



12

LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par le Service de Presse de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement.

Quarterly information bulletin edited by the Citroën company Press Service. Free reproduction of texts and photographs.

sommaire :

	Page
Editorial	3
Deux marins en 2 CV	4
Echos	7
Chiffres de production	11
Edition spéciale : la vie privée de Dyane	13
Première saharienne	33
Photothèque : Dyane 6	34
M comme Maserati	36
Pourquoi 2 cylindres	38
Rallyes	40
Chez l'antiquaire la B 10 :	42

contents :

	Page
Editorial	3
Citroën prize "Around the World"	4
Echoes	7
Production figures	11
Special feature: Dyane's private life	13
First performance through the Sahara	33
Photograph library: Dyane 6	34
Citroën + Maserati	36
A flat-twin, why?	38
Rallies	40
The Antiquary's corner : the B 10	42

Rédaction, administration : Société Citroën, Service de Presse, 133, quai André Citroën, Paris XV*, Téléphone : 828.70.00 (60 lignes groupées) postes 2932 - 2931 - 2099. Télex n° 27817 Paris.



Photo de couverture : Sur les marches du printemps, il y a tant de belles filles... Des garçons les attendent pour les conduire vers les campagnes épanouies et les jardins flamboyants. Dans la Dyane 6 des joyeuses escapades, il y aura place aussi pour le petit chien. Il croit que la Dyane est à lui et la défend des intrus en aboyant féroce-ment. Ne le détrompez pas : Dyane est à tous ceux qui aiment les beaux jours, le soleil, la jeunesse. Vous en aurez la preuve dans notre Edition Spéciale (page 13).

On the way to Spring, pretty girls are legion... Boys are waiting to drive them out towards the burgeoning countryside and its bright-hued gardens. Puppy too has his seat in the Dyane 6 of evasion. He is convinced that the Dyane is his own, and barks ferociously to defend it from suspicious strangers. Don't undecieve him: Dyane is for all who love fine days, the sun and youth. You will find proof of this in our Special Edition (page 13).

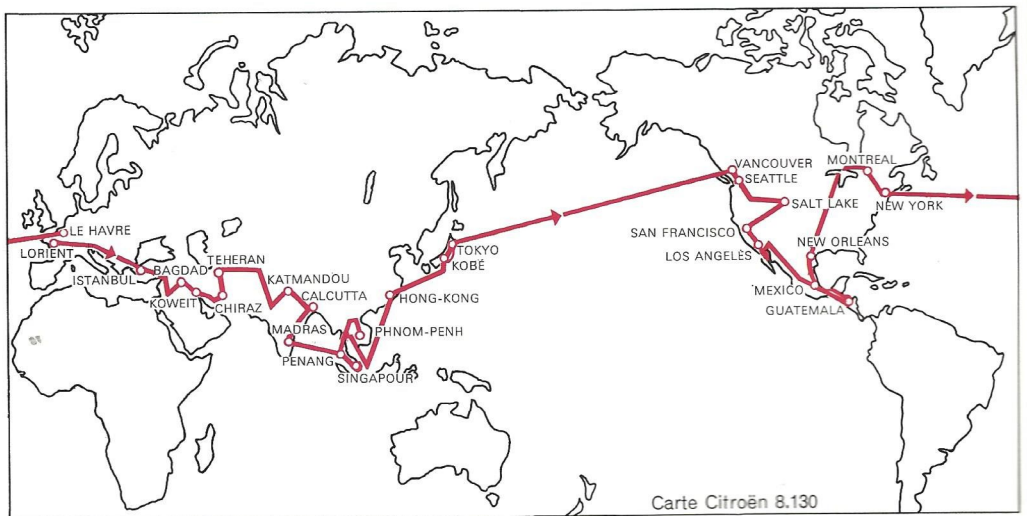
Photo Raymond de Seynes (Citroën n° 3 C 90).

éditorial

Durant de longues années, la 2 CV a rempli sa mission. Elle a été, pour les français comme pour beaucoup d'hommes du monde entier, le moyen de transport à toutes fins que l'après-guerre exigeait. Sa clientèle a évolué avec l'ensemble de l'économie. Une partie d'entre elle souhaitait que la voiture élémentaire de base répondît de plus près encore à l'évolution des goûts et des besoins dans le domaine du déplacement individuel. Ces goûts et ces besoins sont essentiels parce qu'ils sont l'apprentissage de l'automobile pour les uns, l'installation dans l'usage de l'automobile pour les autres. Ces goûts et ces besoins définissent la Citroën Dyane 6 commercialisée au début de cette année. Développement naturel prévu du modèle présenté en automne 1967 avec, pour des raisons de fabrication, un moteur de 425 cc, Dyane 6 présente un nouvel aspect des Citroën de petite cylindrée. La formule du moteur de deux cylindres à plat refroidis par air a été maintenue (si vous voulez savoir pourquoi, consultez les pages 38 et 39) mais un ensemble mécanique plus puissant (moteur 602 cc) confère à Dyane 6 une vitesse et une nervosité accrues. Transposition de ce qui fut proposé jadis par la 2 CV qu'elle renouvelle, Dyane 6 possède son style propre et une personnalité marquée. Déjà ils suscitent autant de passions qu'en provoqua sa devancière, pendant vingt ans critiquée et aimée. C'était une raison suffisante pour que nous en fassions le sujet de notre Edition Spéciale.

For many long years, the 2 CV has been fulfilling its mission. For the French, as for people of many countries throughout the world, it has proved the allpurpose means of transport called for by the post-war period. Its clientele has developed with the general economy. Part of it desired that the basic, elementary car should ever more closely comply with the evolution of taste and needs where individual transportation is concerned. These tastes and needs are essential, for they represent an introduction to motoring for some, and for others their accession to the use of a car. These tastes and needs define the Dyane 6, put on the market at the beginning of this year. A natural and foreseen development of the model presented in Autumn 1967 (with a 425 cc engine for reasons of production) the Dyane 6 shows a new aspect of small-capacity Citroën cars. The principle of the air-cooled flat twin has been retained (if you want to know why, read pages 38 and 39), but a more powerful engine (602 cc) makes the Dyane 6 faster and more responsive. A transposition of what was in the past offered by the 2 CV, which it renovates, the Dyane 6 has its style and a personality of its own. These are already arousing as much passionate discussion as did its forebear, which for twenty years was as strongly criticized by some as it was loved by others. Such was the reason for our making it the topic of our Special feature.

2 CV AU LONG COURS



Deux marins de Lorient, lauréats 1967 du Prix Citroën du Tour du Monde pour leur voyage de 60000 km à bord d'une fourgonnette 2 CV

Claude Layec, 28 ans, officier de pont de la marine marchande, et Serge Deligny, 34 ans, officier radio de la marine marchande, se rencontrent à bord du "Galion" qui fait la ligne d'Amérique du Sud. A force de ne voir que les ports et de n'être sur la terre ferme que des passants furtifs, ils ont envie de connaître les arrière-pays.

C'est ainsi qu'ils décident de rallier Lorient à Pékin par la route et achètent dans ce but une fourgonnette 2 CV d'occasion (47.896 km au compteur). Avec elle, du 8 Août 1966 au 27 Septembre 1967, ils vont parcourir 60.434 km, à travers 25 pays d'Europe, d'Asie et d'Amérique, couchant pendant 13 mois dans leur voiture, prenant un repas par jour et ne buvant que de l'eau.

Ils empruntent l'itinéraire classique de l'Orient : Italie, Yougoslavie, Bulgarie, Turquie, avec un crochet par la Syrie, le Liban, la Jordanie, l'Irak, le Koweït. Puis : Iran, Afghanistan, Pakistan, Inde, Népal. D'Inde, ils gagnent la Malaisie par bateau, parcourent la Thaïlande, le Laos, le Cambodge et s'embarquent pour le Japon où ils séjournent plusieurs mois. Le congé de Deligny venant à échéance, il regagne la France par le Transsibérien tandis que Layec s'en va en Alaska. Seul cette fois, il traverse le Canada, les Etats-Unis, le Mexique et le Guatemala. Il revient aux Etats-Unis pour s'embarquer à New-York vers la France.

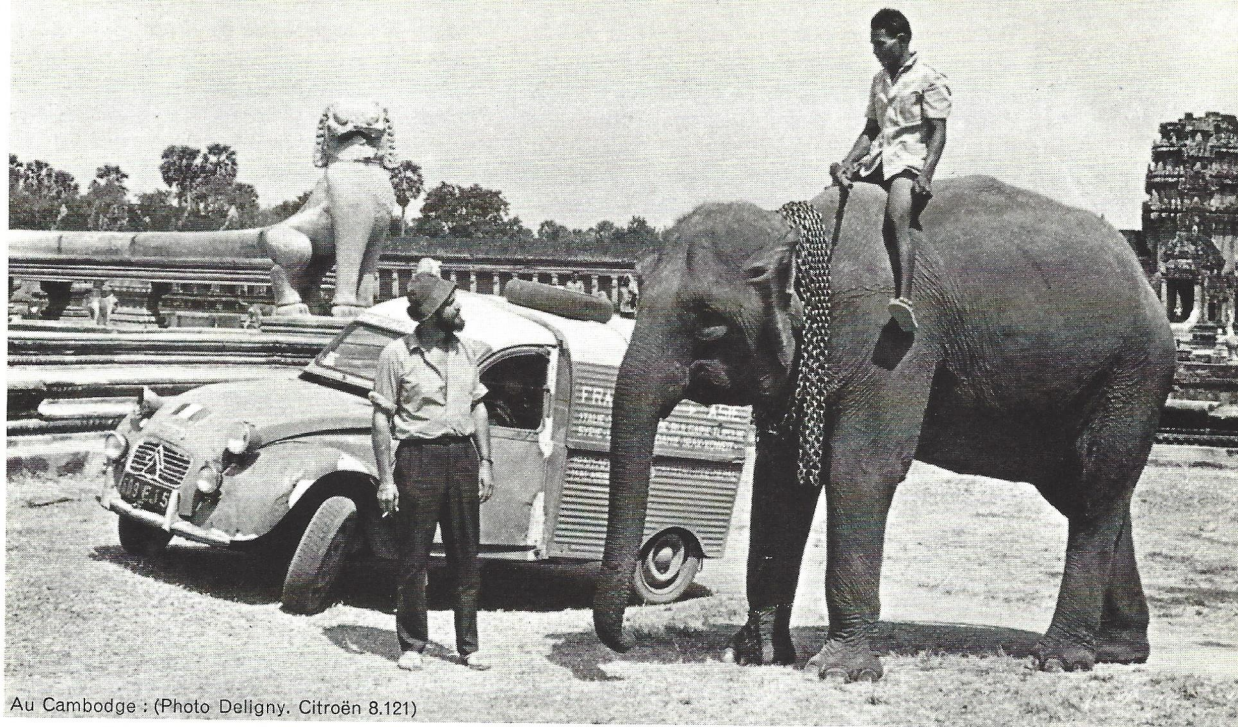
Les deux marins financent leur expédition en travaillant. Ils posent des pipelines en

Two Lorient sailors win the 1967 Citroën round-the-world prize with their 37,500-mile trip in a 2CV light van.

Claude Layec, 28, executive officer in the Merchant Navy, and Serge Deligny, 34, radio officer in the Merchant Navy, met aboard the goods ship "Galion" on the South America run. Tired of seeing nothing but ports and of only being furtive visitors on terra firma, they wanted to get to know the inland districts. So they decided to go by road from Lorient to Peking, and to this end bought a second-hand 2 CV light van (with 47,896 km - nearly 30,000 miles - on the clock). Aboard this car, between 8th August 1966 and 27th September 1967, they were to cover 37,500 miles through 25 countries in Europe, Asia and America, sleeping in the van, only eating one meal a day and drinking nothing but water.

The two sailors financed their expedition by working. They laid pipelines in Iraq. To pay for their boat fare from Bangkok to Hong-Kong, they fed and watered a herd of buffaloes in the hold. In Japan, they became apocryphal cheese-monger and Paris policeman during the French commercial fortnight... The brotherhood of seamen is not a legend : they were helped in the ports by their fellow-seafarers who occasionally put them up for the night or gave them a square meal.

Their adventures were of all sorts : They visited Hagia Sophia in Istanbul by slipping in among the ranks of a Bulgarian Government mission. At night, on the frightful desert mountain tracks beyond Aleppo and with their 2 CV carrying much more than a normal load, they had an accident ; Claude woke up with a start : "What are you



Au Cambodge : (Photo Deligny. Citroën 8.121)

Irak. Pour payer leur passage de Bangkok à Hong-Kong, ils nourrissent et abreuvent une cargaison de buffles. Au Japon, ils sont maître fromager et agent de police parisien d'occasion pendant la quinzaine commerciale française...

La solidarité des gens de mer n'est pas un vain mot : ils sont aidés dans les ports par leurs camarades navigants qui parfois les hébergent une nuit ou leur offrent un repas ; la Compagnie Générale Transatlantique offre à Claude Layec le retour de New-York en France pour lui et sa voiture.

De leur Odyssée, Layec et Deligny ont tiré non pas un, mais deux livres, chacun écrivant sa propre relation des événements. Leurs aventures sont variées : ils visitent Sainte Sophie à Istanbul en se glissant dans les rangs d'une délégation gouvernementale bulgare. De nuit, sur la terrible piste des montagnes désertiques après Alep, leur 2 CV plus qu'en surcharge, c'est l'accident ; Claude se réveille en sursaut : "qu'est-ce que tu fais ? " Serge répond : " je rate mon virage "... ils se retrouvent après plusieurs tonneaux une centaine de mètres plus bas. Ils travaillent deux jours avec l'aide de paysans syriens pour hisser la voiture sur la piste et la remettre en état par leurs propres moyens (Serge retaille au couteau les circuits électriques grillés). Ils traversent l'Irak en pleine épidémie de choléra et sont, pour ce motif, refoulés à la frontière d'Iran ; ils bivouaquent plusieurs jours par 50° à l'ombre dans le no man's land entre les deux frontières ; ils sont totalement démunis car ils ont fait expédier leur traveller's chèques à Téhéran. De retour à Bagdad, ils travaillent pour une compagnie pétrolière dans le Kurdistan. Au Koweït, ils essaient de vendre leur sang (10 dollars les

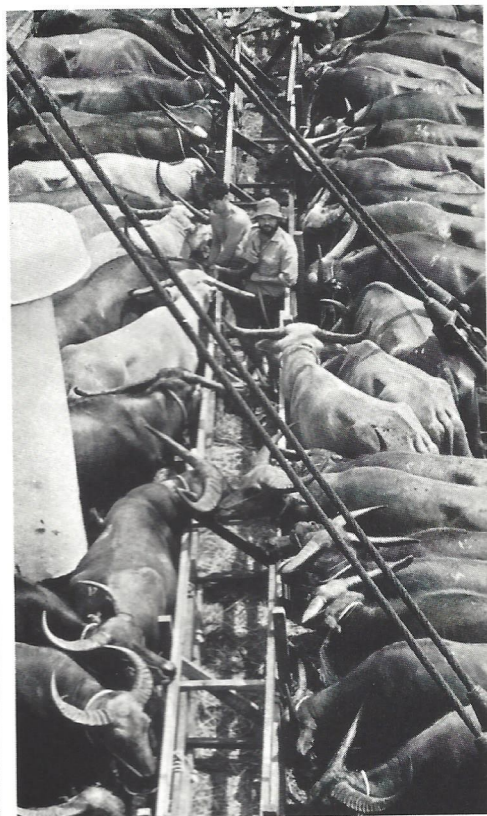
doing ?". Serge replied : "I am missing a bend"... and, after rolling over several times, they found themselves about 300 ft lower. They worked for two days with the help of Syrian peasants to haul the car back on to the track, and repaired it as best they might, (Serge, using a knife, rebuilt the fused electric circuits). They crossed Iraq while a cholera epidemic was raging, and were for this reason driven back at the Iranian frontier; they bivouacked for several days, in temperatures of 122° in the shade, in the no-man's-land between the two frontiers; they had absolutely no money, for they had had their travellers' cheques sent on to Teheran. Back in Baghdad, they worked for an oil company in Kurdistan. In Kuweit, they tried to sell their blood (10 dollars per 100 cubic centimetres), but trade was not brisk: stocks were very high. In Persia, they met the cold : 14° F every morning in the car, with stalactites hanging from the roof; the engine had to be warmed up with a spirit lamp. For Christmas, they were at the beatnik's great get-together at Katmandu; and a fine Christmas eve they had with them at the Globe Tavern, a small Nepalese restaurant known to young nomads from all over the world. In India, they fell victims to the classic incident: they hit a sacred cow, and were nearly lynched by the crowd. In Thailand, Claude had a bout of malaria, but a Belgian missionary father got him back on his feet in 48 hours. They ran out of money and went on a diet : a bowl of coffee in the morning, and one of vermicelli at night; they did without everything to save money for petrol. In Tokyo, they slept for a month in Aoyama cemetery. Near San Francisco, on 21st June, the longest day of the year, Claude was at the great rendez-vous for bearded and flower-bedecked

100 centimètres cubes) mais c'est la morte saison : il y a trop de stock. En Perse, ils connaissent le froid, — 10° tous les matins dans la voiture, des stalactites pendent du toit, ils doivent réchauffer le moteur au réchaud à alcool. Pour Noël, ils sont au grand rendez-vous des beatniks à Katmandou; ils réveillent gentiment avec eux à la Taverne du Globe, le petit restaurant Népalais connu des jeunes errants du monde entier. En Inde, ils ont l'incident classique : rencontre brutale avec une vache sacrée, et manquent se faire lyncher par la foule. En Thaïlande, Claude a un accès de malaria mais un père belge le remet sur pied en 48 heures. Ils n'ont plus d'argent et se mettent au régime : un bol de café le matin, un bol de vermicelle le soir ; ils se privent de tout pour acheter de l'essence. A Tokyo, ils dorment pendant un mois dans le cimetière d'Aoyama ("très tranquille et très reposant : quand les gardiens font leur ronde, il suffit de faire le mort"). A San Francisco, le 21 Juin, jour le plus long de l'année, Claude est, dans le Golden Gate Park, au grand rendez-vous des hippies barbus et fleuris. Il tente ensuite de traverser la Basse-Californie où des pistes dérisoires se perdent dans le sable et les cactées que le soleil chauffe à soixante degrés...

Attribué chaque année à l'équipage ayant accompli en 2 CV le voyage le plus intéressant, le prix Citroën du Tour du Monde a déjà été décerné dix fois. Son montant est de 10.000 F français. Pour faire acte de candidature, il suffit aux automobilistes de toutes nationalités voyageant en 2 CV ou en Dyane d'adresser leur dossier au service Propagande de la société Citroën avant le 1^{er} Novembre de chaque année.

hippies. He then tried to cross Baja California, where non-existent tracks peter out in the sand, among the cacti, at 140°...

Presented each year to the team having made the most interesting journey in a 2 CV, the Citroën Round-the-World Prize has already been given ten times. Its value is 10,000 French francs. In order to compete, motorists of any nationality travelling in a 2 CV or a Dyane merely have to send a file on their trip to Citroën's Propaganda Department before the 1st of November.

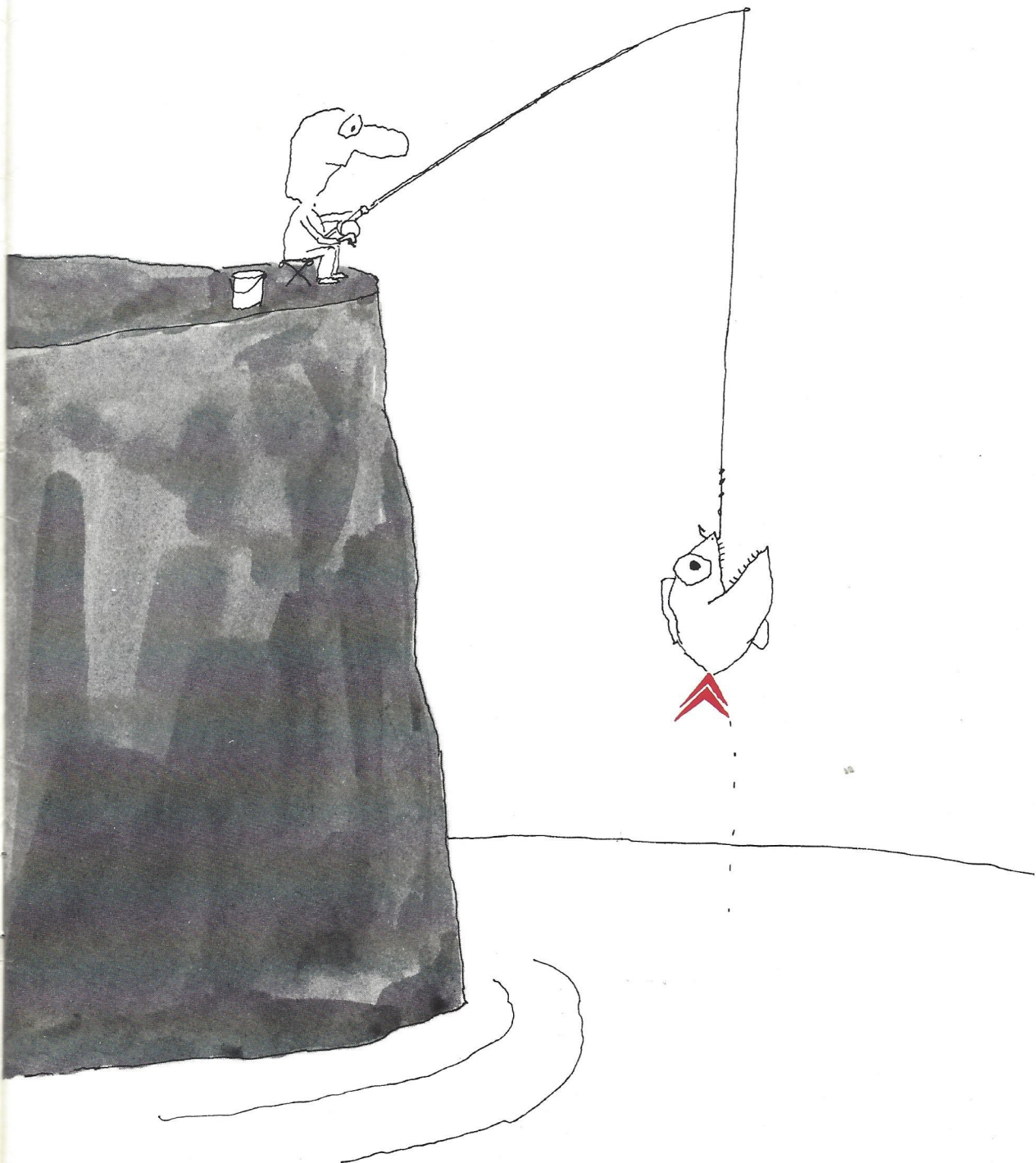


Transport de buffles (Photo Layec-Deligny. Citroën 8.120)



Japon (Photo Layec-Deligny. Citroën 8.126)

échos



échos

DYANE 4 : MOTEUR 435



Photo A. Martin (Citroën 3 C 13)

PARIS (France). Dyane 4 est désormais livrable équipée d'un nouveau moteur de 435 cc (68,5 x 59). Une puissance effective de 26 Ch SAE à 6750 t/mn (24 Ch DIN) lui confère plus de nervosité et une vitesse de pointe de 104 km/h (au lieu de 21 Ch SAE à 5.500 t/mn et 99 km/h pour la Dyane à moteur 425 cc). Rapport volumétrique 8,5 Couple maxi 3,1 m/k SAE à 4.000 t/mn (2,9 m/k DIN à 4.000 t/mn). Consommation : environ 5,5 litres.

DYANE 435 cc ENGINE

PARIS (France). Dyane 4 can henceforward be delivered fitted with a new 435 cc engine (68.5 x 59 mm, or 2.697 x 1.9685 inches). An effective power of 26 HP SAE at 6,750 r.p.m. (24 HP DIN) makes it more responsive and gives it a top speed of nearly 65 m.p.h. (instead of 21 HP SAE at 5,500 r.p.m. and 61,5 m.p.h. for the 425 cc-engined Dyane). Compression ratio: 8.5: 1. Maximum torque 3.1 mkg SAE (22.4 lbs.-ft.) at 4,000 r.p.m. (2,9 mkg DIN or 21 lbs.-ft. at 4,000 r.p.m.). Petrol consumption: about 52 m. p. g. (5,41 litres per a hundred kilometres according to DIN standard 70 030).

FEU VERT POUR 2 CV



Photo Malfait (Citroën 8.42)

FEU VERT POUR 2 CV PARIS (France). Pendant l'été dernier, treize moins de 25 ans, munis d'une bourse de 500 F et de 600 m de pellicule, partaient chacun vers une ville différente réaliser un reportage pour la Télévision Française. C'était la première phase de l'émission-concours " Feu vert " (producteurs Anne-Marie et Jacques Séguéla). L'un des candidats, Bernard Malfait, partait avec sa femme dans la 2 CV conjugale (41 000 km au compteur). Direction : Madras (aller-retour : 28 000 km, consommation moyenne : 5,2 litres aux 100). Bernard y a tourné un film sur... le cinéma indien, qui a été sélectionné et programmé par l'ORTF. Mais le plus bel exploit de la 2 CV n'a pas été filmé : douze jours " non stop " pour revenir de Delhi à Lille, soit 9.530 km y compris les gués (franchis quelquefois, il est vrai, avec l'aide des populations locales - voir photo). L'émission continue : cet été vingt nouveaux jeunes reporters vont prendre le départ pour la ville de leur rêve. Candidatures reçues jusqu'au 8 mai, au 16 de la rue d'Orchamp à Paris 8^e.

GREEN LIGHT FOR THE 2 CV

PARIS (France) - Last summer, thirteen under-25s, armed with a grant of 500 Francs and 2,000 feet of film, were off, each to a

different town, to shoot a news film for the French Television. This was the first phase in the contest-broadcast " Feu vert " (" Green light "), produced by Anne Marie and Jacques Séguéla. One of the candidates, Bernard Malfait, pushed off with his wife in the family 2 CV (which had already done over 25,000 miles). Destination: Madras (and back), 17,400 miles, petrol consumption 55 m.p.g. Bernard shot a film on... the Indian Cinema, which was selected and put on the air by the ORTF. But the 2 CV's finest feat was not filmed : 12 days non-stop for the return from Delhi to Lille, covering 5,920 miles, including fords (which, it has to be admitted, were sometimes crossed with the help of the local inhabitants - see picture). The broadcast goes on : this year, a fresh batch of 20 young reporters will head for the town of their dreams. The candidates can apply until 8th May, 16, Rue d'Orchamp, Paris 8^e.

AU SALON DE GENEVE



Photo Ph. Dreux (Citroën 10.270)

GENÈVE (Suisse). Comme tous les ans, un défilé gigantesque de toutes les marques automobiles ouvrirait le 38^e Salon international de l'Automobile de Genève (1303 exposants, 48.790 m² de stands). Comme toujours, Citroën, en bonne place, recevait une foule de visiteurs et de clients. Sur le stand, on remarquait particulièrement une DS 21 dont les phares pivotaient sur le rythme d'un commentaire explicatif et une Dyane aux cotes d'habitabilité apparentes.

THE GENEVA MOTOR SHOW

GENEVA (Switzerland). As yearly tradition warrants it, the 38th Geneva International Motor Show was preceded by a giant parade of all car makes (1,303 exhibitors, covering 530,000 sq. ft. of space). As ever, Citroën was well situated, and played host to a tremendous crowd of visitors and customers. More especially noted on the Stand was a DS 21, whose headlights switched to right and left on the rhythm set by a commentator's explanatory narrative, while a Dyane 6 internal dimensions were visually materialized. Both earnt everybody applause.

DS DES JEUX



Photo Ramascot Citroën 10.301)

GRENOBLE (France). A l'occasion des Jeux Olympiques d'Hiver, Citroën a mis douze DS 21 à la disposition de la municipalité de Grenoble et de la préfecture de l'Isère. Réservées au transport des personnalités de marque, elles sont venues renforcer la flotte des DS 21 de l'Elysée lors des cérémonies officielles.

OLYMPIC DS

GRENOBLE (France). During the Olympic Winter Games, Citroën placed twelve DS 21s at the disposal of the municipality of Grenoble and the Prefecture of the department of Isère. Reserved for the transportation of leading personalities they reinforced the Elysée Palace's fleet of DS's during the official ceremonies in the country.

COMMANDE HYDRAULIQUE POUR LES BREAKS

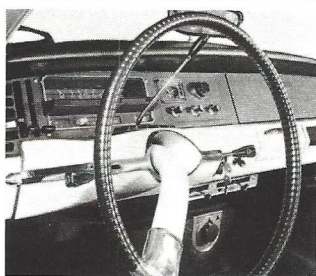


Photo Citroën 1 L 16

PARIS (France). Les breaks 19 ou 21 et leurs dérivés peuvent être équipés sur option d'une boîte de vitesses à commande hydraulique de type DS. Le tableau de bord reste celui de l'ID, mais avec un sélecteur des vitesses DS.

HYDRAULIC GEAR-BOXES FOR ESTATE CARS

PARIS (France). 19 or 21 estate cars or derived models can optionally be fitted with a DS-type hydraulic gear-box. The fascia remains that of the ID, but with a DS-type gear-selector lever. The option automatically includes assisted steering.

20 ANS D'HISTOIRE

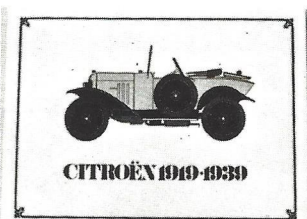


Photo Citroën 10.307

PARIS (France). Vient de paraître en librairie : l'Album « Citroën 1919-1939 », vingt ans d'histoire de l'automobile à travers 29 modèles Citroën (Delpire éditeur). Présenté en un beau volume 25 × 33 de 110 pages reliées pleine toile, c'est un document précieux qui fera le régal des amateurs. Il est possible de détacher ses 29 grandes planches en couleurs, par exemple pour les encadrer.

20 YEARS OF HISTORY

PARIS (France). Just out: the „Citroën 1919-1939” Album, 20 years of motor-car history seen through 29 Citroën models (published by Delpire). A handsome 110-page linen-bound volume measuring 10” × 13”, it is a valuable document to delight amateurs. Its 29 large coloured plates can be removed for fine framing.

LES V.U. D'AMSTERDAM



Photo National Foto Persburau (Citroën 10.276)

AMSTERDAM (Hollande). Le Salon d'Amsterdam est alternativement consacré aux voitures particulières et aux véhicules utilitaires. C'était cette année le tour de ces derniers. Sur le stand Citroën du R.A.I., les visiteurs purent voir camions, cars, breaks, fourgonnettes 2 CV et Dyane commerciales, sans oublier les H, vedettes locales puisqu'ils sont assemblés chez Citroën Amsterdam.

U. Vs. IN AMSTERDAM

AMSTERDAM (Holland). The Amsterdam Motor-Show is alternately devoted to private cars and utility vehicles. It was the latter's turn this year. On the Citroën stand at the RAI, visitors were able to look at trucks, buses, estate cars, 2 CV and Dyane commercial light vans, not forgetting the H models, local stars since they are assembled in Citroën's Amsterdam important and modern workshops.

échos

DEUX NOUVEAUX CAMIONS



Photo Citroën 5 F 44

Citroën ajoute à la gamme de ses véhicules utilitaires deux nouveaux modèles : le "480" (livré en châssis cabine avec moteur Diesel Perkins ou Man, en empattement 3 m ou 3,75 m, cabine "Club" ou "Confort", poids total en charge 7.400 kg) et le "800" (poids total en charge 11 T 900, châssis à traverse croisillonnée, longerons en acier spécial, suspension renforcée, livré en châssis cabine, avec moteur à essence ou Diesel, dans les empattements 3 m 30 ou 3 m 90 et dans les deux versions "Club" ou "Confort" au choix du client).

TWO NEW LORRIES

Two new models now extend Citroën's range of utility vehicles : the "480" delivered in chassis form with driver's cabin, with a Perkins or Man diesel engine ; wheelbase 9' 9 3/4" or 12' 3 1/4", "Club" or "Confort" drivers's cabin, all-up weight 16,315 lbs), and the 800 (all-up weight 26,435 lbs., chassis with X cross member, special steel side members, reinforced suspension, delivered in chassis form with driver's cabin, petrol or diesel engine, wheelbase 10' 3 1/2" or 12' 9 1/2", in either "Club" or "Confort" version according to choice).

CITROEN A METZ



Photo Citroën 10.296

METZ (France). Un jour, sur ce champ labouré, une usine moderne s'élèvera : dans le cadre d'un programme fixé par le gouvernement français, Citroën a porté son choix sur un terrain de 50 hectares de la zone industrielle légère de Borny, à l'est de Metz, pour la construction d'une usine de fabrications mécaniques. Cette opération s'inscrit dans la ligne d'une politique d'expansion orientée vers la décentralisation. La région de Metz a été choisie pour des raisons techniques et dans le but d'accroître les emplois industriels de cette zone. A une échéance correspondant aux délais de construction et d'aménagement, un effectif initial de 1.200 personnes y est envisagé.

CITROEN AT METZ

METZ (France). In accordance with a programme fixed by the French Government, Citroën's choice has settled on 125 acres (see photograph) of the light industrial zone at Borny, east of Metz, for the construction of a mechanical manufacturing plant. This operation is part of an expansion policy tending towards decentralization. The Metz region was chosen for technical reasons, and for the purpose of increasing industrial employment possibilities in this area. At a time corresponding to the end of the period required for the works' construction and equipment, an initial staff of 1,200 workers and employers is contemplated.

120 HEURES CONTRE L'ÉPOUVANTE

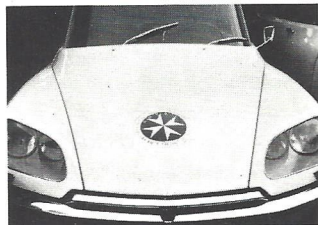


Photo Citroën 10.302

PALERME (Italie). Au cours des terribles séismes de Janvier en Sicile, 32 ambulanciers volontaires français se sont rendus sur place pour secourir les blessés. Chacune des 27 ambulances ID Citroën qui y participaient, sous le signe de la Croix de Malte des Œuvres hospitalières françaises, a parcouru, sur des itinéraires réputés impraticables et dans les pires intempéries, une moyenne de 5.000 km pendant 5 jours et 5 nuits d'activités de sauvetage pratiquement ininterrompues. Le Président de l'Association Nationale des Sauveteurs Ambulanciers écrit à Citroën : « De tout le matériel ambulancier sur place, seules nos 27 ambulances Citroën, se sont trouvées les mieux adaptées aux dures conditions de la mission à accomplir, grâce à leur suspension particulière et ont pu rendre les plus grands services sans enregistrer la moindre défaillance mécanique ».

120-HOUR FIGHT AGAINST PANIC

PALERMO (Italy). During the frightful Sicilian earthquakes in January, 32 volunteer French ambulance drivers went there to aid the wounded. Each of the 27 Citroën ID Ambulances taking part in this mission under the patronage of the French Maltese Cross covered, over roads reputed impassable and in the worst possible weather, an average of over 3,000 miles during the five days and nights during which

they afforded practically uninterrupted first aid. The President of the National Association of First Aid Ambulance Drivers wrote to Citroën, saying "Among all the ambulances on the spot, our 27 Citroëns were the only ones to be fully adapted for the very difficult circumstances of the operation, thanks to their special suspension; they were thus able to provide signal service, without a single mechanical failure on their part having been recorded by our drivers".

DYANE 6 A BRUXELLES



Photo Promotion (Citroën 10.271)

BRUXELLES (Belgique). Première officielle de la Dyane 6 au Salon de Bruxelles, du 17 au 27 janvier. Pour faire sa connaissance, les visiteurs se pressèrent nombreux sur le stand Citroën. En Belgique, marché difficile où s'affrontent 97 marques d'automobiles, Citroën se maintient depuis plusieurs années dans le groupe de tête des immatriculations.

DYANE 6 IN BRUSSELS

BRUSSELS (Belgium). Official premiere of the Dyane 6 at the Brussels Motor Show, 17th-27th January. To make its acquaintance, large numbers of visitors invaded the Citroën stand. In Belgium, a tough market competed for by 97 makes of cars, Citroën has for the past several years remained in the leading group as far as issue of licence-plates is concerned.

DS A TROIS PATTES (SUITE)



Photo Robert Lhommet (Citroën 10.258)

LE HAVRE (France). En Suède, au Canada, aux États-Unis, des DS ont circulé sur trois roues et ont plus ou moins défrayé la chronique. Pourquoi pas en France, s'est-on dit au Havre? L'expérience fut pleinement réussie : en mouvement ou à l'arrêt, la DS n'a jamais été affectée par l'amputation temporaire de sa quatrième roue. Stabilité et tenue de route, qualité de la suspension hydropneumatique ont été une fois de plus vérifiées. « Le Havre libre » a publié les photographies de la démonstration, qui n'est dangereuse que par l'émotion qu'elle provoque parmi les usagers de la route.

THREE-LEGGED DS (CONTINUED)

LE HAVRE (France). In Sweden, in Canada and in the United States, DSs have run on three wheels and received more or less attention from the press. And why not in France, was the question raised in Le Havre? The experiment met with complete success: moving or at rest, the DS was never affected by the temporary amputation of its fourth wheel. Stability and road-holding and the quality of the hydropneumatic suspension once again proved perfect. The daily "Le Havre Libre" published photographs of the demonstration, whose only danger is the shock it occasionally causes other road-users.

LE MEILLEUR MOULEUR DE FRANCE



Photo Citroën 10.311

PARIS (France). L'Atelier-Ecole de Citroën lui avait déjà décerné six prix d'honneur : Marc Planchenault, 19 ans, les a si bien mérités, qu'il vient d'y ajouter le 1^{er} prix du concours organisé par le Syndicat des fondeurs pour désigner le meilleur apprenti mouleur-noyaeuteur de France. Marc a surpassé 13 candidats venant de toute la France.

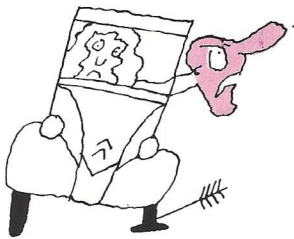
THE BEST MOULDER IN FRANCE

PARIS (France). He had already received six prizes from the Citroën School-Workshops: Marc Planchenault, 19, had deserved them so thoroughly that he has just been awarded the first prize in a competition organized by French Founders' Syndicate to name the best apprentice moulder-corer in France. Marc surpassed the thirteen candidates selected throughout France.

PRODUCTION 3 MOIS 1968

La production Citroën pour les trois premiers mois 1968 a été de 134.310 véhicules, dont 112.794 voitures particulières.

Citroën's production figures for the first three months of 1968 : 134.310 vehicles, including 112.794 private cars.



LA VIE PRIVÉE DE

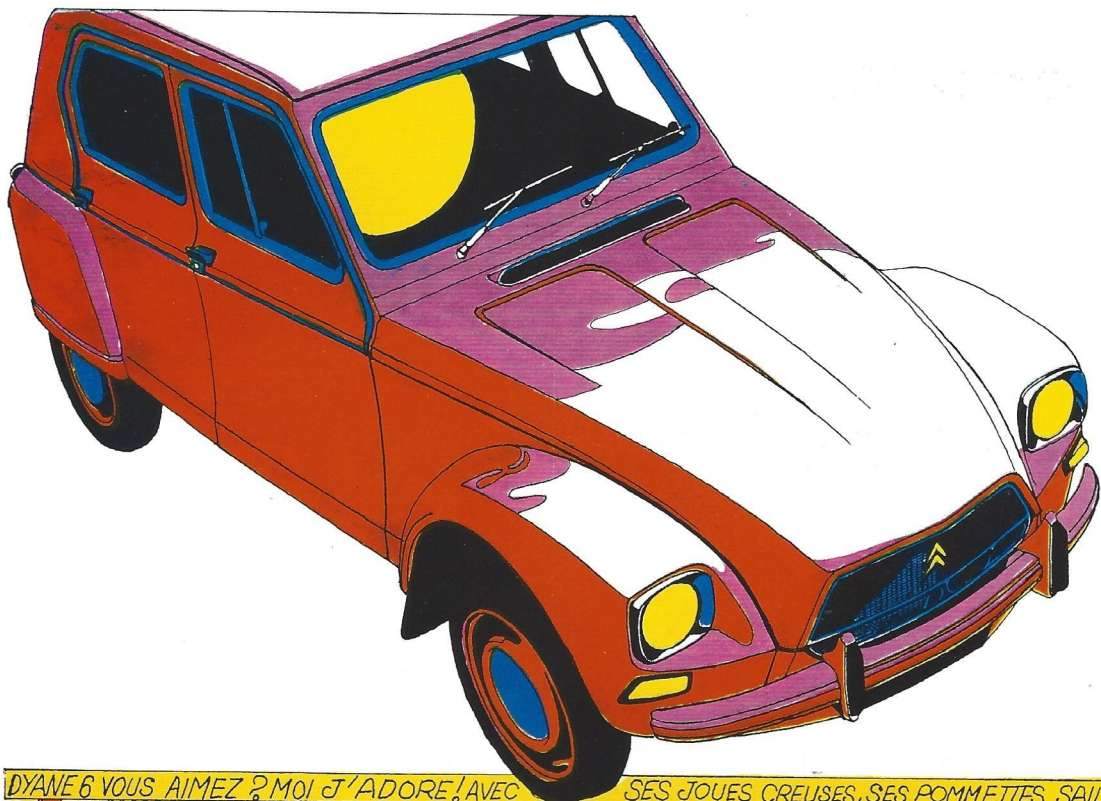
DAME



édition
spéciale

Certaines choses sont comme certains êtres, qui obligent à prendre parti. Dyane 6 proscrit l'indifférence. On est pour ou contre. Les neutres sont rares. Michel Quarez, 29 ans, est plutôt pour : il a dédié à Dyane une sorte de poème graphique, résolument contemporain, un hommage en forme de bande dessinée dont le final, sorte d'apothéose panthéiste, enthousiasme ou déconcerte. Nous n'avons su ni voulu résister au plaisir de vous le soumettre sans rien y changer. Disons : à titre expérimental.

For certain things, as for certain people, you cannot avoid taking sides. The Dyane 6 rules out indifference. You have to be for or against. Neutrality is practically unknown. Michel Quarez, aged 29, is among the "pros": He has dedicated to Dyane a sort of graphic poem in the most contemporary vein a homage in the form of a comic strip whose finale, a kind of pantheistic apotheosis, provokes enthusiasm or amazement. We could not and would not resist the pleasure of placing it before your eyes absolutely unmodified-shall we say "experimentally" ? Space imperatives have made it impossible for us to translate the text for each frame. In any case, the drawings are relatively intelligible without comments. English-speaking readers will however find below a short summary of the script : The Dyane 6 driver picks up his car in the parking lot at Orly, main Paris airport, where he had left it for several days. The engine fires at the first rev. of the starter and the car, loaded with luggage, takes the driver back in to Paris. On the way, it accepts a few extra hitch-hikers. Paris, the river Seine... park and unload. The next day, off they go again, heading South towards Provence, the Estérel, the sea and friends already on holiday. And now comes the apotheosis : they decide to give Dyane a fresh coat of paint. But what colour should be chosen ? The colour which best suits it : that of Nature itself, of the sky, of sea ; the colour we leave you the pleasure of discovering for yourself...



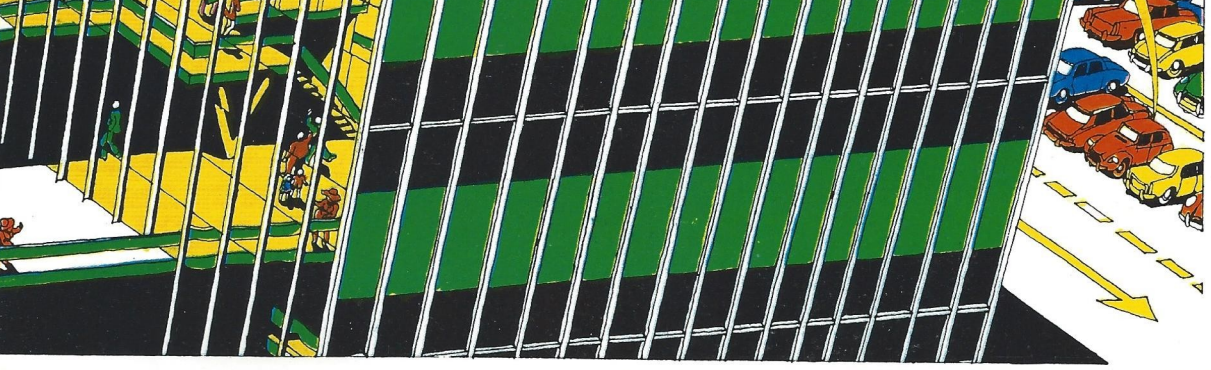
DYANE 6 VOUS AIMEZ ? MOI J'ADORE ! AVEC SES JOUES CREUSES, SES POMMETTES SAILLANTES



ET SON NEZ DE BICHE QUI Pousse LE VENT. FIDELE, SAGE, ELLE M'ATTEND... IMPAVIDE, IMPASSIBLE



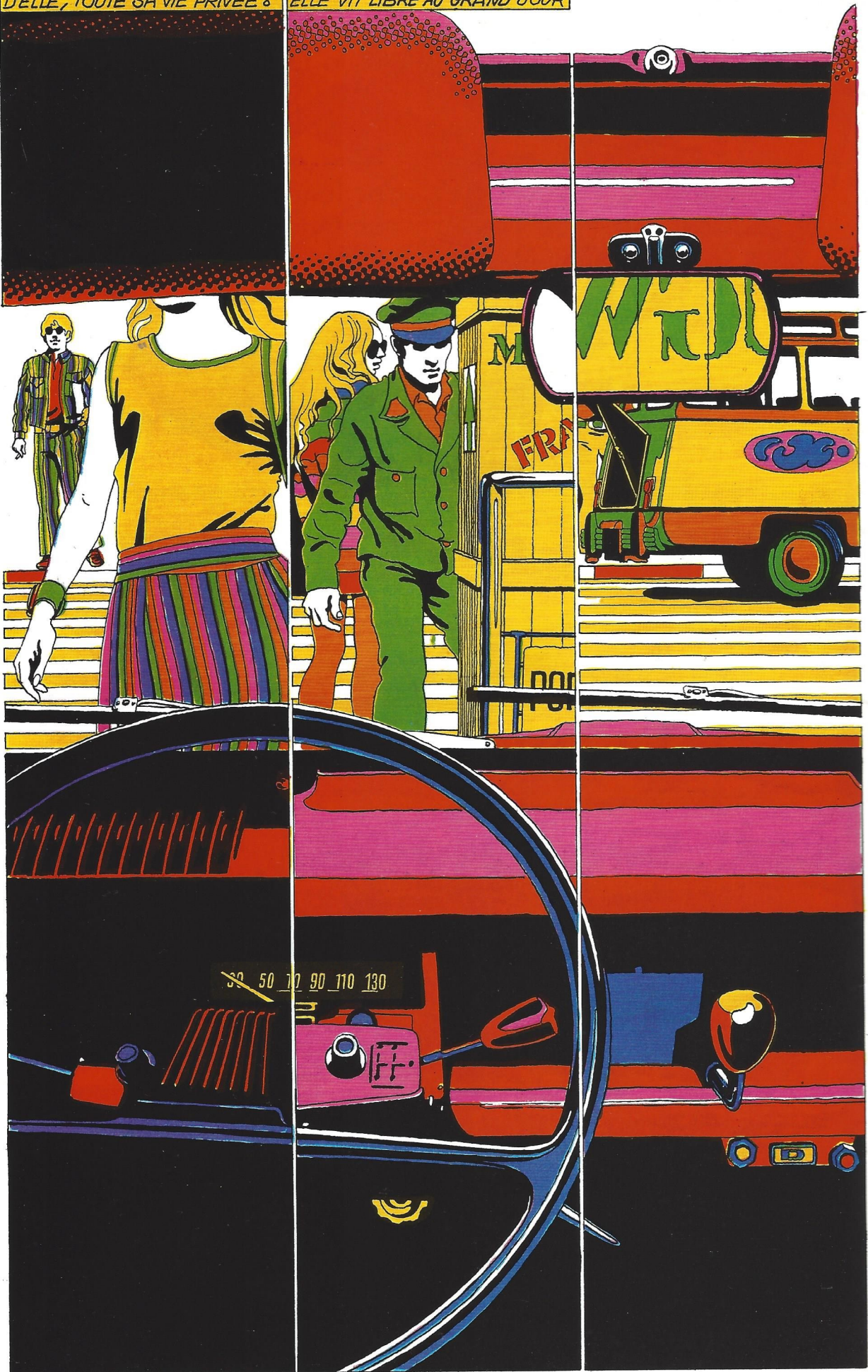
IMMARCESCIBLE : AU PARKING D'ORLY, JE L'AI LAISSEE SANS CRAINTE PLUSIEURS JOURS DANS LE FROID.



JE VOUDRAIS TOUT VOUS DIRE
D'ELLE, TOUTE SA VIE PRIVÉE ◦

MAIS ELLE N'A RIEN À CACHER,
ELLE VIT LIBRE AU GRAND JOUR

TOUTE DÉCAPOTÉE, HAYON OTÉ



ELLE EST TOUJOURS PRÊTE, NE FAIT PAS D'HISTOIRE
NE DIT JAMAIS NON. DÈS QU'ON LA TOUCHE...



ELLE DÉMARRE

QU'IL FASSE FROID, QU'IL FASSE CHAUD: AU QUART DE TOUR A 5000 TOURS! C'EST UNE VOITURE...

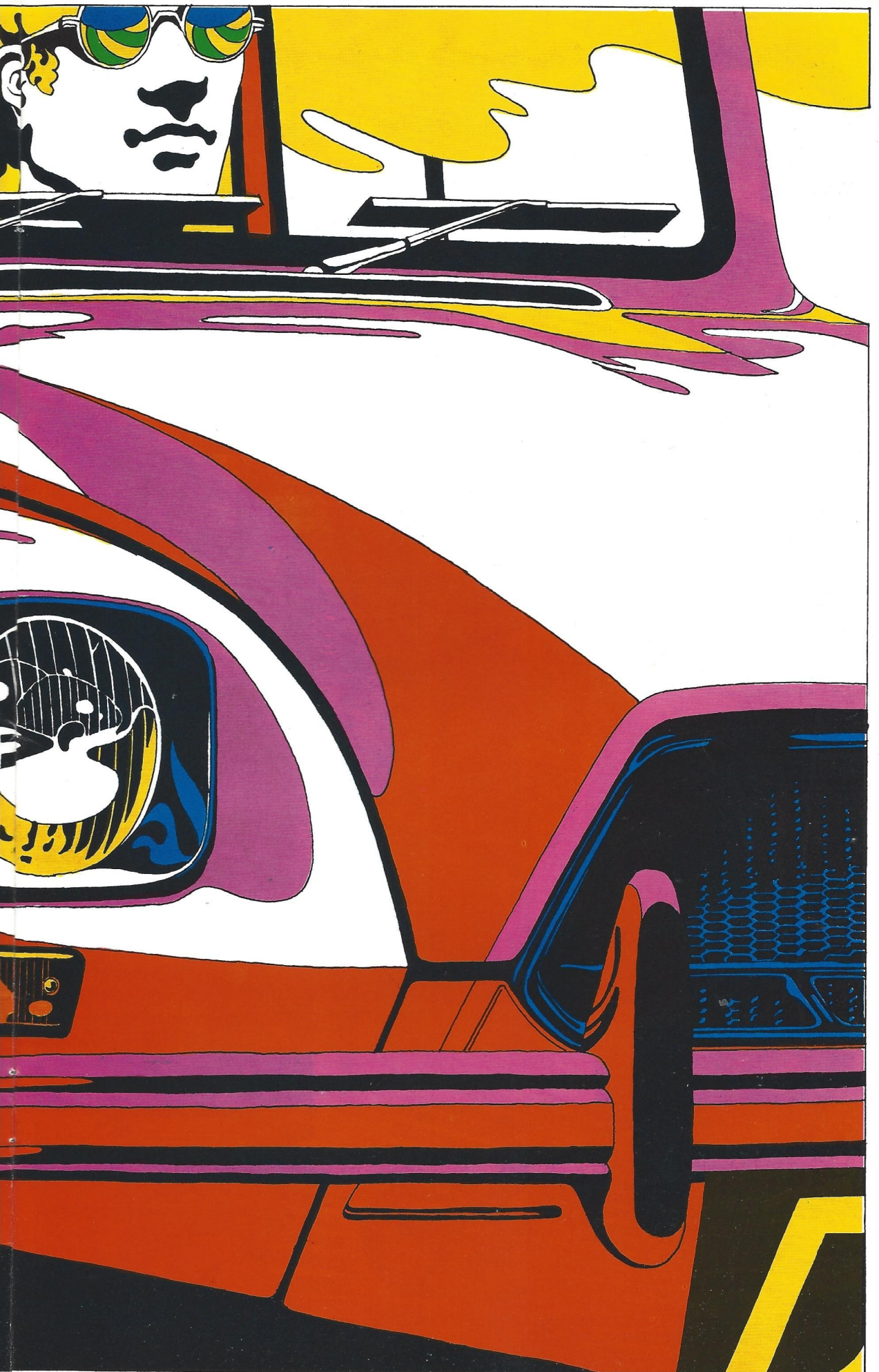


...À TOUT CASER. ELLE TRANSPORTE TOUT, SUPPORTE TOUT, EMPORTE TOUT. MÊME LA CONVICTION.

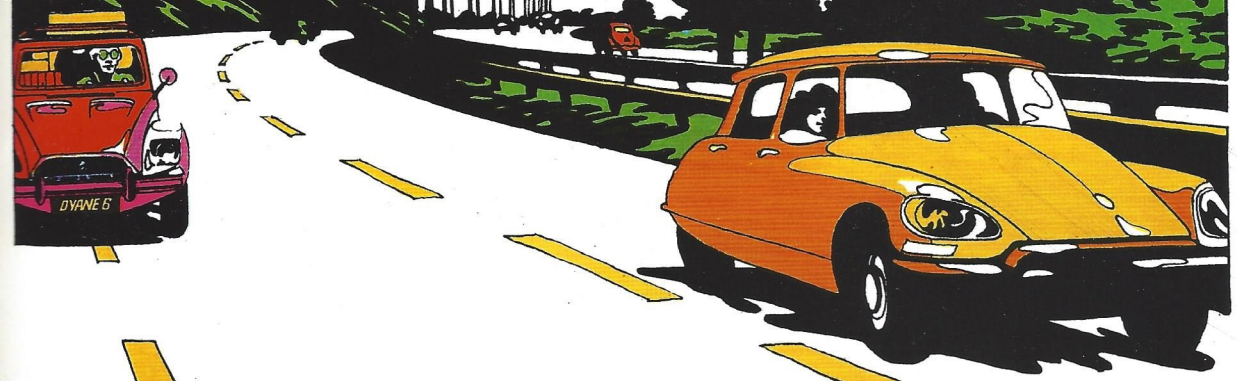




DYANE A PLUS D'UNE
CORDE À SON ARC:
CHARGÉE PLUS HAUT
QUE LE TOIT, PAS
GÊNÉE, VIVE ET
SÛRE, ELLE FILE



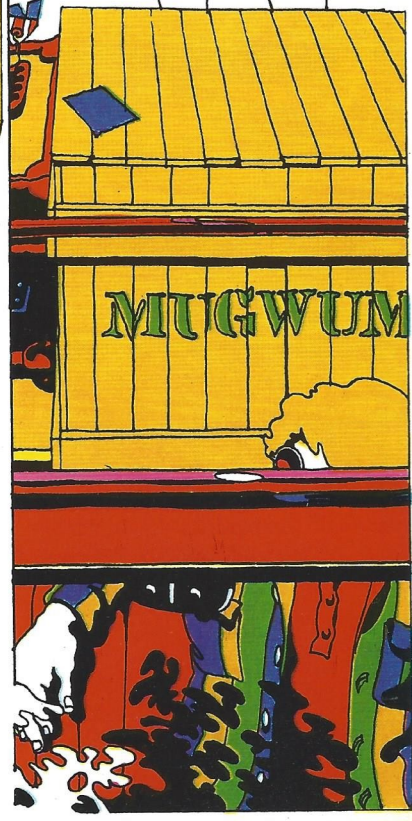
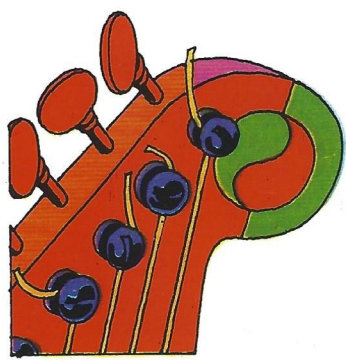
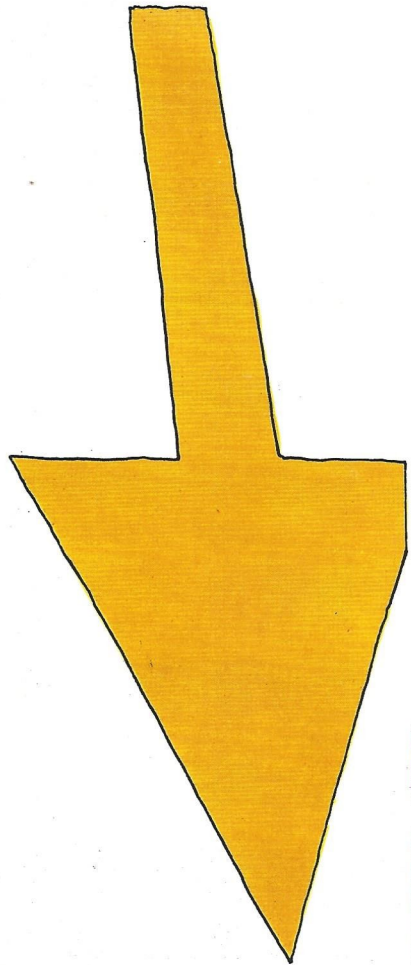
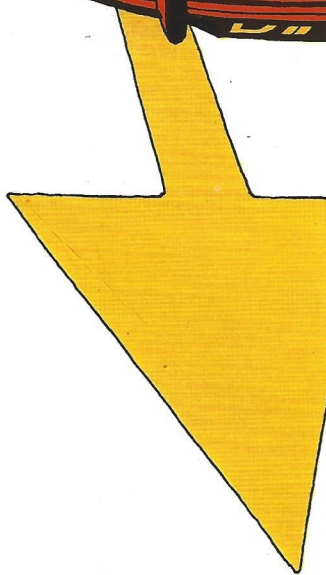
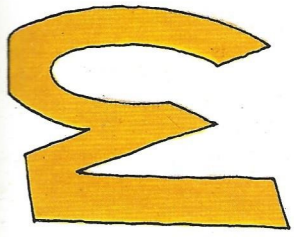
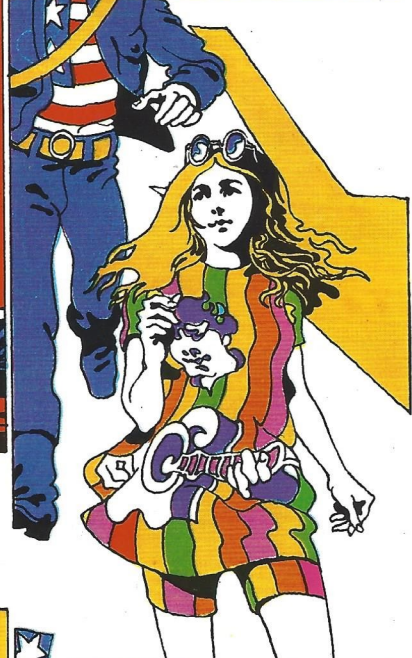
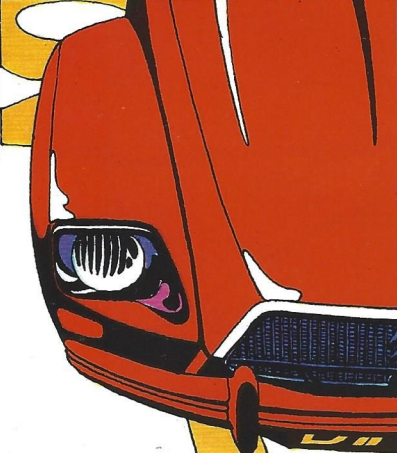
À 110, SUR L'AUTOROUTE



DYANE RONRONNE DE PLAISIR

SUBREPTICE, UN REFLET DE GUITARE

DÉJÀ, SOUS MON PIED, ELLE S'AUTO STOPPE





VOUS NOUS PRENEZ ?
VOUS ÊTES GENTIL

JE SUIS
GENTIL :
BIENVENUE
A BORD !

Hi !

LUI BARBU, ELLE SOURIT. ILS SONT MIGNONS, ILS SENTENT BONS. DYANE LES ABSORBE GAIEMENT.

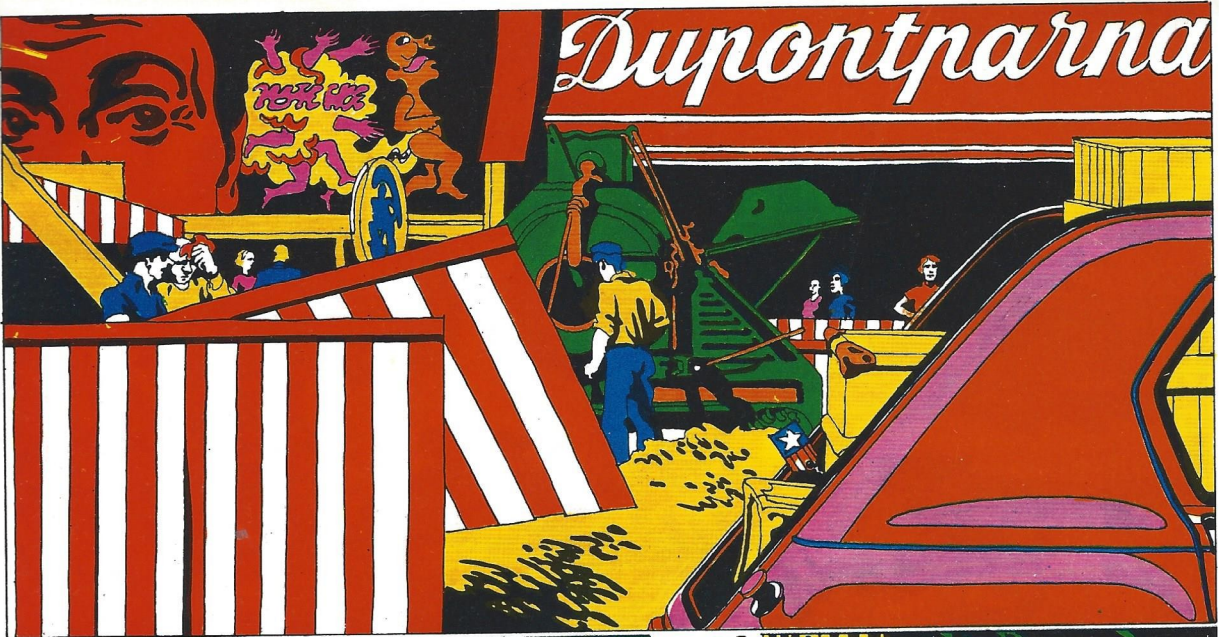


UN BIJOU
VOTRE AUTO
QUEL JOUJOU

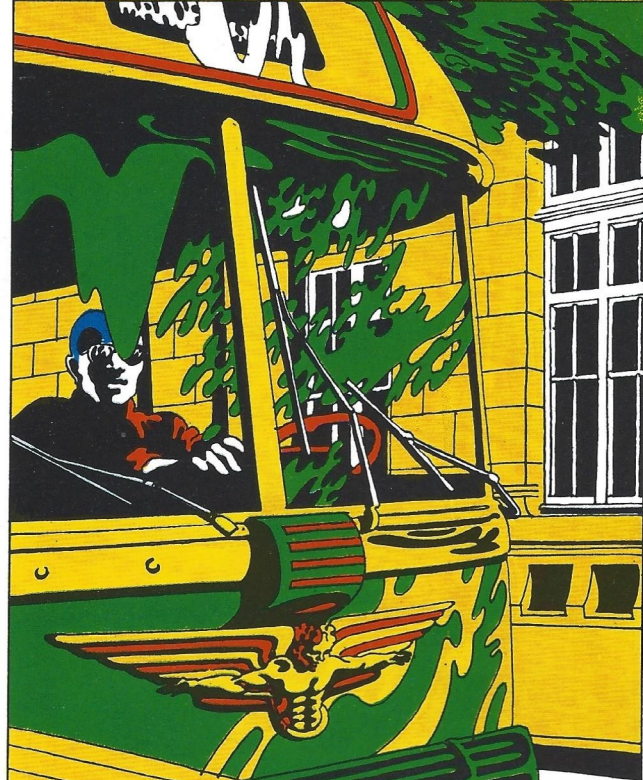
OUI MON
CHOU ?

PARIS...





NOUS DÉPOSONS NOS COMPAGNONS ET NOUS RENTRONS



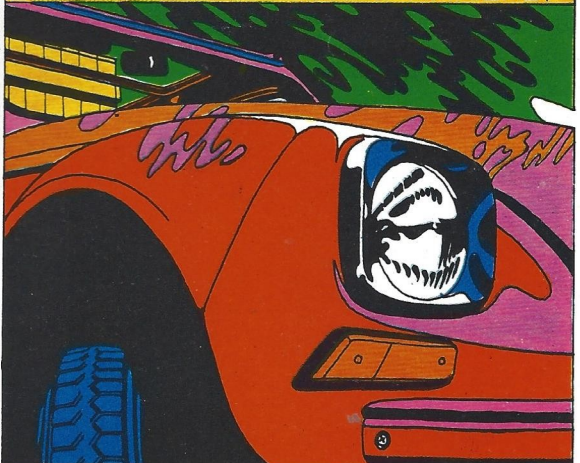
A LA MAISON, DYANE HABITE À MA PORTE. OÙ JE VAIS



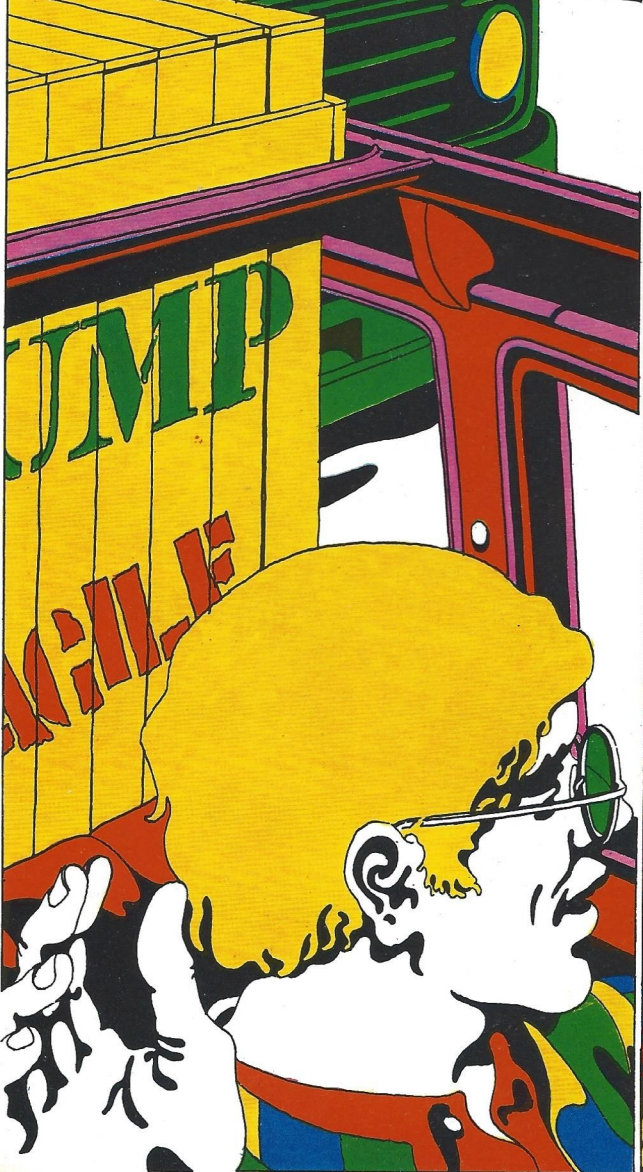
ELLE SE RANGE, PARTOUT ELLE EST À SA PLACE,



ELLE SE FAUFILLE, SE MARCHE-ARRIÈRE,

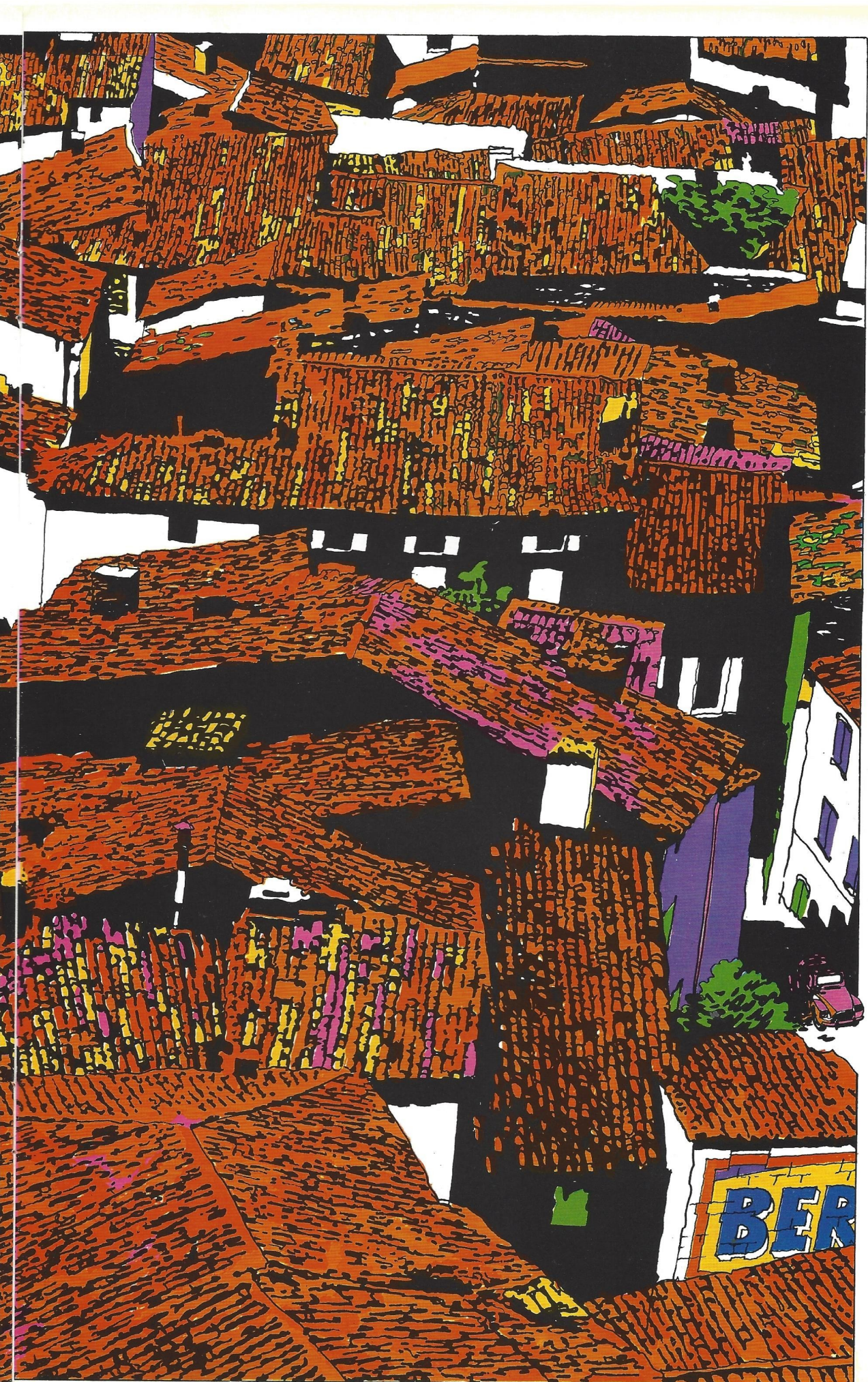


SE CONTRE BRAQUE: ELLE SAIT SE GARER DES VOITURES,

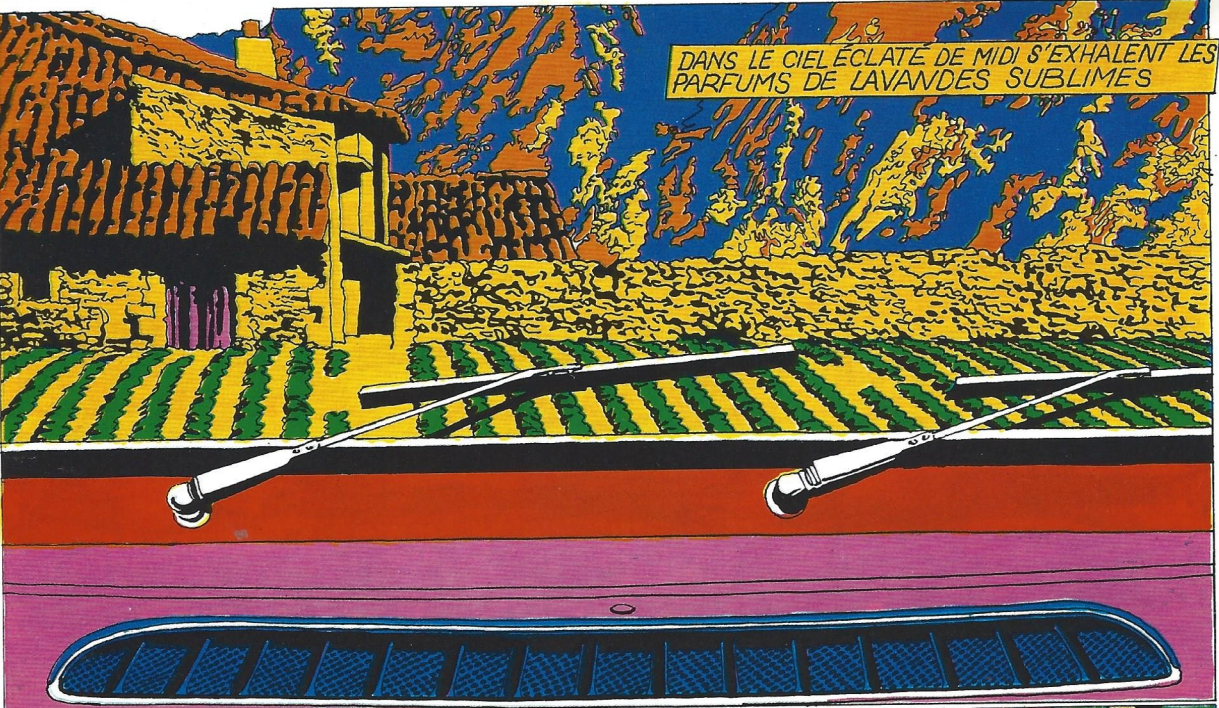


DYANE EST LÀ, TROUVEZ LA!





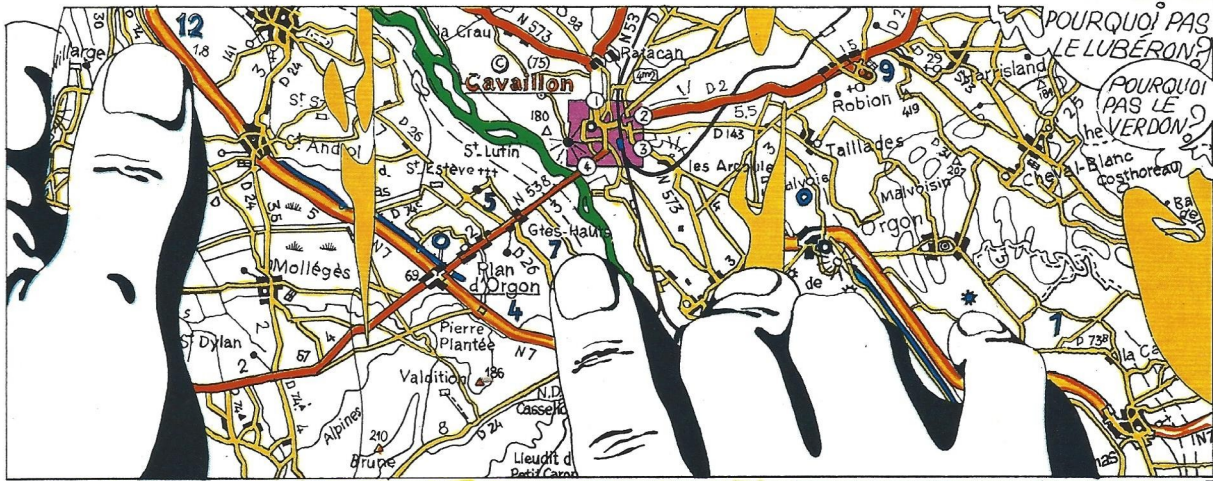
DANS LE CIEL ÉCLATÉ DE MIDI S'EXHALENT LES
PARFUMS DE LAVANDES SUBLIMES



LES AÉRATEURS

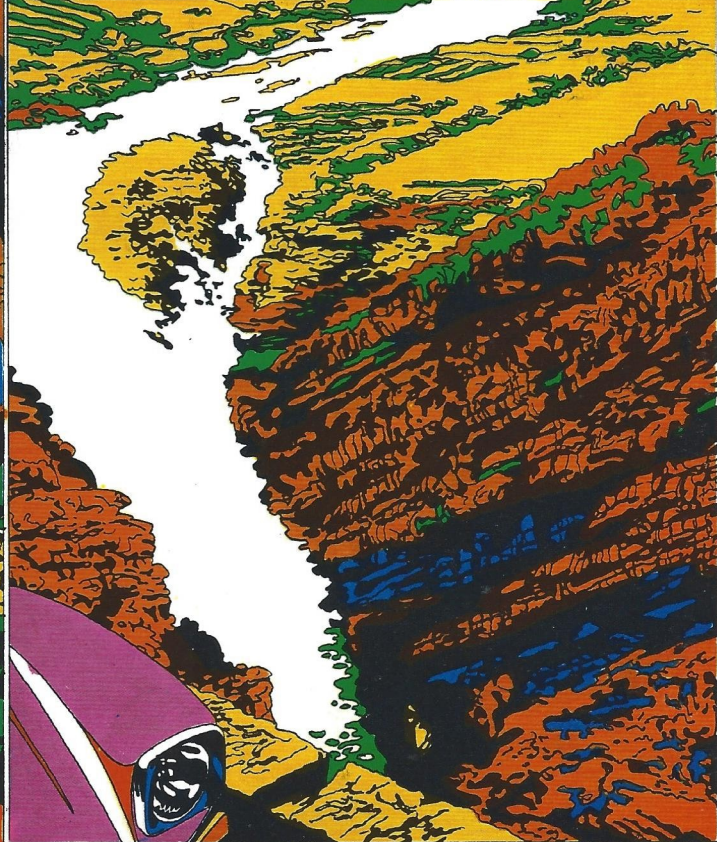
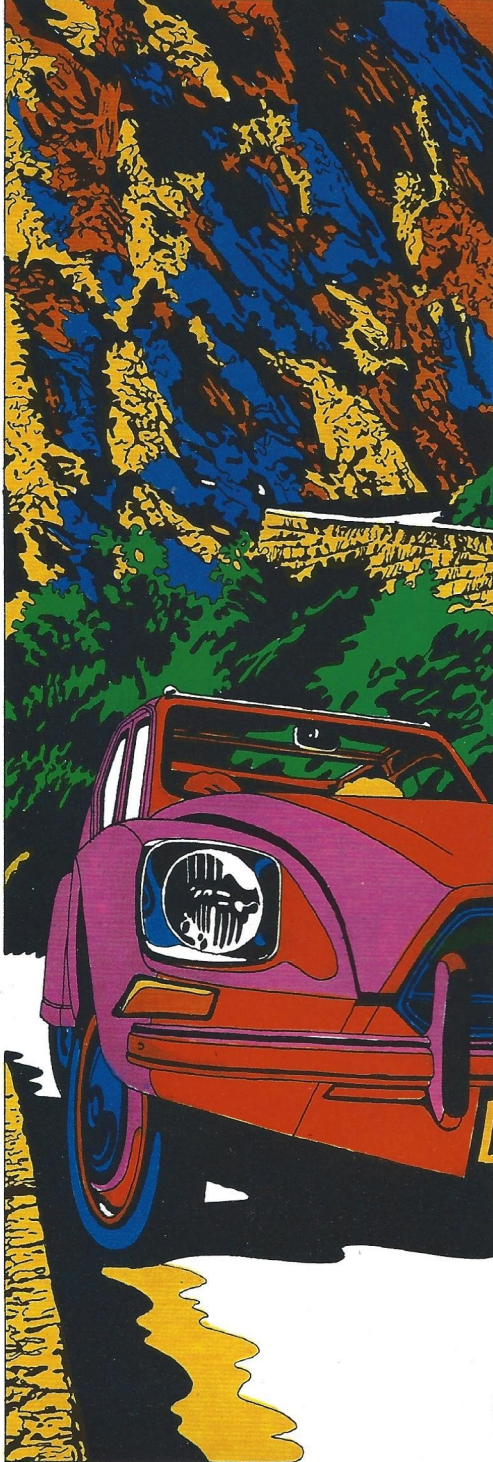
AÉRENT, LE TOIT OUVRANT EST OUVERT... HUIT HEURES PLUS TÔT C'ÉTAIT LE GRIS PARIS.





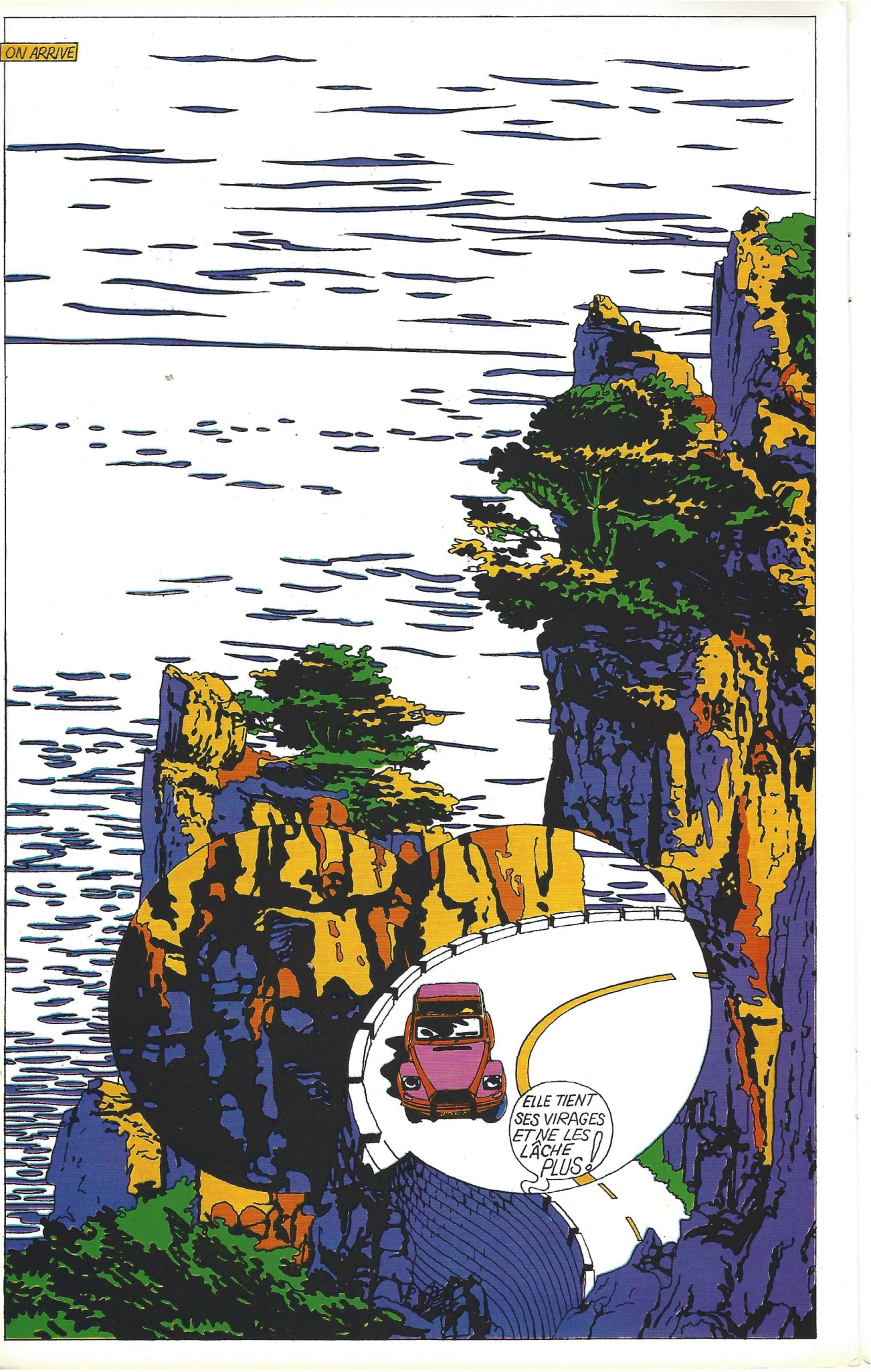
DANS LES COLS, DYANE EST ADMIRABLE

TENACE, AGRESSIVE, ELLE S'ÉLÈVE. ELLE DOMINE LA SITUATION



UNE PHOTO LA FAIT ROUGIR! PUIS ON REPART VERS LA MER





ELLE TIEN
SES VIRAGES
ET NE LES
LÂCHE
PLUS.

NON MOINS DE
SIX
LITRES!

EN
PLEINE
FORME!



DYANE EST L'HEROÏNE DU JOUR. ELLE EST ENTOURÉE. QUELQU'UN SUGGÈRE: ON DEVRAIT LA REPEINDRE.

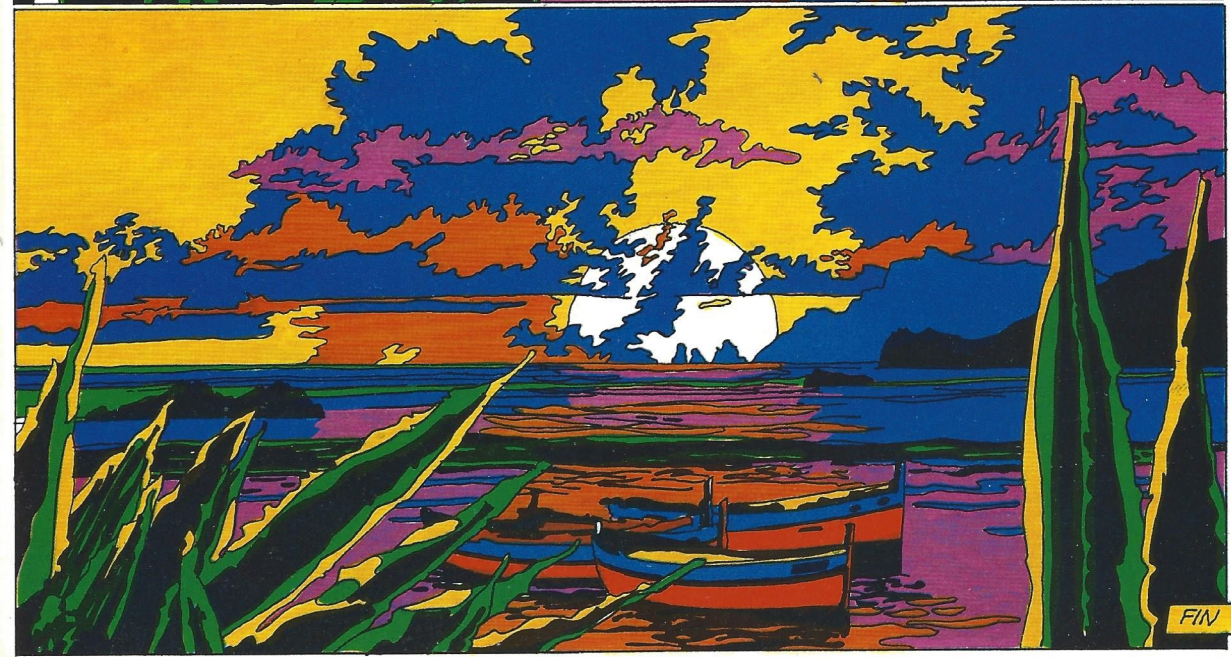


EN QUELLE COULEUR?

NATUREL



COULEUR DU CIEL, COULEUR DE L'EAU... DYANE S'INTÈGRE AU PAYSAGE ET SE COUCHE AVEC LE SOLEIL...



FIN

ETAT SIGNALETIQUE.

MOTEUR : 2 cylindres à plat 602 cc (alésage 74 x course 70). Refroidissement à air. Rapport volumétrique 7,75. Culasses hémisphériques en aluminium. Filtre à air à résonateur. Puissance effective : 28 Ch SAE à 5400 t/m (25,5 C9 DIN à 4750 t/m). Couple maxi 4,4 m/kg SAE à 3500 t/m (4 m/kg DIN à 3400 t/m).

BOITE DE VITESSE : de type AMI 6. 4 vitesses synchronisées + marche arrière.

DIRECTION : à crémaillère. Rayon de braquage environ 5,50 m.

TRANSMISSION : traction avant. Joints homocinétiques : Couple conique 8 x 29. Embrayage monodisque à sec, au choix : normal ou à commande auxiliaire centrifuge.

SUSPENSION : à ressorts hélicoïdaux, avec interaction longitudinale entre roue avant et roue arrière. Roues indépendantes. Amortisseurs hydrauliques. Batteur à inertie sur chaque roue.

PNEUMATIQUES : 125 x 380 Michelin X à chambre incorporée. Roue de secours sous le capot pour dégager le compartiment arrière.

FREINS : hydrauliques sur les 4 roues. Tambours avant à la sortie du différentiel. Frein de secours à main à verrouillage de sécurité agissant sur roues avant.

ELECTRICITE : Alternateur 12 v. Quatre clignotants (deux dans les ailes avant, deux dans les feux arrière. Phares encastrés dans les ailes, inclinaison du faisceau réglable de l'intérieur de la voiture. Avertisseur et éclairage commandés par manette sous le volant. Essuie-glace électrique.

CARROSSERIE : Châssis plateforme avec longerons incorporés. Cinq portes, dont le hayon arrière à deux positions d'ouverture. Toit découvrable à deux positions d'ouverture (une à commande intérieure, l'autre à commande extérieure).

POIDS ET ENCOMBREMENT : Poids ODM 585 kg pour la Dyane 6 Berline, 600 kg pour Dyane 6 Confort. Poids total en charge 925 kg. Longueur hors tout 3,90 m. Largeur hors tout 1,50 m. Hauteur hors tout 1,54 m (à vide). Volume du coffre 250 dc.

CAPACITES : Essence 25 litres. Huile moteur 2,5 litres. Huile boîte de vitesses 1 litre.

PERFORMANCES : Vitesse maximum 110 km/h. Consommation moyenne 5,5 l à 6 l aux 100 km, selon la moyenne effectuée.

TECHNICAL SPECIFICATION

ENGINE : 602 cc air-cooled flat twin (bore 2.9134" x stroke 2.7559"). Compression ratio : 7.75 : 1. Hemispherical aluminium cylinder heads. Resonator-type air filter. Effective power : 28 HP SAE at 5,400 r.p.m. (25.5 HP DIN at 4,750 r.p.m). Maximum torque 4.4 mkg (31.825 ft.-lbs.) at 3,500 r.p.m. (4 mkg DIN 28.93 ft.-lbs. at 3,400 r.p.m.).

GEAR-BOX : AMI 6 type. 4 synchronized forward speeds + reverse.

STEERING : rack-and-pinion. Turning radius about 18 ft..

TRANSMISSION : front wheel drive. Homokinetic couplings. Mitre wheel gearing 8 x 29. Single-plate dry clutch, either of normal type or with auxiliary centrifugal control.

SUSPENSION : spiral springs, with longitudinal interaction between front and rear wheels. Independent wheels. Hydraulic shock absorbers. Inertia damper on each wheel.

TYRES : Michelin X 125 x 380 with built-in inner tube. Spare wheel under bonnet to leave space free in the rear compartment.

BRAKES : hydraulic 4-wheel brakes. Front drum on differential output shaft. Emergency safety-locking hand-brake acting on front wheels.

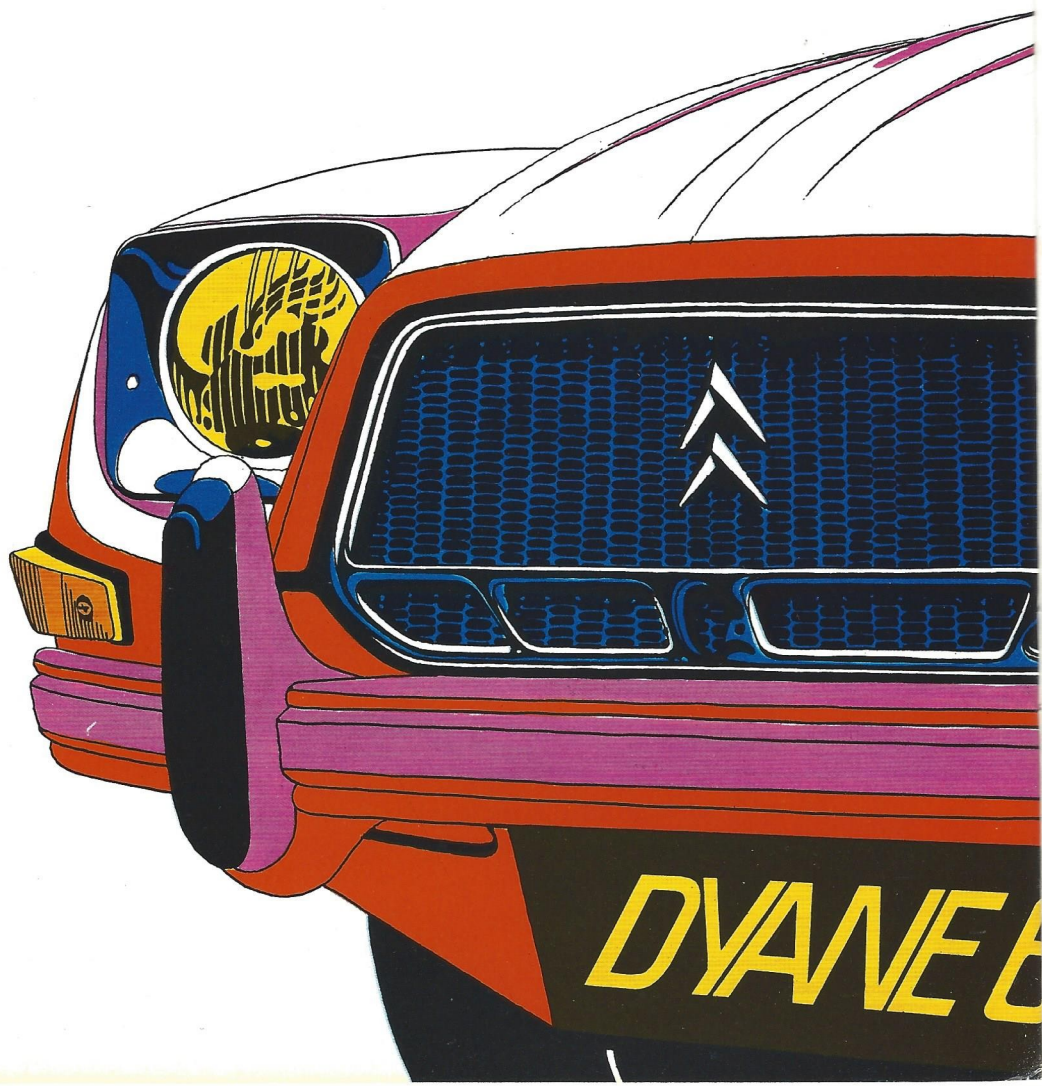
ELECTRICAL SYSTEM : 12 v. A.C. generator. 4 trafficators (two in front wings, two in rear lights). Headlamps sunk in the wings, beam dip adjustable from driver's seat. Horn and lighting controlled by hand-lever under the steering wheel. Electric windscreen wiper.

BODY : Platform-type chassis with built-in side members. Five doors, including rear door with two "open" positions. Opening roof with two "open" positions (one controlled from the inside, the other from the outside).

WEIGHT AND DIMENSIONS : Weight in working order : 1290 lbs for the Dyane 6 saloon, 1323 lbs. for the Dyane 6 confort. All-up weight : 2039 lbs. Overall length : 12' 9 1/2". Overall width : 4' 10 3/4". Overall height (empty) : 5' 0 1/4". Volume of luggage compartment : 8.83 cu. ft..

CAPACITIES : petrol tank: 5.5 gals.. Engine oil : 4.4 pints. Gear-box oil : 1 3/4 pints.

PERFORMANCE FIGURES : Top speed 68.5 m.p.h.. Average petrol consumption : 47 to 52 m.p.g., according to average speed.



DYANE AU DESERT

Première saharienne pour la dernière née des petites Citroën : une femme seule la conduit 10 000 km d'Alger à Abidjan.

Dépliant dignement leurs interminables jambes grêles, les « vaisseaux du désert », dromadaires de passage, croisent à une encâblure d'une petite nacelle blanche ancrée sur l'océan des sables. C'est une « première » : la première saharienne de la Citroën Dyane que Jany Courtot, seule maître à bord, conduit de Luchon à Abidjan par l'itinéraire le plus difficile : Alger, El Goléa, Tamanrasset, N'Guezzam Agades, Niamey, Ouagadougou. Pistes invraisemblables, endommagées par les crues de la saison des pluies, non balisées sur 250 km... Dyane slalome sur les dunes de sable, se faufile dans les passages d'oueds acrobatiques. Il est vrai que sa conductrice a été championne de ski des Pyrénées, fond et descente. Après avoir pris le maquis dans le Vercors et participé à la campagne d'Allemagne où elle fut blessée, Mme Jany Courtot s'engagea en Indochine pour y conduire une ambulance; volontaire pour tous les départs, elle refusait les décorations du retour. Autre temps, autre combat : maintenant hôtelière à Luchon pendant l'été, Mme Courtot se mesure l'hiver aux solitudes glacées des champs de neige de son refuge pyrénéen de Céciré. Dans l'intervalle, une autre solitude la tente : celle du Sahara. En 1966 Mme Courtot parcourt 10.000 km, seule dans une 2 CV vieille de 71.000 km : Oran-Tamanrasset-Alger. En décembre 1967, elle conduit sa Dyane toute neuve d'Alger à Abidjan par le Hoggar : 6.250 km avec des « boucles touristiques », dans le Tassilli notamment, qui portent son itinéraire total à près de 10.000 km.

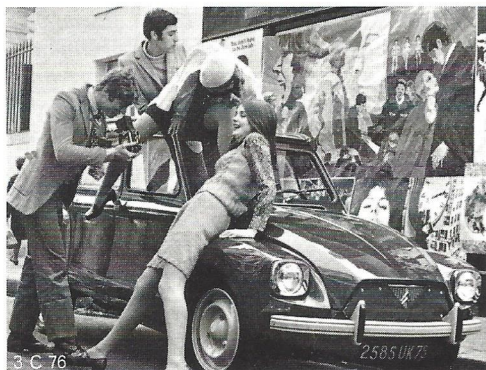
Sahara première for the newest-born of the small Citroëns : a lone woman's 6,200-mile drive from Algiers to Abidjan.

Solemnly unfolding their endless, gracile legs, a squadron of "ships of the desert", passing dromedaries, cruises by a cable's length away from a little white craft at anchor on the ocean of the sands. This is a "première" - the first Saharan run of the Citroën Dyane; sole Master Jany Courtot, is taking it from Luchon (France) to Abidjan by the most difficult route: Algiers, El Golea, Tamanrasset, N'Guezzam, Agades, Niamey, and Ouagadougou. The tracks followed are unbelievable, damaged by the floods of the rainy season and boasting not a single signpost for over 150 miles... The Dyane slaloms round the sand-dunes, acrobatically negotiates wati crossings... but then it must be said that its driver had been Pyrenean ski champion, long distance and downhill. After having gone into the French underground movement in the Vercors and taken part in the German campaign, during which she was wounded, Mrs. Jany Courtot enlisted for Indochina as an ambulance driver; a volunteer for every trip, she refused decorations on her return. Other times, other fights: now a summertime-hotel proprietor in Luchon, Mrs. Courtot in winter vies with the frozen solitudes of the snowfields round her mountain hut at Céciré. Betweenwhiles, yet another solitude tempts her: the Sahara. In 1966, Mrs. Courtot covered 6,200 miles, alone in a 2 CV: Oran-Tamanrasset-Algiers. In December 1967, she drove her brand-new Dyane from Algiers to Abidjan via the Hoggar: 3,900 miles, with "tourist circuits", in particular in the Tassilli, making her total route mileage of about 6,200. A fine way to run in her Dyane, which finished the long run as fresh and smiling as its owner.

Photo Courtot (Citroën 8.129)



PHOTOTHÈQUE *DAVE 6*



3 C 76



3 C 87



3 C 7



3 C 14



3 C 55



3 C 83



3 C 68

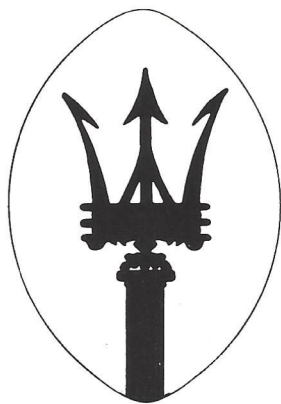
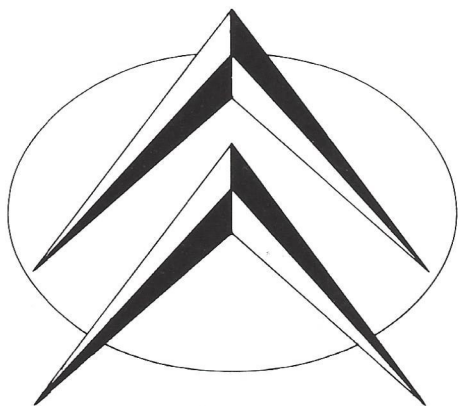


3 C 28

Ces photographies sont à la libre disposition des journalistes. Il suffit d'écrire au Service de Presse Citroën en indiquant le n° de référence pour recevoir le nombre d'épreuves 18 × 24 demandé.

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





Le 11 janvier 1968 était rendu public, simultanément à Modène et à Paris, le communiqué suivant :

Un accord est intervenu entre les sociétés Citroën et Maserati.

Il doit permettre aux deux sociétés de collaborer étroitement dans tous les domaines touchant aussi bien la conception des véhicules que leur fabrication et leur commercialisation.

En plus de son potentiel industriel et de ses importants moyens de recherches et d'études, la Société Citroën pourra mettre à la disposition de la Société Maserati son expérience de la fabrication et du commerce.

De son côté, la Société Maserati pourra faire bénéficier la Société Citroën de l'expérience qu'elle a acquise dans la conception, la mise au point, la réalisation et la distribution des voitures sportives et de compétition.

L'accord qui vient d'être conclu pourrait évoluer vers une prise de participation qui lierait encore plus étroitement les deux sociétés.

On 11th January 1968, simultaneously in Modena and in Paris, the following statement was made public;

An agreement has been concluded between the Citroën and Maserati Companies. Its purpose is to allow close co-operation between the two Companies in all fields connected with the design, manufacture and marketing of vehicles.

Over and above its industrial potential and its extensive research and development facilities, the Citroën Company can place its manufacturing and commercial experience at the disposal of the Maserati Company.

For its part, the Maserati Company can give the Citroën Company the benefit of the experience it has acquired in designing, perfecting, building and distributing sports and competition cars.

The agreement recently concluded can develop into a sharing of interests, forming an even closer connexion between the two firms.

Régnant sur le haut de la gamme Maserati : la prestigieuse Ghibli "Gran Turismo", coupé 2 places, moteur 8 cylindres en V 90° (94x85) 2,471 l, 4 arbres à cames en tête, 4 carburateurs double corps, allumage avec distributeur, 330 Ch à 5000 tours/mn, servo-frein à disques à double circuit. Vitesse 280 km/heure.

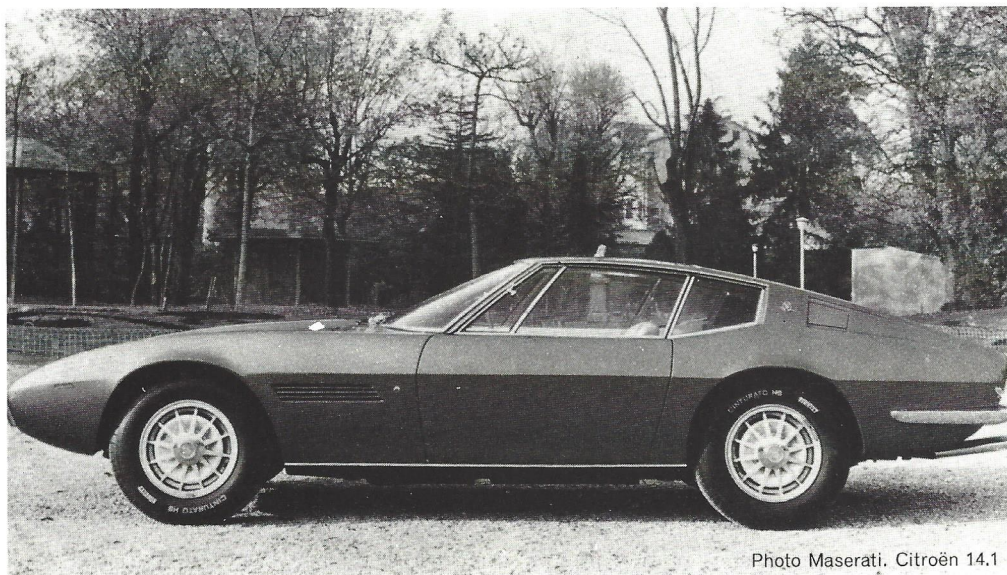
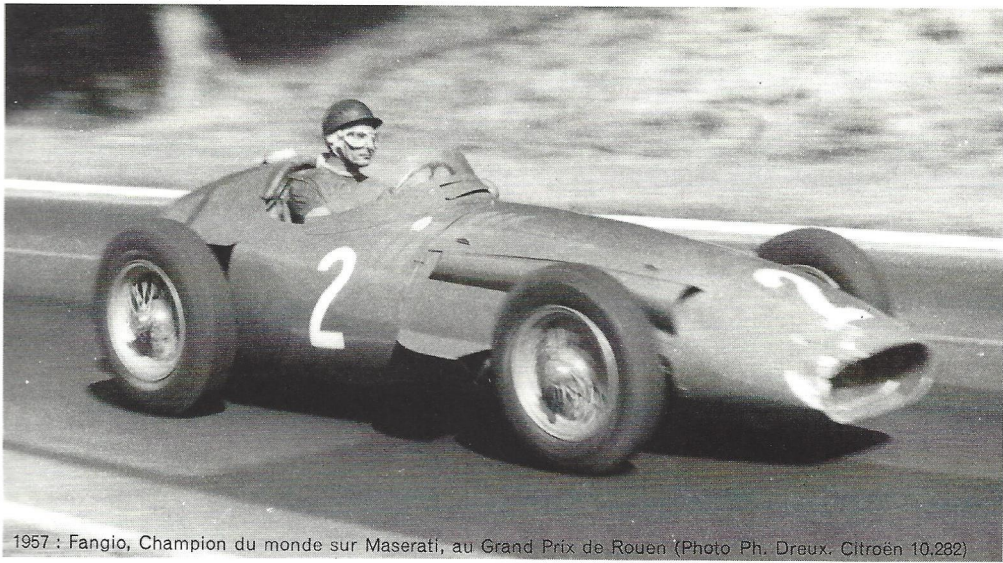


Photo Maserati. Citroën 14.1



1957 : Fangio, Champion du monde sur Maserati, au Grand Prix de Rouen (Photo Ph. Dreux. Citroën 10.282)

M comme Maserati

Dans le petit atelier de Bologne qu'ils ont fondé en 1914, Alfieri Maserati et ses frères Ettore et Ernesto préparent des voitures de course pour Isotta Fraschini. En 1926, ils construisent la Maserati Typo 26 (1491 cc. 8 cylindres en ligne à surpresseur, 125 Ch à 5300 tours, 176,2 km/heure) et le 25 avril 1926 l'emblème de la marque (le trident de la statue de Neptune qui orne le principal square de Bologne) fait sa première apparition publique : la Typo 26 participe à la Targa Florio. Les modèles vont alors se succéder et la liste des succès s'allonger... Mais Alfieri Maserati meurt en 1932 ; la maison qu'il a créée se ressent de la crise mondiale. Adolfo Orsi et son fils Omer, industriels de Modène, achètent l'affaire et la relancent. De nouveaux prototypes voient le jour, qui remportent de nouvelles victoires jusqu'à 1940.

Villoresi gagne avec une monoplace Maserati 4 CL le premier Grand Prix de la nouvelle Formule 1 d'après-guerre (Nice 1946). En 1949, deux 4 CL Tubolare sont vendues à l'Automobile Club d'Argentine qui confie l'une d'elles à un certain Juan Manuel Fangio. Huit ans plus tard, il remporte le Championnat du Monde à l'issue d'une saison éblouissante au volant de sa Maserati 250 F écarlate.

En 1936, à partir du moteur 6 cylindres de course, avait été mise en production une Maserati GT carrossée par Pinin Farina, première d'une série de prestigieuses voitures de hautes performances pour riches connaisseurs, actuellement représentées par le coupé Mistral (6 cylindres, 4014 cc, 255 Ch, 255 km/h) la Quattro-porte (V8, 4135 cc, 260 Ch, 250 km/h), la Mexico (V8, 4719 cc, 290 Ch, 255 km/h) et la merveilleuse Ghibli.

In the small workshop they set up in Bologna in 1914, Alfieri Maserati and his brothers, Ettore and Ernesto were tuning up racing cars for Isotta Fraschini. In 1926, they designed the Tipo 26 (1491 cc, straight-eight supercharged engine, delivering 125 HP at 5,300 r.p.m., 176.2 k.p.h. (108.5 m.p.h.) ; and, on 25 April 1926, the makes emblem - the trident of the statue of Neptune in Bologna's principal piazza - appeared in public for the first time : the Tipo 26 was competing in the Targa Florio. Models were then to succeed one another, and success to succeed success...

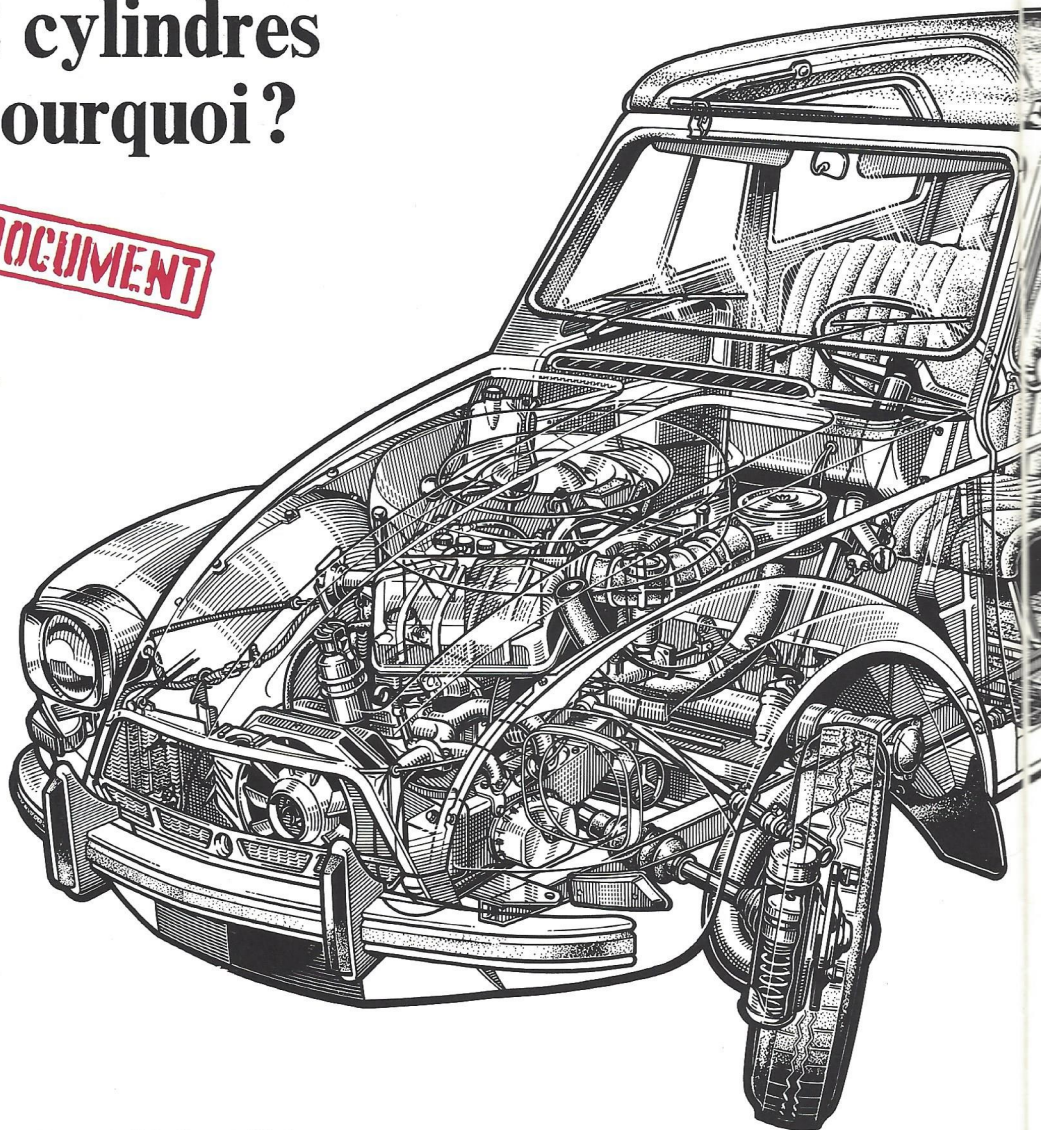
But Alfieri Maserati died in 1932, and the company he had built up suffered from the world crisis. Adolfo Orsi and his son Omer, Modena industrialists, bought up the firm and injected fresh vigour into it ; new prototypes were created, and earned laurels everywhere until 1940. In 1946, at Nice, Villoresi won the first post-war Formula 1 Grand Prix in a single-seater Maserati 4 CL.

In 1949, two 4 CL "Tubolare" were sold to the Automobile Club of Argentina, which entrusted one of them to the hands of one Juan Manuel Fangio. Eight years later, he was World Champion after a dazzling season in his scarlet Maserati 250 F.

In 1936, using the basic 6-cylinder racing engine, a production-model Maserati with body by Pinin Farina (the first of a top-quality series for rich amateurs), had been prepared for the general market. It is at present represented by the Sebring (6 cylinders, 245 HP, 152 m.p.h.) and Mistral (6 cylinders, 4014 cc, 255 HP, 159 m.p.h.) coupés ; the "Quattroporte" (V8 engine, 4135 cc, 260 HP, 143 m.p.h.), the Mexico (V8, 4719 cc, 290 HP, 159 m.p.h.), not to mention the amazing Ghibli.

2 cylindres pourquoi ?

DOCUMENT



Dessin Editechnic (Citroën n° 3 CT 2)

Lorsqu'il s'est agi pour Citroën de déterminer le type de moteur convenant le mieux à ce qui devait devenir la 2 CV, puis pour l'AMI 6 et, récemment encore, pour la Dyane, c'est le schéma de deux cylindres opposés à plat qui a été retenu. Pourquoi ?

Tout bonnement parce qu'il semble que, pour des voitures de la catégorie des 2 CV et 3 CV, c'est le meilleur moteur qu'on puisse concevoir. Robuste, naturellement bien équilibré, il est économique dans son fonctionnement et son entretien.

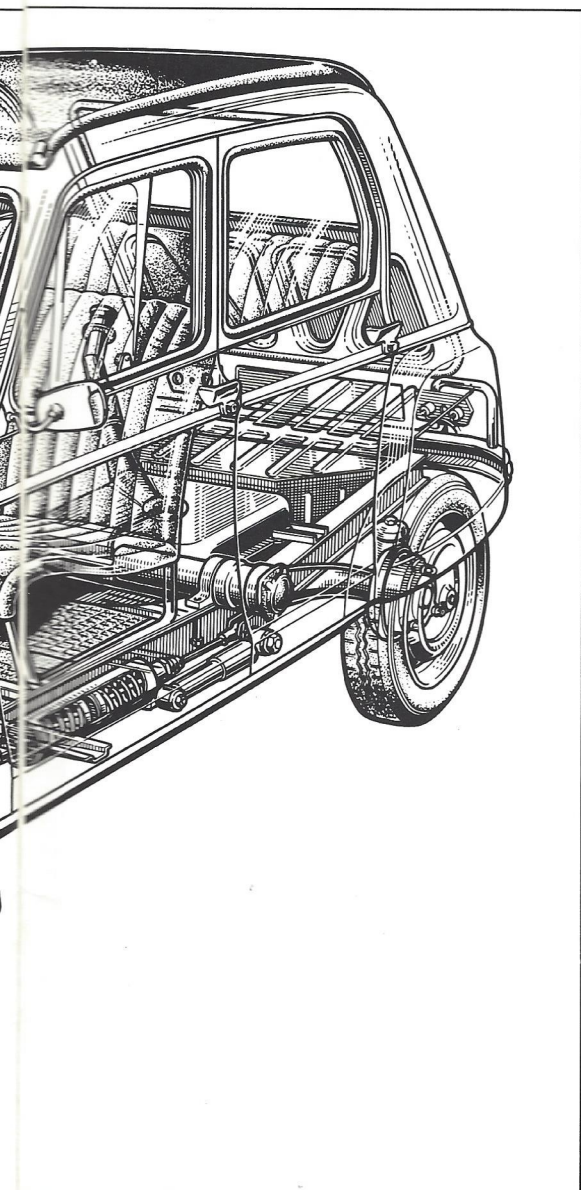
A égalité de cylindrée, son rendement mécanique est supérieur à celui d'un moteur à quatre cylindres. Il comporte un minimum de pièces en mouvement, c'est-à-dire un minimum de pièces usables (pistons, segments, bielles, soupapes, bougies, etc., pour deux cylindres seulement), et un vilebrequin court, concentré et non étiré, ne nécessitant que deux paliers dont on peut assurer l'alignement rigoureux,

très rigide, réalisé par assemblage de pièces usinées parfaitement, technique de haute qualité qui permet d'employer des bielles monopieces, légères, sans chapeau séparé (ce qui leur fait conserver toujours une forme géométrique parfaite). Conséquences pour l'utilisateur : augmentation de rendement, réduction des réparations en nombre et en coût.

PAS DE PANNE

Sur les 2 CV, les Dyane, les AMI 6, les risques de panne ont été supprimés partout où c'était possible : pas de joints de culasse (un usinage perfectionné les rend inutiles), pas de chaîne de distribution qui peut s'allonger (mais deux pignons soigneusement rodés), un allumage simplifié avec un distributeur à toute épreuve commandé directement en bout d'arbres à cames, etc.

Le refroidissement à air, par le fait même



Why a flat-twin?

When Citroën was faced with the problem of finding out the best type of engine for what was to become the 2 CV, and later the AMI 6, and, more recently, where the Dyane was concerned, the flat-twin layout was that selected. Why?

For one good reason : It seemed that, for the 2 and 3 CV (French Treasury rating) categories, it was the best type of engine. Sturdy, well-balanced by design, it also proved economical both where use and maintenance were concerned.

Capacity-wise, efficiency is higher than that of a 4-cylinder engine. It has a minimum number of moving parts, and so a minimum of parts submitted to wear (pistons, piston rings, connecting rods, sparking plugs and so on, two cylinders only being involved). The crankshaft was moreover short, centralized, not drawn out, and only needing two journal bearings, whose strict alignment is an easy job. It is perfectly rigid, made up of an assembly of previously machined parts, according to a technique making it possible to use light, single-piece connecting rods without a separate big-end cap (and thus always preserving their perfect geometrical shape). And what are the dividends for the user? Higher efficiency, and fewer and less costly repairs.

On 2 CVs, Dyanes, and AMI 6s, breakdown risks have been eliminated wherever possible: no cylinder-head gaskets (better machining making them unnecessary), no timing chain liable to expansion (two carefully run-in pinions instead), simplified ignition with a distributor standing up to the severest punishment and driven by the end of the camshaft, and so on.

Air cooling, since it implies nothing more than well-calculated (but strictly cast) fins, is much stronger and longer-lasting than any other cooling system (no connecting pipes, no gaskets, no water pump; and, hence, no weaknesses). It will stand up to frost and to high temperatures. The engine will always start, no matter what the outside temperature may be.

Silent, cheap to run, not prone to failure, the Citroën 2-cylinder engine can, owing to its extraordinary sturdiness, run at maximum revs. for a long time without coming to harm; and this, together with faultless roadholding qualities, makes for high averages on the road. (Just think of the AMI 6s which, last winter, ran nearly 2,100 miles round Europe at an average speed of 60 m.p.h.). This is the reason why small cards such as the 2 CV, the Dyane and the AMI 6 are perfect for long-distance runs.

qu'il ne comporte rien d'autre que des ailettes savamment disposées mais venues de fonderie, est beaucoup plus solide et durand que tout autre procédé (ni durites, ni joints, ni pompe à eau : pas de faiblesses). Il ne craint ni le gel, ni la chaleur. Il permet au moteur de démarrer dès la première sollicitation quelle que soit la température extérieure.

Silencieux, économique, sans défaillance, le moteur Citroën à 2 cylindres, parce qu'il est très robuste, peut tourner longtemps sans inconvénient à son plus haut régime, ce qui permet — avec l'aide d'une tenue de route sans défaut — de réaliser de hautes moyennes (Exemple ces AMI 6 qui, l'hiver dernier, bouclèrent un tour d'Europe de 3.323 km à 95 km/heure de moyenne).

C'est ainsi que des petites voitures comme la 2 CV, Dyane, l'AMI 6 ont été grâce à lui promues au rang des grandes routières.

NEIGE ET GLACE

Lucette Pointet (DS 21) Coupe des Dames

Dans le Critérium International Neige et Glace 1968 disputé les 25 et 26 février, dans les Alpes françaises de la région de Grenoble, les trois DS engagées par Citroën ont terminé dans le groupe de tête, donnant une fois de plus, par leur performance d'ensemble, la mesure de leur régularité, de leur robustesse et de leurs qualités de grandes routières.

Lucette Pointet, au volant d'une DS engagée en groupe VI, remporta haut la main, avec sa coéquipière Michèle Véron, la Coupe des Dames. Elle termine 8^e au classement général où sa concurrente immédiate est quinzisième.

Robert Neyret, engagé lui aussi en groupe VI, réussit des temps remarquables, notamment dans l'épreuve de Chamrousse, celles du Mont Revard et de la Monta, où il effectua chaque fois la 3^e meilleure performance absolue. Avec son partenaire habituel Jacques Terramorsi, il termine 4^e du classement général où l'an dernier il s'était classé premier.

J.-C. Ogier qui faisait équipe avec son frère Bernard sur une DS 21 de série (groupe I), termine immédiatement derrière Neyret au classement général, ce qui ne constitue pas une mince performance.

Lucette Pointet (DS 21) Ladies' Cup

In the Critérium International Neige et Glace on 25th and 26th February in the French Alps and the Grenoble region, the 3 DSs entered by Citroën finished in the leading group; their overall performance once more proves their reliability, their sturdiness and their qualities on the road.

Lucette Pointet, at the wheel of a DS entered in Group VI, easily took the Ladies' Cup with her team partner, Michèle Véron.

Robert Neyret, also entered in Group VI, clocked remarkable times, in particular in the Chamrousse, Mont Revard and La Monta tests, in each of which he obtained the third best absolute marks. With his usual team-mate, Jacques Terramorsi, he finished 4th in the general classification, of which he had been first last year.

J.C. Ogier and his brother Bernard, in a standard production DS 21 (Group I), finished immediately behind Neyret in the general classification - a fine performance.



Lucette Pointet (Photo Sejnost. Citroën 7.210)

rallyes



Robert Neyret dans l'épreuve spéciale de "Chamrousse" (Photo Swiss-press. Citroën 7.209)



RALLYE SAN REMO

J.-C. Ogier (DS 21)
1^{er} en Tourisme de série

Au rallye San Remo, ex-rallye des Fleurs, disputé dans les Alpes italiennes les 8 et 9 mars, l'équipage Jean-Claude Ogier-Lucette Pointet (DS 21) a réédité sa victoire de l'an dernier en s'attribuant la première place des voitures de tourisme de série. Le parcours empruntait 1.518 km de routes étroites et tortueuses, dont une grande partie en terre et rocailles, rendues plus difficiles encore par la pluie, la neige, la glace et la boue. Dans les dernières étapes, des concurrents bloqués dans la neige gênèrent J.-C. Ogier. Que la DS 21, seule Citroën engagée sur 72 concurrents, terminât néanmoins en tête du groupe 1 montre les qualités du pilote et de la voiture.

J.-C. Ogier (DS 21)
1st in the Standard Tourer category

In the San Remo Rally (late Flower Rally), fought out in the Italian Alps on 8th and 9th March, the team made up of Jean-Claude Ogier and Lucette Pointet (DS 21) repeated its victory of last year by taking first place in the general classification for standard touring cars.

The route covered 945 miles of narrow, sinuous roads, the majority being earth and stone tracks, made even more treacherous by rain, snow, ice and mud. Over the last stretches, competitors blocked across the road by snow hindered J.C. Ogier's DS. That, only Citroën out of 72 competitors, the DS 21 entered should come in first in Groupe 1 proves the worth of driver and car.

SAFARI CALEDONIEN **Succès complet des Citroën**

67 équipages étaient au départ, le 2 décembre 1967, du premier Safari Calédonien : de Nouméa à Nouméa, le tour de la Nouvelle Calédonie en 22 heures. L'épreuve s'acheva sur un succès d'ensemble des Citroën : André Dang-Gaston Ninh (DS 19) premier au classement général des voitures de tourisme, 2^e au classement général absolu; Jean-Jacques Laimer-Maurice Hoang-Tien (ID 19), 3^e en tourisme, 5^e au classement général; Allegri-Tolmer (Break 21) 1^{er} de la classe plus de 2.000 cc; Mounoury-Sauveur (AMI 6) premier de la classe des petites cylindrées. Classement général par équipe : Citroën 1^{er} (Dang-Ninh sur DS 19, Laimer-Hoang-Tien et D. et R. Napoléon sur ID 19).

There were 67 starters, on 2nd December 1967, for the first New-Caledonian Safari: Nouméa to Nouméa, round New-Caledonia in 22 hours. This contest ended with a remarkable overall success for Citroën: André Dang and Gaston Ninh (DS 19) were first in the general classification for touring cars and 2nd in the overall general classification; Jean-Jacques Laimer and Maurice Hoang-Tien (ID 19) 3rd in the touring car category, 5th in the overall classification; Allegri and Tolmer (DS 21 estate car) were first in the over-2,000 cc class; Monoury and Sauveur (AMI6) first in the small cars category. General classification by teams: Citroën 1st (Dang-Ninh, Laimer-Hoang-Tien, D. and R. Napoléon, ID 19).



CHEZ L'ANTIQUAIRE

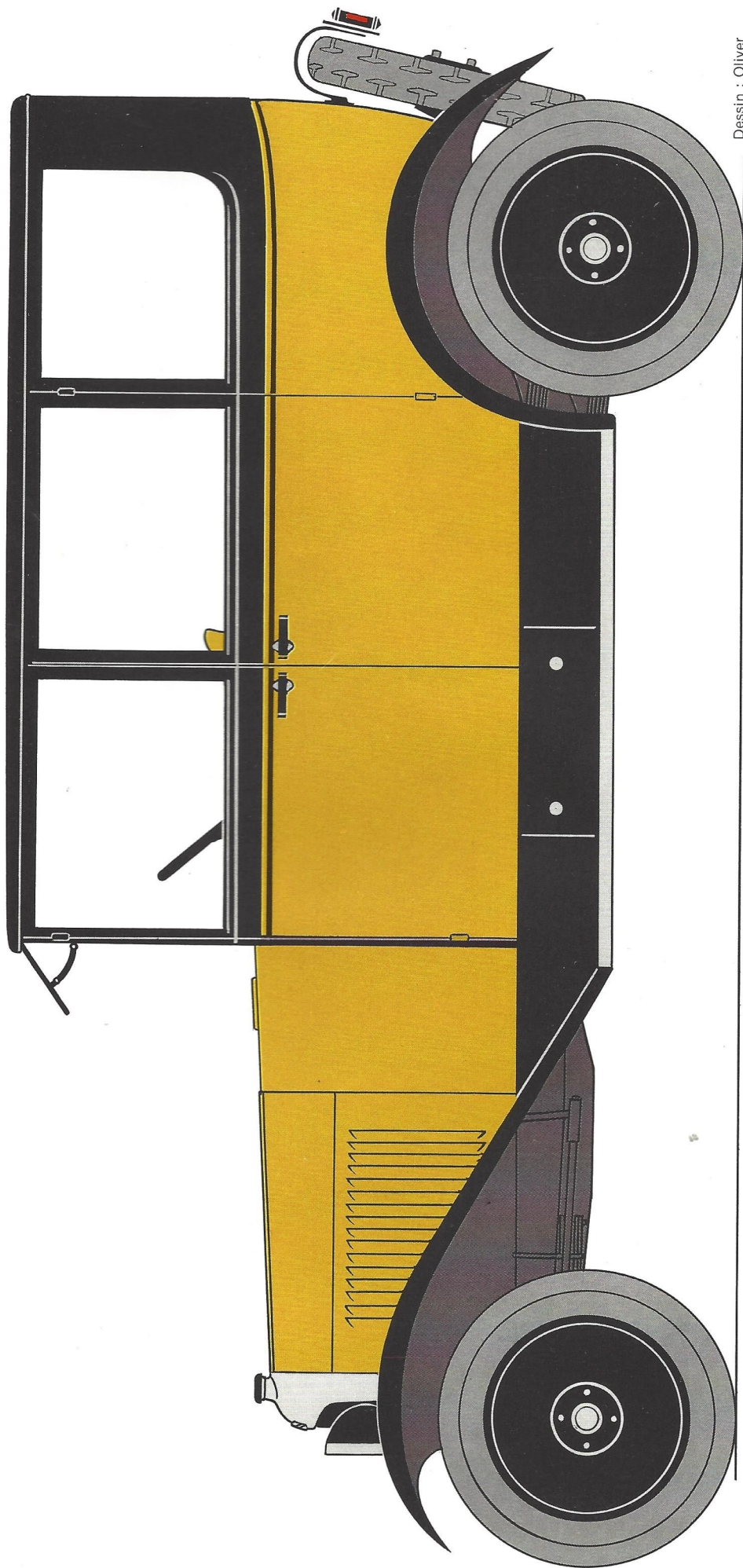
Citroën 10 HP type B 10 - 1924

En juin 1924 quelques modèles de B 2 luxe (présentée en 1921) à conduite intérieure, commencent à être montés avec une carrosserie "tout acier" entièrement métallique, très rigide, composée d'éléments emboutis à froid sous des presses puissantes, assemblés ensuite par soudure. On les dénommera B 10. Elles font la transition entre les B 2 et les B 12. En 1925 le rythme de production des B 2 et dérivées atteint le chiffre record de 500 véhicules par jour. Prix de la conduite intérieure B 10 : 23 000 F.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type B 10 alias 9/10 HP. Puissance fiscale 9 CV. **MOTEUR :** dérivé du moteur de la type A (modèle précédent), 4 cylindres monobloc, à soupapes latérales, culasses amovibles, alésage 68 mm, course 100 mm, cylindrée 1.452 cc. Vilebrequin à 2 paliers. Puissance réelle 20 Ch à 2.100 tr/mn. Allumage par magnéto RB. Démarrage électrique. Circulation d'eau par thermo-siphon. Radiateur à grande surface. Réservoir d'essence (25 l) en charge sous auvent AV. Carburateur Solex horizontal en bronze avec volet de départ commandé par tirette. **EMBRAYAGE :** à disque unique garni. **BOITE DE VITESSES :** 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher **TRANSMISSION :** arbre avec flectors Hardy, pont AR. **ECLAIRAGE :** électrique. **SUSPENSION :** ressorts 1/4 elliptiques inversés à l'AV, doubles 1/4 elliptiques superposés à l'AR réalisant un effet d'auto-amortissement grâce à des flexibilités différentes (pas d'amortisseurs séparés). **FREINS :** A pied sur mouvement, poulie à la sortie de boîte (pédale à droite de l'accélérateur). A main sur tambours des roues AR. **PNEUS :** « Confort » 730 x 130 (2,2 kg/cm²) **CHASSIS :** Empattement 2,835 m. Voies AV et AR 1,90 m. Longueur hors tout 3,68 m. Largeur hors tout 1,41 m. Hauteur 1,83 m. **POIDS :** à vide 1010 kg. **CARROSSERIE :** Conduite intérieure 6 glaces. **PERFORMANCES :** Vitesse maximale 70 km/h. Consommation aux 100 km : essence 8 lit., huile 0,250 lit.

In June 1924, a few models of the B 2 "Luxe" light Saloon and open tourer (presented in 1921) began to be fitted with an "all steel" body. Very rigid, this body was made up of cold-pressed parts assembled by welding. These models were known as the B10. They formed a transitional type between the B 2 and the B 12. In 1925, the production rhythm for the B 2 and derived models reached the record figure of 500 cars a day. Price of the B 10 Saloon: 23,000 Francs.

TECHNICAL SPECIFICATION: Citroën type B10, alias 9/10 HP. French Treasury rating 9 HP. **ENGINE:** derived from the type A engine (previous model), 4 block-cast cylinder side valves, removable cylinder heads, bore 68 mm, stroke 100 mm, capacity 1,452 cc. 2-bearing crankshaft. Effective power 20 b.h.p. at 2,100 r.p.m. RB magneto ignition. Electric starter, Thermosyphon water circulation. Large surface-area radiator. Petrol tank (5.5 gals.) under front cowl. Horizontal bronze Solex carburettor with pull-button controlled choke. Splash-type lubrication connecting rods with 2 removable bronze half-bearing shells and gudgeon-pin retaining screw. **GEARBOX:** 3 speeds, ball gear-change lever in centre of floor. **CLUTCH:** single-plate, lined. **TRANSMISSION:** prop shaft with Hardy couplings, rear axle. **ELECTRIC LIGHTING.** **SUSPENSION:** inverted 1/4-elliptical spring at front, double superposed 1/4-elliptical springs at rear giving a self-damping resulting from different flexibilities (no separate shock-absorbers). **BRAKES:** foot-brake on drive, pulley on gear-box output shaft (pedal to the right of the accelerator); hand brake on rear-wheel drums. **TYRES:** "Confort" 730 x 130 (31.3 lbs/sq. in.). **CHASSIS:** wheelbase 9'4". Front and rear tracks 6'15". Overall length 12'0 1/2". Overall width 4' 7". Height 6'. **WEIGHT** empty: 2,227 lbs. **BODY:** 6-light saloon. **PERFORMANCES FIGURES:** top speed 45 m.p.h. Consumption: petrol 36 m.p.g., oil 0.7 pints per 100 miles.



Deasin : Oliver

Citroën B 10 "tout acier", 1924

