcelona fair which fulfills this function. This year, at the beginning of June, there was a huge crowd to see the Citroën stand where illustrations and diagrams based on publicity brochures, were displayed on panels. 25,000 2 CVs were sold in Spain last year.*

échos

KIMONO - TV



Photo Citroën n° 10.9.

RENNES (France) — Au pays du sourire, quelque chose a changé. Les fleurs ne poussent plus seulement sur les cerisiers, mais sous les antennes de télévision. Le dernier printemps en a apporté deux, fraîches écloses, en France, l'une tenant pour la tradition, l'autre pour le modernisme; l'une en kimono, l'autre en anorak. Mais c'est avec un même sourire que les envoyées spéciales de la TV nipponne cultivent les problèmes économiques (elles les repiquent au printemps). Sujet de leur reportage : les Grands de l'automobile mondiale. Elles venaient de Tokyo filmer l'usine bretonne de Citroën. C'est fait : elles ont mis dans leur boîte tout l'atelier de carrosserie, toute la ligne de montage de l'AMI 6. De Rennes-La-Janais, elles ont dit : « C'est aussi beau que le Fuji-Hama ».

In the country of perpetual smiles something has changed. No longer are the flowers only on cherry trees but now also under television aeriels. Last spring brought forth two newly budded flowers to France : two special correspondents of Japanese T.V. - one representing tradition, the other modernity ; one in a Kimono, the other in an anorak.

The subject of their documentary : the giants of the world's motor car industry. They came from Tokyo to film the Citroën factory in Brittany. Now the film is finished : they have in their cans all the body-shop, all the assembly line of the Ami 6. They say of Rennes-la-Janais, 'It's just as fine as Fuji-Hama'.

10 ANS D'HYDRO-PNEUMATIQUE



Photo Level - Genève (Citroën n° 10.15).

GENÈVE (Suisse). — Pour Citroën, le dernier Salon de Genève fut celui du 10^e anniversaire de la suspension hydropneumatique. Au centre du stand, une maquette animée, grandeur nature, montrait au public comment, depuis 1955 un liquide et un gaz réagissent l'un sur l'autre dans la suspension à hauteur constante des DS et ID 19, pour la plus grande sécurité et le meilleur confort de leurs occupants.

10 YEARS OF HYDROPNEUMATIC SUSPENSION

GENEVA (Switzerland) - For Citroën, the last Geneva Motor Show was the 10th anniversary of hydropneumatic suspension. At the center of the stand was a full size working model which demonstrated to the public, how, since 1955, a liquid and a gas reacting upon each other provides the constant height suspension of the DS and ID 19, offering greater safety and comfort to passengers.

BALLON - BINIOU



Photo Benoist Saint-Maur (Citroën n° 10.16.)

PARIS (France). C'est du grand, du beau foot-ball. Le jeu est animé, la partie égale... 2-2..., on joue les prolongations. Le public hurle, les joueurs se déchaînent... à la 107^e minute le breton Lesquent s'empare de la balle, descend, trompe le gardien adverse... C'est fini : Citroën remporte la Coupe de France de foot-ball. C'était le 1^{er} Mai 1964, en finale de la Coupe nationale Corporative, l'équipe de l'usine Citroën de Rennes la Janais contre l'équipe de l'AS Ducellier.

FOOTBALL AT BINIOU

This is great football. The game is lively, the odds equal... 2-2 ... They are playing extra time. The spectators shout, the players let themselves go. At the 107th minute of play the Breton Lesquent gets the ball, darts forward, beats the opposition... it is all over: Citroën has won the French Football Cup. This was the 1st May, 1964, the final of the National Co-operative Cup, with the Citroën-Rennes team against the Ducellier team.



Le 30 Mars 1965 à 10 H 45,
la quatre millionième
traction avant Citroën
est sortie de chaîne.
C'était une berline AMI 6
et cela se passait à l'usine
de Rennes la Janais.

*On the 30 th of March 1965
at 10.45 A.M., the four mi-
llionth front-wheel-drive
Citroën came off the produc-
tion line. It was an Ami 6
saloon which was produced
at Citroën's " Rennes-
la-Janais " factory.*

4.000.000 DE TRACTIONS



Photo de Seynes (Citroën n° 10.19)

C'est le 3 Mars 1934 que la première Traction Avant Citroën fut présentée aux concessionnaires de la marque réunis quai de Javel. Les réactions furent diverses. Elles annonçaient les commentaires du public à qui la nouvelle voiture fut montrée en Octobre, au Salon de l'Auto. Les uns s'enthousiasmèrent, les autres hochèrent la tête : « La Traction n'est qu'une attraction... Comment voulez-vous qu'on y monte : elle n'a pas de marche-pied!... Trop révolutionnaire! Elle ne durera pas six mois! »

Elle dura 23 ans, jusqu'au 31 Août 1957, date de sortie de la dernière 11 BL.

LA PREMIÈRE T. A.

Les recherches de paternité technique sont souvent ardues. Le plus souvent, tout a été inventé par un précurseur génial qui n'a pu développer ses découvertes, faute, à l'époque, de techniques et de matériaux appropriés. On s'accorde cependant à voir dans l'ingénieur lorrain Cugnot l'inventeur de la traction avant. En 1777, il mit au point son « Fardier », véhicule à usage militaire, mû par une chaudière à vapeur placée à l'avant.

D'autres chercheurs suivirent, mais plus l'histoire de l'automobile avance, plus ses nouveautés ne peuvent être prises en considération que lorsqu'elles passent dans le domaine public, c'est-à-dire quand un constructeur les fabrique en grande série et les commercialise avec succès.

30 ANS D'AVANCE

André Citroën, pour la traction avant, fit plus et mieux que n'avaient fait Adler et DKW en Allemagne. Et ce fut le lancement de la type 7 A de 1934 qui devait stupéfier les foules « parce qu'elle n'avait pas de marche-pied ». C'était une berline surbaissée à châssis-carrosserie monocoque « tout acier » d'une ligne aérodynamique, à moteur flottant à chemises humides amovibles et soupapes en tête. Suspension révolutionnaire : barres de torsion sur roues indépendantes. Une tenue de route exceptionnelle lui permettait de rouler en sécurité à plus de 100 à l'heure. Par la suite, la Traction devait passer de 7 à 11 CV et c'est sous cette version qu'elle ne tarda pas à s'incorporer au décor quotidien de la France.

Mais bientôt d'autres tractions voient le jour chez Citroën : la 15 Six en 1938, l'utilitaire Tub (ancêtre de l'actuel fourgon H), la 2 CV en 1948, la DS 19 en 1955, l'ID 19 en 1957, l'AMI 6 en 1961. Engagée la première sur la voie du progrès, la société Citroën entendait ne pas abandonner son avantage. Se spécialisant pendant trente ans dans le domaine qu'elle avait abordé la première, elle a construit maintenant plus de 4 millions

de tractions avant et s'est assuré une expérience sans prix et une avance technique considérable. Dans le monde entier « Citroën » est devenu synonyme de « Traction avant ».

TOUS Y VIENNENT

L'exemple fut imité. Grand est désormais le nombre des ralliements à la formule du tout à l'avant que certains décriaient tant il n'y a pas si longtemps; ils adorent aujourd'hui avec une admirable conviction ce qu'hier encore ils brûlaient avec une agressive certitude.

Une chose est à remarquer, c'est qu'aucun des constructeurs ayant une fois tâté de la traction avant ne l'a ensuite abandonnée : en Allemagne, DKW, Goliath, Trabant; en Angleterre Lloyd Arrabella, Alexander, Riley avec la Elf, Wolseley avec la Hernet, BMC avec Austin et Morris 850, 1100, 1600; en Suède, Saab dès 1946 avec la 92 qui deviendra la 93; en Italie Lancia avec la Flavia et la Fulvia, Autobianchi avec la Primula. En France, l'évolution est spectaculaire : Panhard adopte la nouvelle formule avec la Dyna X 86 dès 1945; en 1947 Peugeot sort son D4 utilitaire, prélude à la 204 de 1965; l'Estafette Renault est de 1959, suivie des R4 et R16. Les américains seuls restent réticents; ils y viendront! déjà Ford a sorti la Taunus 12M et l'on dit que General Motors...

POURQUOI LA T. A.

Dans la traction avant, les roues avant sont à la fois motrices et directrices. Le principe consiste à grouper dans la partie antérieure de la voiture tous les organes mécaniques. Des joints homocinétiques transmettent la puissance du moteur aux roues avant (qui peuvent braquer jusqu'à plus de 40 degrés). Ceci permet : de dégager totalement le reste de la voiture (plancher plat), d'augmenter l'adhérence des roues motrices et directrices, d'avancer le centre de gravité du véhicule pour lui donner un équilibre permanent en accord avec le mouvement. Dans un virage, tandis que l'effort moteur d'une voiture à roues arrière motrices s'exerce dans l'axe de la voiture (donc tend à sortir vers l'extérieur du virage), l'effort d'une traction s'exerce dans le sens des roues directrices, c'est-à-dire dans le sens de la trajectoire que doit suivre le véhicule.

Si l'on ajoute que le centre de gravité se trouve placé en avant du centre de poussée de la force centrifuge, on comprend que la stabilité de la voiture soit meilleure en courbe et que les limites du dérapage soient reculées. Tout ceci d'ailleurs n'est-il pas contenu dans le vieux proverbe qui affirme qu' " il ne faut pas mettre la charrie avant les bœufs " ?

It was on the 3rd March, 1934, that the first front wheel drive Citroën was presented to the Company's Distributors gathered at quai Javel. The reactions were varied. Here, in advance, were the comments of the public to whom the new car was to be shown in October at the Paris Motor Show. Some were full of enthusiasm, others shook their heads: "Front wheel drive is only a gimmick". "Won't last more than 6 months".

The first front wheel drive Citroën was a low-built saloon of all-steel monocoque construction and aerodynamic lines with 'floating power' engine having detachable wet liners and overhead valves. The suspension was revolutionary: torsion bars on independent wheels. Exceptional road holding gave it a safe speed of more than 62 m.p.h. Front wheel drive then passed from the 12 to the 15 HP and in this form it soon became part of the daily scene in France. It was a world success for 23 years, until 31st August, 1957 when the last light 15 was built.

In the meantime, other front wheel drive cars had come to light at Citroën: the Six in 1938, the commercial vehicle the Tub (forerunner of the H van), the 2 CV in 1948, the DS in 1955, the ID in 1957, the Ami 6 in 1961. Since they were first on this path of progress Citroën did not see fit to let go their advantage. Specialising for 30 years in this field, they have now built more than 4 million front wheel drive vehicles and have an inestimable

experience and a very considerable technical advantage. All over the world "Citroën" means "Front wheel drive".

The example was imitated. Great is the number of manufacturers who have rallied to the formula of "everything in the front" that was decried by some not so long ago; they take up today, with marvellous conviction the ideal they railed against so aggressively yesterday.

One point is remarkable—no manufacturer having once tried front wheel drive has yet given it up: the Germans with DKW., Goliath, Trabant; the English with Lloyd Arrabella, Alexander, some BMC models of Austin, Morris, Riley and Wolseley; the Swedes with Saab; the Italians with the Lancia Flavia and the Fulvia, Autobianchi with the Primula. In France Panhard takes up the new formula with the Dyna X86 in 1945; in 1947 Peugeot bring out its commercial D4, the forerunner of the 204 in 1965: the Renault Estafette starts in 1959 followed by the R4 and R16. Only the Americans remain reticent, but they are coming, already Ford has brought out the Taunus 12 m...

One after the other, every manufacturer is adopting the old saying "Don't put the cart before the horse".

With front wheel drive, with disc brakes, and soon with body work and suspension—numerous manufacturers have followed Citroën's example and have thus proved them to be right.



PHOTOTHÈQUE amis



Citroën n° 2 A. 16



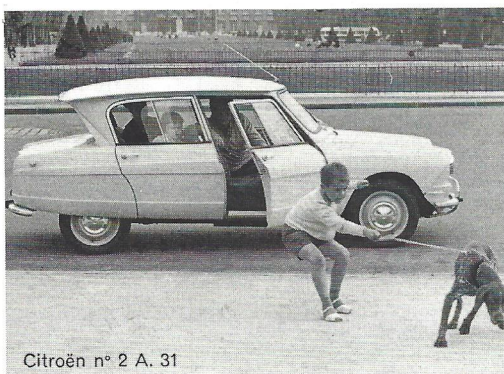
Citroën n° 2 A. 20



Citroën n° 2 A. 8



Citroën n° 2 A. 9



Citroën n° 2 A. 31



Citroën n° 2 A. 19



Citroën n° 2 A. 28



Citroën n° 2 A. 26

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 x 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 x 24 cm prints you request.



Citroën n° 2 A. 21



Citroën n° 2 A. 22



Citroën n° 2 A. 27



Citroën n° 2 A. 13



Citroën n° 2 A. 25



Citroën n° 2 A. 10



Citroën n° 2 A. 4



Citroën n° 2 A. 8



CHEZ L'ANTIQUAIRE

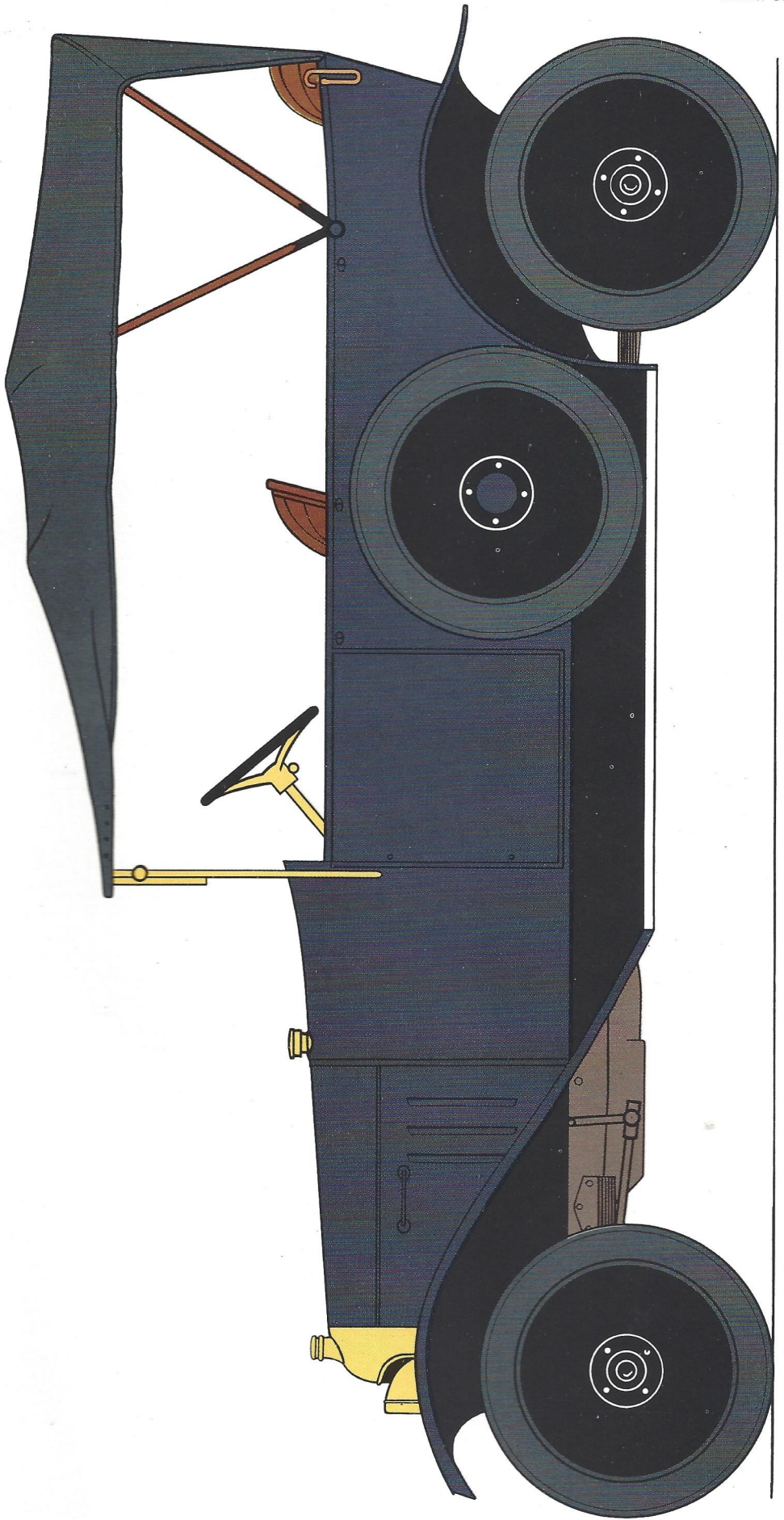
Citroën 10 hp type A - 1919

Cette voiture, la première en date dans la production Citroën, fut la première automobile européenne construite en grande série. Elle a été aussi la première voiture économique livrée complète. Elle fut une des premières voitures françaises à avoir le volant de direction à gauche, la première voiture de grande série à démarreur électrique. Prix en 1920: 11.000 francs.

FICHE TECHNIQUE: Citroën type A, alias 10 HP, alias 8/10. Puissance fiscale : 8 CV. **MOTEUR :** 4 cylindres en ligne, monobloc, à soupapes latérales, 4 culasses amovibles, alésage 65 mm, course 100 mm, cylindrée 1.327 cc. Vilebrequin 2 paliers. Puissance réelle 18 ch à 2.100 tr/mn, régime maximum 2.400 tr/mn. Circulation d'eau par thermosiphon (pas de pompe à eau). Pas de ventilateur. Carter inférieur du moteur en aluminium. Graissage du vilebrequin sous pression par pompe à palettes. Allumage par magneto RB. Démarrage électrique. Réservoir d'essence sous l'auvent AV, alimentation par gravité (25 l), carburateur Solex. **EMBRAYAGE :** à disque sec unique. **BOITE DE VITESSES :** 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. **TRANSMISSION :** arbre de transmission avec flectors Hardy, pont AR, rapport 9 × 44 ou 10 × 44. **ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.** **SUSPENSION :** ressorts 1/4 elliptiques superposés réalisant un effet d'auto-amortissement grâce à des flexibilités différentes (pas d'amortisseurs séparés). **FREINS :** frein à pied sur mouvement, poulie à la sortie de la boîte (pédale à droite de l'accélérateur). Frein à main sur tambours des roues AR. **PNEUS :** à roue pleine, 710 × 90, pression de gonflage 4 kg/cm². 1 roue de secours sur côté gauche. **CHASSIS :** empattement 2,835 m. Voies AV et AR 1,19 m. Longueur hors tout 4,4 m. Largeur hors tout 1,41 m. Hauteur (capote fermée) 1,75 m. **POIDS** 720 kg à vide. **CARROSSERIE :** torpédo 4 places, 3 portes. Autres types de carrosserie : torpédo 3 places, coupé 3 places, conduite intérieure 3 portes, fourgon plateau. **PERFORMANCES :** vitesse maximale 65 km/h. Consommation aux 100 km : essence 7,5 l, huile 0,250 l.

This car, the first Citroën production model, was the first European car to be mass produced (22,700 cars up to December, 1920, of which 20,000 were produced in 1920 alone). It was the first inexpensive car to be supplied complete (with 5 wheels fitted with pneumatic tyres, one of which was the spare wheel mounted on the left hand side - electric lighting and starter - hood, etc...). It was one of the first cars to be fitted with disc wheels of pressed sheet metal devised by Michelin in 1914. Designed by engineer Jules Salomon, the Citroën A was presented in Paris on 4th June, 1919 and was on sale to the public early in 1920 at a price of 11.000 Francs, considerably lower than that of similar cars of other makes.

TECHNICAL SPECIFICATION: Citroën Type A, alias 10 H.P., alias 8/10. Treasury rating 8 C.V. (10 H.P.) **ENGINE:** 4 cylinders in line, monobloc, side valve, 4 removable cylinder heads, bore 65 mm., stroke 100 mm., capacity 1,327 c.c., 2 bearing crankshaft. Actual power 18 b.h.p. at 2,100 rpm. Thermosiphon water circulation (no water pump) No fan. Aluminium engine crankcase. Crankshaft pressure lubricated by vane type pump. R. B. magneto ignition. Electric starter. Petrol tank under the front scuttle, gravity feed. (25 l.) Solex carburettor. **CLUTCH :** dry single disc. **GEARBOX :** three speed ball change lever in the centre of the floor. **TRANSMISSION :** propshaft with Hardy couplings, rear axle ratio 9 : 44 or 10 : 44. **ELECTRIC LIGHTING :** **SUSPENSION :** 1/4 elliptic leaf springs underhung axles, self shock absorbing due to varying flexibility (no separate shock absorbers). **BRAKES :** foot brake on shaft, pulley on gearbox drive shaft (pedal on the right of the accelerator). Hand brake on rear wheel drums. **TYRES :** On disc wheels, 710 × 90, tyre pressure 57 lb/sq. in.; 1 spare wheel on left side. **CHASSIS :** wheelbase : 9.29 ft ; track, front-rear ; 3.90 ft ; overall length : 14.32 ft ; overall width : 4.62 ft ; height (hood up) : 5.74 ft ; weight : 1.587 lbs. **BODY :** Torpedo shaped 4 seater, 3 doors. Other types of body, torpedo 3 seater, coupé 8 seater, saloon 3 doors, open van. **PERFORMANCE :** maximum speed : 40,3 m.p.h. **CONSUMPTION:** petrol 37,5m.p.g.



Citroën 10 hp type A, 1919

