



13

4479VU75

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
Citroën SA.....	4
Chiffres de production.....	4
Deux institutrices autour du monde	6
Plus rapide, l'AMI 6.....	8
Photothèque : AMI 6.....	10
Break "Service" et fourgonnette.	12
Edition Spéciale : la Méhari.....	13
Echos.....	29
Rallyes.....	35
Chez l'antiquaire : torpédo B 12..	38

contents :

	Page
Editorial.....	3
Citroën SA.....	4
Production figures.....	4
Schoolmistresses around the world.	6
The AMI 6 : faster.....	8
Photograph library : AMI 6.....	10
Utility vehicles.....	12
Special feature : What is a Méhari?	13
Echoes.....	29
Rallies.....	35
The Antiquary's corner : the B 12	38

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



Derrière leurs paupières d'ardoises, les maisons de Honfleur sont des commères normandes qui, toute la journée, regardent la rue. Que voient-elles ? Elles voient passer du bonheur sur quatre roues. Elle, blonde, rose et ravissante, aimée du ciel entier. Lui sourit à leurs vacances qui commencent... Ils sont jeunes et gais comme la voiture qui les porte : une Méhari, la dernière née des petites Citroën (Voir l'Édition Spéciale page 13).

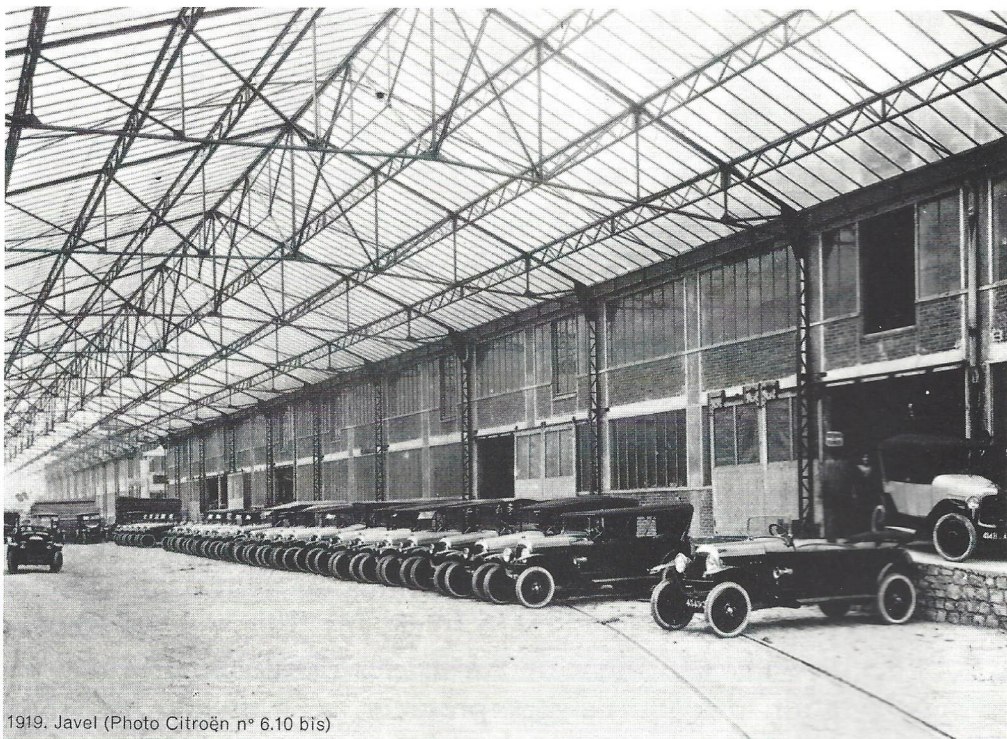
Behind their slate eyelids, the houses of Honfleur are like norman gossips, with eyes day in, day out trained on the streets. And what do they spy ? Happiness running by on four wheels. She fair-haired, fair-skinned and lovely, adored of the heavens themselves. He blissfully smiling at the thought of their coming holidays... They are as young and gay as the car that is wheeling them there : the Méhari, latest-born of the small Citroëns (See Special Edition, page 13).

Photo Raymond de Seynes (Citroën n° 3 D 5)

éditorial

Le jeudi 16 mai, la Dyane 6 Méhari était présentée à la presse française. Le lendemain et les jours suivants, dans toute la France, de très importants secteurs économiques devaient suspendre leur activité pour cause de grèves. Il ne semble pas qu'il y ait là un lien de cause à effet. A l'inverse cependant, les grèves ont sans doute gravement censuré la naissance de cette jeune Citroën, de même que la première apparition sur les routes d'une AMI 6 équipée d'un nouveau moteur plus puissant, plus rapide, plus nerveux (voir détails page 8). La Dyane 6 Méhari, cette petite voiture qui a mis un dromadaire dans son moteur, nous en avons fait le sujet de l'Édition Spéciale de ce numéro (page 13). Elle y est présentée dans quelques-uns seulement de ses usages possibles, déjà soumis à l'appréciation des journalistes présents à Deauville, au cours d'un défilé ouvert par une Méhari toute blanche conduite par deux ravissantes personnes vêtues de blanc et chargée de cageots blancs remplis de lapins... blancs. Les événements politiques, économiques et sociaux qui ont lourdement pesé sur la production (voir les chiffres en page 4) ont aussi quelque peu relégué l'annonce d'une importante modification des structures du groupe Citroën-Berliet-Panhard (voir page 4), modification effectuée en vue de simplifier et de réorganiser l'ensemble des sociétés qui le forment.

On Thursday the 16th of May, the Dyane 6 Mehari was presented to the French Press. On the morrow and the following days, throughout France, major sectors of the economy had to suspend their activity on account of the strikes. It seems unlikely that the first event was a cause of the second. On the other hand, the strikes have in all probability put a damper on announcements of the birth of this latest of young Citroëns, and on the presence on the roads of an AMI 6 with a new, more powerful, faster and livelier engine (you will find details on page 8). As for the Dyane 6 Mehari, a small car with a dromedary in its tank, it is the subject of our Special Edition in this issue (page 13). In this article, only a few of its possible uses are covered: these have already been put to the by members of the Press at Deauville, during a "motorcade" led by a pure white Mehari driven by two gorgeous, young, white-clad creatures, and loaded white cages full of albino rabbits... Political, economic and social events have obviously cramped production to a great extent (see figures on page 4), and also somewhat delayed the announcement of a major modification in the structure of the Citroën-Berliet-Panhard group (see p. 4), these modifications having been decided upon to simplify and to reorganize all the Companies involved.



1919. Javel (Photo Citroën n° 6.10 bis)

CITROËN S.A.

Les premières automobiles Citroën de l'histoire, les « Type A » commencèrent d'être fabriquées en 1919 dans l'usine du quai de Javel, construite sur 12 hectares de jardins potagers dans la banlieue du Paris de l'époque.

La Société Anonyme André Citroën fut constituée le 7 août 1924, pour une durée de 99 ans. Elle avait pour objet la fabrication et la vente d'automobiles. Mais au fur et à mesure de son développement, la Société Anonyme André Citroën a vu son activité se diversifier et s'étendre dans plusieurs domaines annexes, jusqu'à constituer, après l'accord de juillet 1967 avec Berliet, un groupe de plus de 70 sociétés, dont une trentaine à l'étranger. L'activité de la plupart de ces sociétés concerne la fabrication et la vente de véhicules automobiles, dont la gamme s'étend de la berline 2 CV aux plus gros véhicules de transports et de travaux publics, mais le groupe comprend aussi des sociétés de transports (voyageurs et marchandises), de fabrications d'outillages, de mécanique générale, de forges et de laminiers, etc.

Cette situation n'allait pas sans poser de nombreux problèmes d'ordre juridique, financier et comptable et ne correspondait plus aux impératifs contemporains de gestion et d'exploitation.

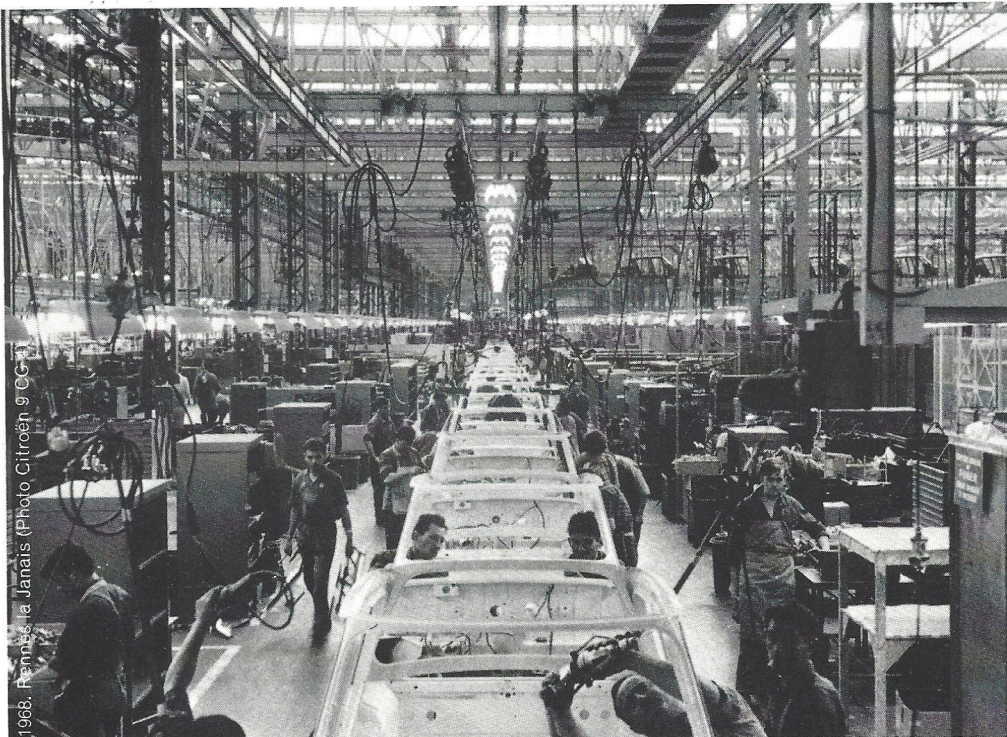
C'est pourquoi, au cours de sa séance du 16 mai 1968, le Conseil d'Administration

The earliest Citroën motor-cars in history, those of "Type A", were first manufactured in the Quai de Javel works, built on 30 or so acres of market gardens in what was then suburban Paris.

The Société Anonyme André Citroën was founded on 7th August 1924 for a duration of 99 years. Its purpose was to build and to sell motor-cars. But, as it developed, the Société Anonyme André Citroën's activities became diversified and spread into a number of connected fields until, after the July 1967 agreement signed with Berliet, it formed a group including over 70 companies, about 30 of them abroad. These companies' activity, in most cases, concerns the manufacture and sale of automotive vehicles, the range stretching from the 2 CV to the largest of public-works and road-transport vehicles, but the Group also includes Passenger and Goods Transport Companies, Tool-Manufacturing, General Engineering, and Steel-Working Companies, to mention only those.

This situation obviously set numerous legal, financial and accounting problems, and was no longer in relation with present management and marketing "musts".

This is why, at its session of 16th May 1968, the Board of Directors of the Société Anonyme André Citroën decided to reorganize its structures, in order to co-ordinate the group's numerous activities in the hands of a limited number of specialized Companies



1968. Rennes, la Janais (Photo Citroën 9 OG)

de la Société Anonyme André Citroën a décidé de procéder à une réorganisation de ses structures, dans le but d'ordonner les multiples activités du groupe au sein d'un nombre limité de sociétés spécialisées (industrielles, commerciales, immobilières et de transports), la Société Anonyme André Citroën, société-mère, devant se trouver finalement détentrice de participations majoritaires dans ces diverses sociétés filiales regroupées.

La première phase de cette transformation, depuis longtemps à l'étude, a été approuvée le 27 juin 1968 par une assemblée générale extraordinaire des actionnaires.

Elle comporte l'apport par la Société Anonyme André Citroën à deux sociétés du groupe, de la quasi-totalité de ses activités de fabrication et de vente : ses usines et son fonds industriel à la « S.F.A. » qui prend le nom de « Société Anonyme des automobiles Citroën »; son fonds de commerce de vente et de distribution de voitures neuves, de pièces détachées et de réparations d'automobiles à l'« Etoile du Nord » qui prend le nom de « Société commerciale Citroën ».

La Société Anonyme André Citroën prend le nom de « Société des automobiles Citroën-Berliet-Panhard » dite « Citroën S. A. ». Elle a vocation pour étudier et définir le programme et la politique de l'ensemble du groupe. Elle gère ses participations majoritaires dans les filiales regroupées qu'elle contrôle.

Les actionnaires de la Société Anonyme André Citroën ne subissent aucune modification de leur droit et restent propriétaires de leurs titres sans échange.

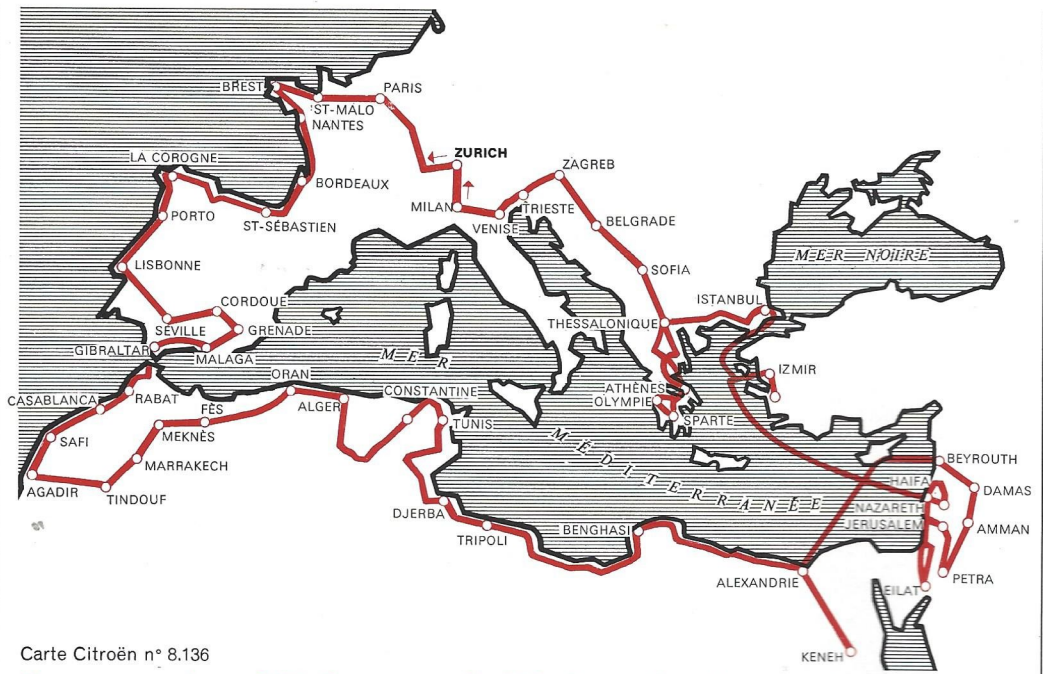
(Industrial, Commercial, Real Estate and Transport Companies) in which the Société Anonyme André Citroën, the parent company, will finally have a majority of shares.

The first phase in this reshuffle, which had long been contemplated and studied, was approved on 27th June 1968 by a special General meeting of shareholders. It includes the handing-over of almost all its manufacturing and sales activities, in other words of its factories and its industrial business, by the Société Anonyme André Citroën to "S.F.A.", whose name will henceforward be "Société Anonyme des Automobiles Citroën"; its stock-in-trade of sales and distribution of new cars, spare parts and car-repair will be in the hands of "l'Étoile du Nord", henceforth to be known as the "Société Commerciale Citroën".

As for the Société Anonyme André Citroën, it will take the name of "Société des Automobiles Citroën-Berliet-Panhard", also known "Citroën S.A.". Its aim is to study and define the programme and policy of the entire group. It will keep in hand its majority interests in its regrouped subsidiaries.

PRODUCTION CITROËN (ESTIMATIONS)

6 mois 6 months	1968	1967
Voitures particulières Passenger cars	178.000	223.550
Total	213.000	267.500



Carte Citroën n° 8.136

Comment vivre 200 jours en 2 CV dans l'ancien empire romain et y dormir 200 nuits

DEUX INSTITUTRICES AUTOUR DE LA MEDITERRANEE

How to spend 200 days in the ancient Roman empire in a 2 CV and to sleep 200 nights in it

Pour bien enseigner, il faut commencer par beaucoup voir, se sont dit deux jeunes filles fraîches émoulues de l'École Normale helvétique.

Marie-Thérèse Hoby et Antoinette Ruedein, 23 printemps, économisent pendant deux ans 6.000 F chacune sur les cours particuliers qu'elles peuvent donner. Jour après jour, elles préparent leur voyage en 2 CV. Elles vont jusqu'à faire un apprentissage de mécaniciennes dans un garage où elles travaillent bénévolement. Elles enlèvent le consentement de leurs parents, aidées par Mme Hoby que stimule une illustre parenté : « Maman, française et parente éloignée d'Alain Gerbault, était d'accord avec nous; mais mon calme papa suisse, inébranlable comme le roc de ses montagnes... » dit Marie-Thérèse. Mais la foi soulève les montagnes, même suisses. On discute, on transige : les jeunes filles abandonnent l'Inde, on leur concède l'Afrique du Nord, elles renoncent à l'Iran, on leur accorde la Turquie.

Marie-Thérèse et Antoinette font leurs calculs. Avec la voiture et le matériel nécessaire, les frais divers, il leur restera 7 F par jour à deux pour se nourrir. « Cela ira, en buvant du thé matin, midi et soir avec de la saccharine » décident-

To be a good teacher, you first have to see many things, reasoned two girls just graduated from the Swiss Ecole Normale.

Marie-Thérèse Hoby and Antoinette Ruedein, both 23, each put aside F 6.000 from the money they had made giving private lessons over two years. Day after day, they had prepared their expedition. They had even taken a mechanic's course in a garage for which they worked free of charge. They managed to obtain their parents' consent, abetted by Mme Hoby whom a predestinate relationship stimulated : "Mother, who is French and a distant cousin of Alain Gerbault, was on our side; but my stolid Swiss father was as unmovable as the rocks of his native mountains..." says Marie-Thérèse. But faith moves mountains, even if they be Swiss. Arguments, followed by a compromise : the girls give up India, they are allowed North Africa; they renounce Iran, they are granted Turkey.

Marie-Thérèse and Antoinette work out their finances. With the car, impedimenta and sundry expenses, they will only between them have F 7 a day left for food. "It'll work out if we drink tea with saccharine morning, noon and night", they decided. As for comfort, they themselves fitted their light van with two large chests of drawers with a removable table over them; at night, it could be converted into a bunk.

During 9 months, they were to cross 18

elles. Côté confort, elles-mêmes agencent leur fourgonnette avec deux grands coffres-tiroirs et une table amovible par-dessus, qui se transforme la nuit en couchette.

Pendant 9 mois elles vont parcourir 18 pays, 3 continents, 3 déserts autour de la Méditerranée, à la poursuite d'un rêve de culture : mieux connaître l'histoire ancienne, l'architecture, la biologie, la botanique, la zoologie, la géologie, la géographie, l'ethnographie. Butiner le suc dont elles nourriront l'imagination de leurs futurs élèves.

30.000 km dans leurs poches

Elles commencent par la France, où elles aident des paysans à récolter des pommes de terre que le mauvais temps menace ; elles sont étonnées mais ravies de recevoir en échange un gros sac des précieuses tubercules qui leur dureront jusqu'en Égypte.

En Espagne, on trouve parfois plus dans les auberges que ce qu'on y apporte : un hôtelier simule une panne de courant pour les surprendre dans leur chambre. Méfiantes, elles décident qu'elles dormiront désormais dans leur fidèle 2 CV. Pendant 200 nuits les diverses populations du pourtour de la Méditerranée pourront les y contempler. « Nous laissons toujours, racontent-elles, les portes ouvertes afin que les gens puissent satisfaire leur curiosité ! Ainsi, nous voyant dormir, ils passaient sans rien dire. Seule la police nous secouait parfois ».

Partout où elles passent, elles collectionnent les pierres, les fleurs séchées, les écorces, les cartes postales, les menus travaux des artisans et 500 diapositives. Dans un tube de verre, elles entassent 14 sortes de sable de toutes couleurs ramassé sur 5 kilomètres de désert au Négeb. Elles thésaurisent souvenirs et anecdotes. En Égypte, tout un marché arabe manque les lyncher parce qu'elles refusent d'acheter des tomates pourries ; des lances d'arrosages entrent en action pour les délivrer. Au Liban, un poète allemand chevelu de 17 ans se voit refouler à la frontière jordanienne (trop hippie!), mais il monte à bord de la 2 CV : Antoinette empoigne les ciseaux et importe son poète tondu ! Dans la Mer Morte (25 % de sel), elles font la planche. A Bethléem : une aile arrachée par une voiture de la police, elles acceptent les torts, la police accepte les frais. Israël : travail en kiboutz. Turquie et Grèce : l'hiver, la 2 CV gravit seule un col dans le Péloponèse, devant cinquante voitures immobilisées...

Quand la classe aura bien su sa leçon, les deux institutrices pourront lui raconter de belles aventures, des aventures vécues.

countries, 3 continents and 3 deserts surrounding the Mediterranean, in pursuit of a cultural dream : a better knowledge of ancient history, architecture, biology, botany, zoology, geology, geography and ethnography—in fact, to garner the nectar with which to feed the imagination of their future pupils.

They began with France, where they helped peasants to bring in a potato crop threatened by bad weather : they were astonished and delighted to be given in exchange a large sack of the precious tubers, which were to last them unto Egypt.

Wherever they went, they collected stones, dried flowers, tree barks, postcards, various artefacts and 500 colour transparencies. In a glass tube, they superposed 14 layers of different types of sand found in a three-mile stretch of the Negev desert. They hoarded souvenirs and anecdotes. In the Lebanon, a long-haired 17-year-old German poet was refused passage at the frontier (too much of a hippy!), but he clambered aboard the 2 CV : Antoinette seized her scissors... and imported her shorn poet!

Turkey and Greece : in the dead of winter, the 2 CV alone managed to climb a pass in the Peloponnesus, while 50 other cars remained stuck...

When the children have learnt their lesson well, both schoolmistresses will be able to tell them wonderful adventure stories.



Photo M. T. Hoby (Citroën n° 8.133)

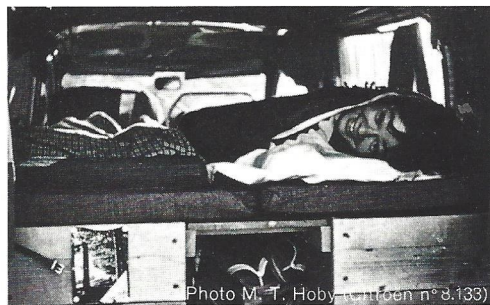


Photo M. T. Hoby (Citroën n° 8.133)



Photo M. T. Hoby (Citroën n° 8.134)

Un nouveau moteur plus puissant et plus rapide lui donne plus de nerf et de souffle

35 Ch SAE à 5.750 tours, une nervosité accrue et une vitesse de pointe de 123 km/h pour la berline, au lieu de 28 Ch et de 112 km/h comme c'était le cas jusqu'ici, telles sont les caractéristiques et les effets principaux du nouveau moteur des AMI 6, break et berline. Sa cylindrée (602 cc) et sa structure (supercarré 74 × 70 à 2 cylindres opposés à plat refroidis par air) ont été conservées (1), mais pratiquement toutes les pièces ont été réétudiées et redessinées en vue d'obtenir une puissance plus élevée, en particulier les pièces en mouvement ont été travaillées pour offrir une inertie minimale et permettre un régime de rotation élevé. La forme des culasses est encore plus élaborée. Le dessin des hauts de pistons également, en forme de corolle. Les tubulures sont nouvelles (entrée à courbe de grand rayon, section elliptique : meilleur remplissage ; double sortie d'échappement : meilleure évacuation des gaz brûlés), l'alimentation se fait par air forcé, un résonateur d'admission favorise le meilleur remplissage, donc un meilleur rendement et un gain de puissance. Soupapes plus grandes. Bielles plus légères. Réfrigérateur d'huile en aluminium à ailettes orientées, nouvelle pompe à huile à plus grand débit...

Résultat : la puissance réelle passe de 28 Ch SAE à 5.400 tours/mn, à 35 Ch à 5.750 tours/mn (32 Ch DIN à 5.750 tours/mn) ; le couple maxi passe de 4,3 m/kg à 3.500 tours/mn à 4,7 m/kg à 4.750 tours/mn (4,2 m/kg DIN à 4.000 tours/mn) ; le rapport volumétrique passe de 7,75 à 9 (supercarburant).

Les performances sont de l'ordre de 123 km/heure pour les berlines et de 120 km/heure pour les breaks. Le gain sur les accélérations est de près de 2 secondes au 400 mètres départ arrêté ; et de 4 secondes au 1.000 mètres départ arrêté. La consommation n'a pratiquement pas varié : 6,4 litres à 80 km/heure de moyenne. Un carburateur Solex double corps à ouverture différentielle procure une plus grande douceur de conduite, une meilleure stabilité à tous les régimes et une courbe plus régulière.

Les rapports de la boîte de vitesses ne sont pas modifiés mais le couple conique est différent : 8 × 31 au lieu de 8 × 29. Les vitesses à 1.000 tours/mn sont : 7,07 km/h pour la 1^{re}, 9,95 km/h pour la 2^e, 14,82 km/h pour la 3^e, 21,67 km/h pour la 4^e.

Le chauffage a été étudié pour obtenir une mise en action plus rapide (réchauffage de l'air à la fois autour des culasses et autour du tuyau d'échappement).

PLUS VITE, L'AMI 6

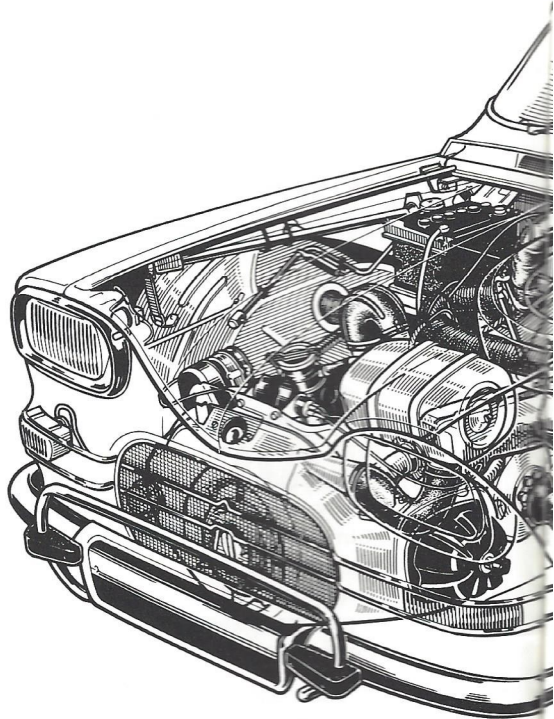
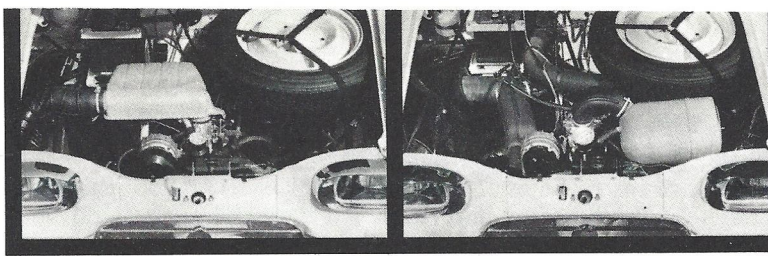


Photo de Seynes (Citroën 2 A 50)

A new, more powerful and faster - revving engine gives the AMI 6 better pick-up and staying power

35 HP SAE at 5750 r.p.m., better pick-up and a top speed of over 76 m.p.h. for the saloon, instead of 28 HP and about 70 m.p.h. as had been the case up to now—these are the characteristics of the new AMI 6 engine, both for the estate car and the saloon. Its swept volume (602 cc) and its structure

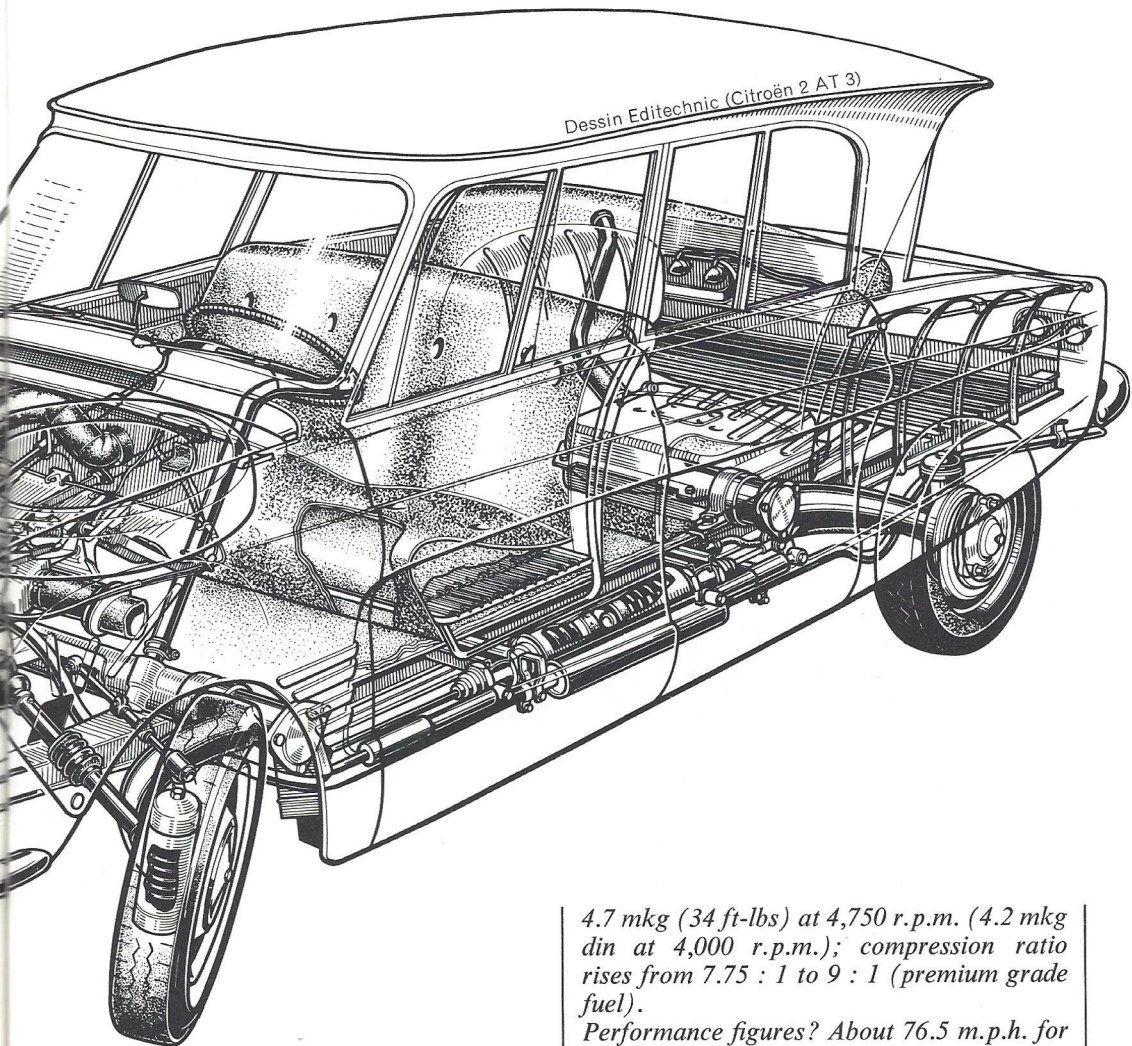
(1) Si vous voulez savoir pourquoi, lisez le D.C. 12, page 38.



L'ANCIEN MOTEUR (Citroën 2 AT 2 B)

LE NOUVEAU (Citroën 2 AT 2)

DOCUMENT



Dessin Editechnic (Citroën 2 AT 3)

(super-square 74 × 70 mm air-cooled flat twin) have been retained, but practically every part has been redesigned to achieve higher power; and, more especially, all working parts have been machined to give minimum inertia and to allow high revs. Cylinder-head design has been further refined. So has the cupshape of the piston heads. The inlet manifold is new (large-radius elliptical section : better cylinder filling. Dual exhaust : better evacuation of combustion gases). Air is force-fed, an induction resonator favouring better cylinder filling, and thus higher engine efficiency and a power gain. Wider valves. Lighter con-rods. Oriented-fin oil-cooler made of light alloy, new high-delivery oil pump.

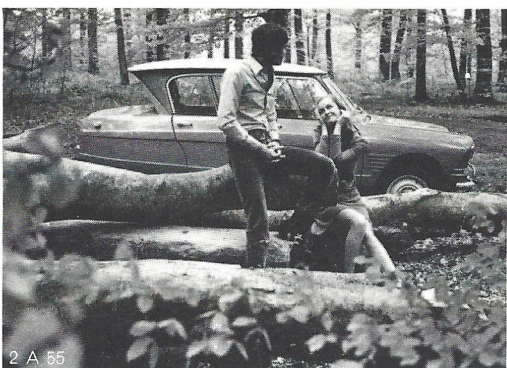
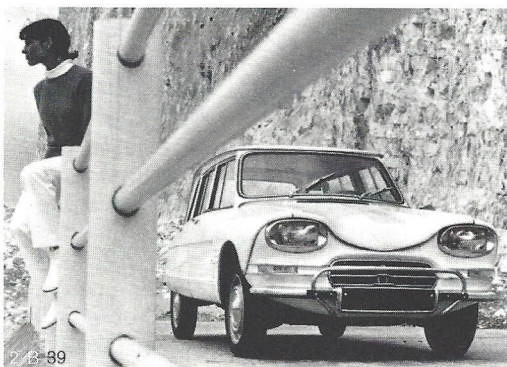
The result? An increase in real power from 28 HP SAE at 5,400 r.p.m. to 35 HP at 5,750 r.p.m. (or 32 HP DIN at 5,750 r.p.m.); maximum torque increases from 4.3 m/kg (31.1 ft-lbs at 3,500 r.p.m.) to

4.7 m/kg (34 ft-lbs) at 4,750 r.p.m. (4.2 m/kg din at 4,000 r.p.m.); compression ratio rises from 7.75 : 1 to 9 : 1 (premium grade fuel).

Performance figures? About 76.5 m.p.h. for the saloon and 74.5 m.p.h. for the estate car versions. Acceleration gains are about 2 secs. over 440 yards (400 metres) from a standing start, and 4 secs over 1,000 metres (1,100 yards) under the same conditions. Petrol consumption remains practically unchanged : 44-45 m.p.g. at an average speed of 50. A double-barrel Solex carburettor with a differential inlet makes for smoother driving, better stability at any rate of engine revs. and a more regular power curve.

Gear-box ratios remain unmodified, but the mitre wheel gearing ratio has been modified : 8 × 31 instead of 8 × 29. At 1,000 r.p.m. engine speed, road speeds are : 7.07 km/h (4.39 m.p.h.) in first, 9.95 km/h (6.18 m.p.h.) in second, 14.82 km/h (9.21 m.p.h.) in third, and 21.67 km/h (13.47 m.p.h.) in top gear. The heating system is designed to allow earlier actioning (the air being heated both round the two cylinder heads and round the exhaust manifold).

PHOTOTHÈQUE **amis**

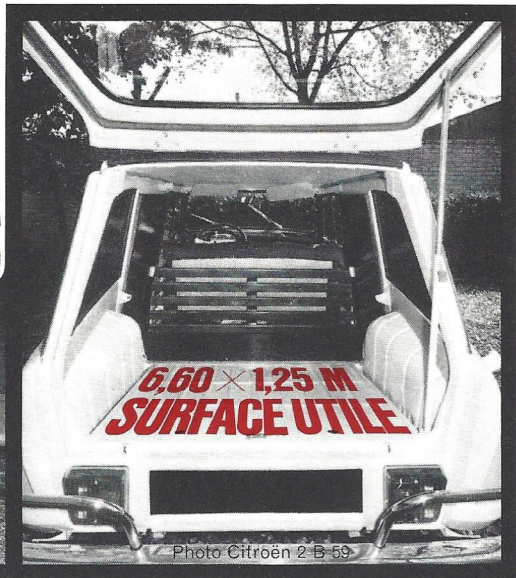


Ces photographies sont à la libre disposition des journalistes. Il suffit d'écrire au Service de Presse Citroën en indiquant le n° de référence pour recevoir le nombre d'épreuves 18 × 24 demandé.

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.



DEUX UTILITAIRES



1. LE BREAK AMI 6 « SERVICE »

L'AMI 6 « Service » est une camionnette 2/3 places avec deux portes latérales et un hayon arrière. Élégante, rapide et maniable, elle est destinée aux livraisons et aux transports légers. Charge utile 360 kg. Poids total en charge 1.060 kg. Longueur utile du plancher 1,50 m (2,60 m en enlevant le siège du passager). Largeur utile moyenne : 1,25 m (0,94 entre les passages de roues). Elle offre le même confort et possède les mêmes caractéristiques mécaniques que l'AMI 6 commerciale de 35 Ch. Ses ailes arrière et ses côtés sont en plastique ABS thermo-formé d'une seule pièce teintée dans la masse : pas d'entretien, pas de corrosion, résistance aux chocs légers, réparations faciles.

2. LA FOURGONNETTE 3 CV AK

La fourgonnette Citroën AK (fourgonnette 2 CV à moteur 3 CV) est équipée désormais d'un nouveau moteur de 602 cc, 2 cylindres opposés à plat refroidis par air, d'une puissance plus élevée : 32,8 Ch SAE à 7.000 tr/mn (29 Ch DIN à 6.750) contre 26 Ch à 4.750 tr/mn jusqu'à présent. Le couple maxi SAE reste de 4,3 m/kg entre 3.500 et 4.500 tr/mn (4 m/kg DIN à 3.500) au lieu de la même valeur à 3.000 tr/mn. Le nouveau rapport volumétrique autorise toujours l'emploi d'essence ordinaire : il est de 8,5 (7,75 jusqu'ici). Le couple cône est : 8 x 31 (au lieu de 8 x 29).

Poids à vide en ordre de marche : 620 kg.
Poids total autorisé en charge : 1.065 kg, soit environ 445 kg de charge utile.
Vitesse maxi. (à demi-charge) : 103 km/h.
Consommation sur route à demi-charge à 70 km/heure de moyenne : 6,4 litres.

1. THE AMI 6 ESTATE CAR

The AMI 6 "SERVICES" is a 2/3-seater light van. Smart, swift and maneuverable, it is intended for delivery and light transport jobs. Its useful load is 360 kg (794 lbs) for an all-up weight of 1.060 kg (2.338 lbs). Available floor length 1.50 m (4' 11"), or 2.60 m (8' 6 1/4") once the passenger seat is removed. Mean available floor width 1.25 m (4' 1 1/2") (0.94 m at wheel level, i.e. about 3' 1"). It offers the same degree of comfort and has the same mechanical specifications as the 35 HP commercial AMI 6. Its rear wings and sides are of thermo-pressed ABS plastic, and form a single, mass-tinted part : no maintenance, no corrosion, good resistance to slight shocks and easy repair are its qualities.

2. THE 3 CV AK LIGHT VAN

The Citroen AK Light Van (2 CV Light van with a 3 CV engine) will henceforward be fitted with a new 602 cc air-cooled flat-twin engine of greater power : 32.8 HP SAE at 7,000 r.p.m. (29 HP DIN at 6,750 r.p.m.) as against 26 HP at 4,750 r.p.m. Maximum torque between 3,500 and 4,750 r.p.m. remains at 4.3 mgk (31.1 ft-lbs) (i.e. 4 mkg DIN at 3,500 r.p.m.) as before, but then the engine speed was only, 3,000 r.p.m. The new compression ratio still allows ordinary petrol to be used : it is now 8.5 : 1 (instead of the previous 7.75). The mitre wheel gearing ratio is 8 x 31 (instead of 8 x 29).

Weight empty, in working order : 620 kg (1,367 lbs). Permissible all-up weight : 1,065 kg (2,348 lbs), giving a payload of 445 kg (981 lbs). Petrol consumption (on the road) at half load, at an average speed of 70 km/h (43.5 m.p.h.) : 44-45 m.p.g.

DC N° 13

ERRATUM

En page 12, sur la photo du Break AMI 6,
prière de lire : 2,60 x 1,25 M de surface
utile.

Nous prions nos lecteurs d'excuser cette
erreur typographique.

Page 12, on photo AMI 6 Estate Car, read :
2,60 x 1,25 M surface utile.

We apologize for this misprint.

UNE MEHARI, DES MEHARA...



Le chameau, comme son nom l'indique, est un animal peu aimable, un asiatique poilu à la lippe agressive. Il porte sur le dos deux enflures prétentieuses. Laineux et crotté, haineux et buté, il ne s'attache à personne et mord tout le monde, même son maître. De plus il est avide et fut l'un des premiers à se ruer vers l'or du Klondyke, en Alaska, à la fin du siècle dernier. Pour finir, c'est un paresseux : au bout de 30 km, il se couche.

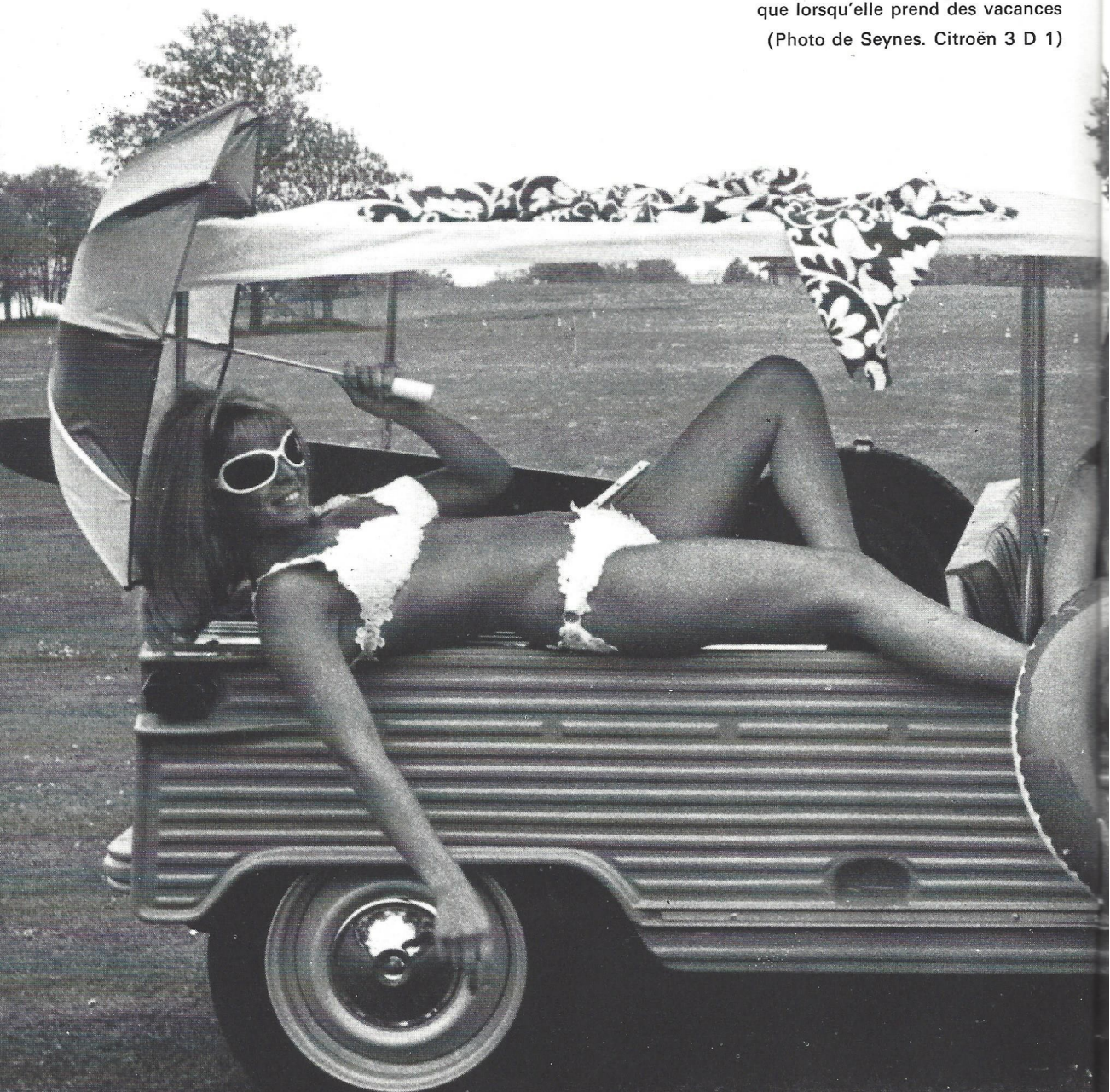
Le dromadaire, par contre, est un africain enjoué. Il n'a qu'une bosse mais elle porte bonheur. Il est plein de bonne volonté et ne demande qu'à rendre service.

The Bactrian camel is a surly beast, a hairy Asiatic with an aggressive pout. On his back jut out two pretentious humps. Full of wool and mud, of hatred and stubbornness, he loves none and bites all, including his own master. He is moreover miserly, and was among the first in the Klondyke gold rush, in Alaska, at the end of last century. To crown all, he is lazy : after 20 miles, he just lies down to rest. Now the dromedary, on the contrary, is a vivacious African. He only has one hump, but it is a lucky token. He is as willing as can be, and always delighted to be of service. With his reddish belly and his

Une Méhari pour la plage
et des filles pour l'été.

Voiture des loisirs et des excursions...
hôtels, châlets, stations balnéaires,
sites touristiques, terrains de camping...
la méhari ne travaille jamais autant
que lorsqu'elle prend des vacances

(Photo de Seynes. Citroën 3 D 1)



Le ventre roux, le sourire agréable, il est justement renommé pour sa rapidité et sa sobriété. Sa vitesse de pointe, certes, est relative, mais il est le champion des moyennes élevées. Sur courte distance un cheval le bat, mais au-delà de 30 km, le dromadaire, chaque fois, l'emporte. Il peut se passer d'eau longtemps, dispose de larges pattes spécialement étudiées pour la circulation en tous terrains y compris les plus mous, et ses narines sont à obturateurs réglables. Il ne craint ni la chaleur, ni le vent de sable et il parcourt facilement, de son trot allègre et soutenu, 70 kilo-

charming smile, he is rightly renowned for his velocity and his sobriety. His top speed is, of course, only relatively high, but he is a champ for high averages. As Sir Arthur Conan Doyle explained in one of his Tales of the Camp: "The Three Correspondents", a horse can beat him over short distances, but, after 20 miles or so, the dromedary wins every time. He can go without water for long periods, his feet are flat and wide-padded, capable of coping with any type of ground, including the softest, while his nostrils have variable-aperture flaps. He fears neither heat nor



mètres d'une traite avec 400 kilos de charge utile et le sourire. Il est merveilleux. « Le rire des jeunes filles et le dromadaire sont les deux plus beaux présents de Dieu » dit un proverbe du désert.

Mais parmi les dromadaires, il est un être d'exception, une créature d'élite, fidèle compagnon des guerriers touaregs depuis la plus haute antiquité : le méhari. C'est le prince des dromadaires. Son courage, son endurance sont à toute épreuve. Spécialement sélectionné pour les raids longs et rapides, il est capable de parcourir sans jamais changer d'allure jusqu'à plus



La Méhari est une sportive au pied léger. L'herbe repousse toujours là où ses 32 chevaux ont passé. Mais elle ne fréquente pas que les terrains de golf, elle est aussi agile sur les stades, les aérodromes les hippodromes — au Prix de Dyane par exemple.

(Photo de Seynes. Citroën 3 D 2)

de 200 kilomètres en une seule traite. Napoléon ne s'y est pas trompé : dès 1799, pendant la campagne d'Égypte, il fonda la première unité française de méharistes.

Lorsqu'il s'est agi pour Citroën d'ajouter une nouvelle corde à l'arc de Dyane en réalisant à partir d'un châssis et de la mécanique Dyane 6, un petit véhicule rustique mais élégant, vif mais économique, léger mais robuste, pouvant transporter des charges diverses aussi bien que des personnes dans les terrains les plus variés, c'est tout naturellement que le nom de Méhari (pluriel : des Méhara), d'emblée, fut choisi.

desert wind, and his loping, lasting trot will take him without a pause over 45 miles with a payload of 880 lbs, and a smile on his face when he gets there. He is a wondrous beast: a desert proverb says that "the laughter of young maidens and the dromedary are Allah's two most precious gifts".

But, among dromedaries, there is a pearl, an unbelievable creature which has remained the Touaregs' faithful companion from times out of mind: the mehari. He is a prince among dromedaries. His courage and his stamina will stand up to anything.





Les points communs sont nombreux entre les deux Méhara, l'animal et la voiture. L'un et l'autre sont sympathiques et sans prétention. L'un et l'autre cachent sous un maintien modeste des possibilités étendues. L'un et l'autre ont le pied léger, se déplacent pratiquement sur n'importe quel sol et progressent vers leur but à la même allure régulière, sans avoir besoin de s'arrêter à tout bout de champ pour souffler ou se ravitailler. L'un et l'autre résistent au froid comme à la chaleur avec une même égalité d'humeur. L'un et l'autre sont à refroidissement à air et ont une charge utile de 400 kilos. L'un et l'autre attirent les jolies filles et les petits enfants.

Méhari plie mais ne rompt pas

La Dyane 6 Méhari est un original petit véhicule de type plateau « pick-up » sur plateforme de série à équipement P.O. (blindage de protection sous la caisse), à carrosserie non travaillante en éléments de plastique teinté dans la masse, boulonnés sur un cadre métallique.

La Dyane 6 Méhari présente en effet la particularité d'être la première voiture française de série dont la carrosserie soit réalisée en ABS. Qu'est-ce que l'ABS? Tout simplement un copolymère d'acrylonitrile butadiène styrène thermo-formé. Ce matériau-miracle, moitié plastique, moitié caoutchouc, possède effectivement, à épaisseur égale, l'élasticité et la résistance du caoutchouc synthétique. Déjà largement utilisé aux États-Unis, il présente de multiples avantages : pas de corrosion possible, pas d'entretien de peinture puisque le plastique étant teinté dans la masse, les éraflures éventuelles ne se voient pas (cependant le plastique est très facile à peindre pour qui souhaiterait une autre teinte que celles prévues pour l'instant en série : ocre Kalahari, rouge Hopi, vert Montana). La carrosserie ne peut souffrir des petits accrochages : son élasticité lui permet de reprendre sa forme primitive après un choc léger. Après un choc plus important, il suffit de redresser la carcasse métallique portant la carrosserie plastique pour que celle-ci retrouve sa forme originelle. En cas d'accident grave, les éléments se remplacent facilement et les frais de réparation sont réduits : la carrosserie se compose de onze éléments simplement boulonnés qui peuvent être facilement réparés (par soudure plastique), mais leur faible prix de revient favorise l'échange pur et simple.

La Dyane 6 Méhari comporte un compartiment avant à deux sièges indépendants. L'accès s'effectue par un large décrochement de part et d'autre de la carrosserie, fermé par une chaîne de sécurité. Le compartiment arrière est fermé par un hayon rabattable dans le plan du plancher;

Specially selected for long, swift journeys, he can cover up to 125 miles in a single stretch without ever changing his gait.

When the time came for Citroën to add a fresh feather to Dyane's cap by building up from the chassis and the mechanical parts of the Dyane 6 a small, sturdy but smart vehicle, as lively as it is cheap to run, as light as it is strong, and capable of carrying all sorts of loads (not to mention passengers) over the most varied types of ground, it was only natural that the name of Mehari (plural: Mehara) should come to mind.

The points in common between the two Mehara, animal and car, are many. Both are pleasant and unassuming. Both, under an unassuming mien hide extensive possibilities. Both are light-footed, and will cross practically any type of ground and wend their way towards their goal at the same regular speed, without having to stop right, left and centre for a breather or a feed. Both are equally resistant to cold and heat, and their temper remains even. Both are air-cooled, and have a payload of 880 lbs. Both are attractive to pretty girls and to small children.

The Dyane 6 Mehari is an original little vehicle of the "pick-up" platform type, on a standard chassis with P.O. fittings (protective armour beneath the body), with non-supporting coachwork of tinted plastic bolted to a metal framework.

A pretty plastic body

The Dyane 6 Mehari is in fact the first French mass-produced car whose coachwork is made of ABS. Now what is ABS? Simple: it is just a thermo-moulded copolymer of acrylonitrile butadiene styrene. This miracle-material, half plastic and half rubber has, for the same thickness, the elasticity and the resistance of synthetic rubber. Already widely used in the USA, it offers numerous advantages: no corrosion risks and no „paint jobs“, since the plastic is tinted in its very mass; possible odd scratches remain invisible (and yet this plastic will take paint very well, should customers want a colour other than those at the moment in production: Kalahari ochre, Hopi red, Montana green). The body will stand up to any slight dents: its elasticity allows it to resume its original shape after a light shock. Should the shock have been more severe, the plastic body will resume its original shape after straightening out the metal framework carrying it. In cases where a more serious accident is involved, individual parts are easily replaced, at low cost: the body is made up of 11 components which are simply bolted and which can be easily repaired (by plastic welding), but their low cost price generally makes a very simple exchange of parts preferable.

Du foin,
des moutons,
du lait,
des cochons,
ou deux belles
jardinières,
la Méhari
« fermière »
transporte
tout par
les prairies
et par
les champs.
(Photo
de Seynes.
Citroën 3 D 11)



Elle surgit à brûle-pourpoint
et rutille de mille feux, la Méhari
de lutte contre l'incendie.
Sa devise est :
« qui trop embrase mal éteint »
En ville comme en forêt,
elle est la première au feu.

(Photo de Seynes, Citroën 3 D 4)





ouvert, il prolonge celui-ci de 28 cm. La surface utile, hayon fermé, est d'environ 1,60 m². Longueur 1,40 m. Largeur 1,30 m derrière les sièges avant, 1 m entre les passages de roues. Chauffage-dégivrage, capote standard amovible, pare-soleil pour le chauffeur, vide-poche fermant à clé font partie de l'équipement de série. La voiture entière se lave, intérieur et extérieur d'un coup de jet d'eau.

Un véhicule "tous risques"

Pratique, légère, maniable, économique, la Dyane 6 Méhari est un véhicule tous-terrains, tous-usages. Un journaliste a même assez justement écrit que c'était une voiture « tous-risques ». Ses possibilités multiples sont encore accrues par une gamme d'options assez étendue : fermeture arrière et latérale à escamotage instantané (les cotés se replient tels qu'ils sont sous le toit) avec larges baies transparentes et portes en plastique vitré articulées sur les montants du pare-brise; caillebotis sur plancher plat, pouvant se relever en partie arrière pour former un dossier, tenu par sangles souples, qui ménage deux places temporaires supplémentaires face à la route; grilles de protection des phares; pare-brise rabattable; radio; talkie-walkie; lave-glace; pneumatiques 135 x 380 XN à sculptures profondes...

Plus d'une corde à son arc

De série ou avec ses équipements supplémentaires, la Dyane 6 Méhari fera le bonheur de catégories variées d'utilisateurs : les administrations publiques, telles que Police, Armée, Douanes, Services de surveillance, de sécurité et de lutte contre l'incendie des villes, des bases aériennes, des ports, des raffineries et zones de produits pétroliers ou dangereux, les entreprises de travaux publics, les exploitations agricoles, les aéroports, les hôtels de tourisme, clubs de vacances, syndicats d'initiatives, établissements balnéaires (surf, ski nautique, pêche sous-marine), les stations de neige, les stades, les aérodromes les terrains de golf, les hippodromes etc..., de même que les artisans, les commerçants et les particuliers : chasse, pêche, tourisme, voiture de week-ends et de vacances ou, pour les jeunes surtout, voiture de toute l'année.

Pratique 365 jours par an

En effet et contrairement aux pernicieuses habitudes des véhicules de même genre, la Dyane 6 Méhari est aussi une voiture « toutes saisons ». Son option « habillage hiver » absolument hermétique et son très efficace chauffage de série font qu'elle est utilisable 365 jours par an tout comme n'importe quelle voiture de tourisme correctement chauffée, mieux encore peut-être.

The Dyane 6 Mehari has a front compartment with two independent seats. Ingress is by deep embrasures on either side of the body, fitted with safety chains. The rear compartment is closed by a flap door which can be brought down to floorboard level; once down, it gives 11 inches extra length. The available floor area, with the flap closed, is about 17 sq. ft. Length: 4' 7 1/2"; width: behind the passenger seats, 4' 3 1/4", between wheels, 3' 3 1/2". Heating-demisting, standard removable hood, sun-glare shield on the driver's side and locking glove compartment are standard fittings. The entire car, both inside and out, can be hosed down for cleaning.

An all-purpose vehicle

Handy, light, maneuverable, cheap to buy and to run, the Dyane 6 Mehari is a cross-country all-purpose vehicle. One journalist rather rightly named it an "all-risk" vehicle. Its already extensive possibilities are further stretched out thanks to a rather wide range of optional fittings: rear and side doors which can immediately be slid out of the way (the sides fold, as they are, beneath the roof), with wide transparent windows and glazed plastic doors hinged on the windscreen uprights; duckboards on the flat floor, which can be partly raised to form a seat-back, maintained by straps, thus temporarily forming two extra forward-facing seats; headlamp protection grilles; adjustable windscreen (flap-down type); radio; walky-talky; windscreen washer spray; deep-groove 135 x 380 XN tyres...

Whether in its standard version or with its extra fittings, the Dyane 6 Mehari will be a boon to a wide variety of users: public services such as the Police, the Army, the Customs; supervision, safety and fire services in towns, air bases, ports, oil and dangerous chemical refinery and storage zones, public works contractors, farms, airports, tourist hotels, holiday clubs, local tourist organizations, bathing resorts (surfing, water-skiing, scuba-diving), snow resorts, sports stadiums, flying clubs and golf courses, race-tracks, and so on and so forth... not to mention tradesmen of all sorts, and private owners for shooting, fishing, sight-seeing, week-end holiday use and - more particularly for youngsters - why not as a round-the-year car?

For the Dyane 6 Mehari, eschewing the pernicious habits of cars of the same category, is also an "all-season" car. Its optional "winter dress" is perfectly draught-and-waterproof, and its very efficient heating makes it usable 365 days a year, like any adequately heated touring vehicle.

Dyane chasseresse, c'est la Méhari-Safari. Au Kenya comme en Sologne, elle passe partout et résiste à tout. (Photo de Seynes. Citroën 3 D 12)

Méhari de charme, Méhari qui rit, Méhari fleurie...
Albane, Blandine, Annie, Geneviève
en ont fait leur amie.
Elle est comme elles jeune, insolente et gaie.

(Photo de Seynes. Citroën 3 D 7)





Géantes fourmis merveilleuses
et tragiques,
vénusiennes immarcescibles,
noires comme l'espace,
Carol et Monika sont
les vestales armées
de la Méhari de surveillance :
centres atomiques, bases militaires,
raffineries, gendarmerie...

(Photo de Seynes. Citroën 3 D 8)



Les caractéristiques techniques sont les suivantes : moteur Dyane 6 de 602 cc, 32 ch SAE à 7000, couple 4,3 m/kg à 3500 t/mn. Équipement électrique 12 volts, alternateur 17 ampères. Pneumatiques 135 × 380 XS. Longueur hors tout 3,50 m. Largeur hors tout 1,53 m. Poids à vide en ordre de marche 525 kg. Charge utile 400 kg, conducteur inclus. Vitesse de pointe : environ 100 km/heure. La consommation varie selon l'utilisation, elle est de l'ordre de 5,5 à 6 litres aux 100 km.

Its technical specifications are as follows: 602-cc Dyane engine, developing 32 HP SAE at 7,000 r.p.m., with a torque of 31.1 ft.-lbs. at 3,500 r.p.m. 12-volt electric system, with a 17-amp. alternator. Tyres: XS 135 × 380. Overall length 11'5". Overall width 5'. Weight empty, in working order, 1152 lbs. All up weight 2039 lbs, giving a payload of 880 lbs, including the driver. Top speed: about 62 m.p.h. Petrol consumption varies according to use, but lies in the neighbourhood of 50 miles p.g.



Légère et court vêtue,
elle va à grands pas,
la Dyane 6 Méhari.
C'est une mini-jeep
en mini-jupe.

(Photo de Seynes
Citroën 3 D 18)



échos



échos

LA BELLE AMÉRICAINE

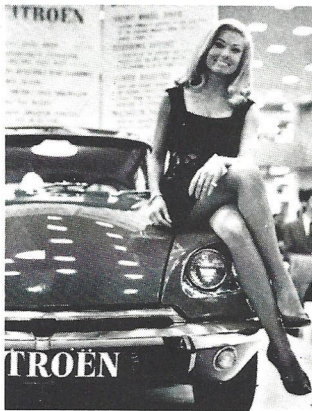


Photo Citroën n° 10.341

NEW-YORK (Etats-Unis). Plusieurs centaines de milliers de visiteurs se sont pressés, cette année encore, du 30 mars au 7 avril, au Salon automobile de New-York. Sur le stand Citroën, on ne savait pas quelles déesses admirer le plus, des hôtesse ou des voitures.

A CYNOSURE IN THE STATES

NEW YORK (USA) - This year again, several hundreds of thousands of visitors thronged to the New York Motor Show between 30th March and 7th April. And truth to tell, on the Citroën stand, they had a job knowing whether to be more enraptured with the cars or with the hostesses - beauties.

ALLEZ MEP!

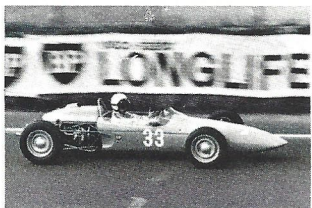


Photo Dreux (Citroën n° 10.320)

LE MANS (France). Les Meps X2, ces monoplaces d'initiation à la compéti-

tion automobile conçues et réalisées à partir de mécaniques Citroën-Panhard par Maurice Pezous le sorcier d'Albi, sont plus que jamais en piste aux quatre coins de France. L'an dernier 250 jeunes pilotes ont fait, grâce à elles, leur initiation. En avril dernier, au Mans (Circuit des 24 heures) une course inter-Meps mettait aux prises 18 concurrents, à 147 km/h de moyenne. Le vainqueur, le tarbais Roger Dubos, 20 ans, avait déjà gagné une épreuve similaire six mois plus tôt à Albi. En mai, une Mep 850 cc, pilotée par Jacques Ragaz, est troisième dans la course de côte de Mazamet, à 7 secondes seulement du premier (monoplace Moga à moteur Gordini 1 300 cc), battant notamment de 5 secondes l'Abarth 1300 victorieuse dans la catégorie des "Sport - prototypes".

COME ON, MEP!

LE MANS (France). Mep X2s, those single-seat trainers designed for initiating drivers to racing, and built from Citroën-Panhard parts by Maurice Pezous, the wizard of Albi, are more than ever on the tracks in all parts of France. Last year, 250 young drivers were initiated thanks to them. In April last, at Le Mans (on the 24-hours circuit), an inter-Meps race was run by 18 drivers at an average of over 90 m.p.h. The winner, Roger Dubos, 20, of Tarbes, had already won a similar race six months earlier at Albi. In May, a Mep 850 cc driven by Jacques Ragaz came in

third in the Mazamet hill-climb race, a mere 7 seconds behind the winner (a Moga single-seater with a 1300 cc Gordini engine), and beat, among others, the Abarth 1300 which won in the "Sports Prototype" class.

BREAK-TV POUR SPORTIFS

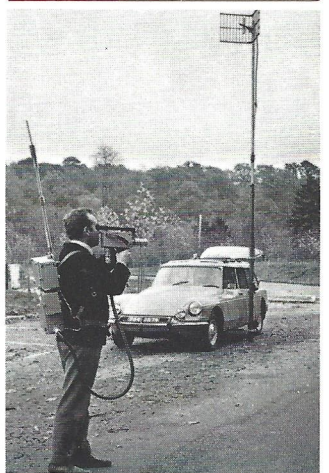
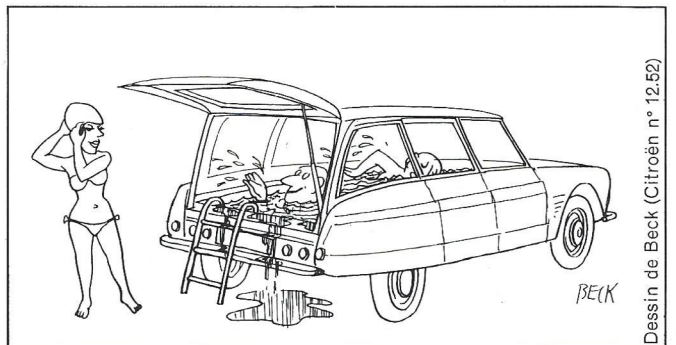


Photo George Bru-Philips (Citroën n° 10.233)

PARIS (France). Un break Citroën ID 19 équipé par Philips pour recevoir en haute fréquence et enregistrer les images d'entraînement prises à distance par un opérateur autonome a été mis en service par l'Institut National des Sports. Grâce à cet ensemble, il est désormais possible de téléviser à n'importe quel endroit, même inaccessible à un véhicule automobile, les gestes et le comportement d'un skieur, cavalier, rameur... et d'enregistrer simultanément ces images dans le break stationné à plusieurs kilomètres. La séquence enregistrée peut être repassée ensuite sur un télévi-



Dessin de Beck (Citroën n° 12.52)

seur, en présence de l'athlète, qui est ainsi à même d'observer ses défauts et d'en tirer leçon.

ESTATE CAR TV FOR ATHLETES

PARIS (France). A Citroën ID 19 estate car, fitted out by Philips to receive training pictures taken at a distance by an independent cameraman on HF, and to record them, has been put into service by the National Sports Institute. Thanks to this system, it is now possible to televise from any spot, even if it is not accessible by car, the movements and behaviour of a skier, a horseman or an oarsman... and simultaneously to record these pictures in the estate car parked several miles away. Recorder sequences can later be played back on a TV screen in the presence of the athlete, who can thus observe his faults and attempt to correct them.

3,33 LITRES AUX 100 KM



Photo Citroën n° 10.263

OSLO (Norvège). Sur un itinéraire accidenté de 100 km d'Oslo à Oslo en passant par les sites touristiques de Solihøgda et de Sundvollen, le Club norvégien des propriétaires de 2 CV a organisé un concours de consommation. Malgré la sévérité du parcours, cinq voitures ont consommé moins de 4 litres, dont celle du vainqueur (ci-dessus) : M. Jan Gram. Chaque voiture avait un contrôleur à bord.

88 M.P.G.

OSLO (Norway). On an uphill and down-dale course of 100 km (62,137 miles) from Oslo to Oslo via the tourist sites of Solihøgda and Sundvollen, the Norwegian 2 CV owners' Club organized an economy competition. Despite the toughness of the run, 5 cars consumed less than 4 litres (thus doing over 70 miles to the gallon), and among them that of the winner, Mr. Jan Gram. Each car had a checking steward aboard for official control.

LE 350 4X4



Photo Citroën 5 F 70

Citroën présente un camion 350 à quatre roues motrices, empattement 3 m ou 2,52 m, moteur diesel Perkins ou Man 76 Ch, boîte de vitesses 30 %, couple 8 x 41. Sa charge utile est particulièrement intéressante dans sa catégorie (en version à moteur Perkins : 3 700 kg sur route, 2 700 kg sur terrain) pour un prix de revient économique. Poids total en charge sur route : 6 500 kg; sur terrain : 5 500 kg. Pneus 12,5 x 20 XL. Vitesse maxi en charge sur route : 85 km/h. Possibilité de franchissement des rampes en charge sur terrain : supérieure à 50 %.

THE 350 4x4

Citroën is presenting a 350 truck with 4-wheel drive, a wheelbase of 9' 10" or 8'

2 3/4, a 75 b.h.p. Perkins or Man diesel engine, a 30 % gear-box and a mitre-wheel gearing ratio of 8 x 41. Its payload is particularly interesting in its category (the Perkins engine version will carry 8,150 lbs on the road and 5,950 lbs over rough ground) for low running costs. All-up weight on the road : 14,330 lbs; on rough ground : 12,125 lbs. Tyres : 12.5 x 20 XL. Maximum speed on the road with a full load : 53 m.p.h. Gradient negotiable over rough ground : over 1/2.

PLATEAUX BAS

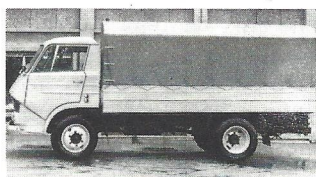


Photo Citroën 5 F 64

PARIS (France). Des plateaux bas pour véhicules à usage urbain sont livrables sur les camions Citroën 350, 370, 450 à empattement 3 m et les 700 à empattement 3,30 m. Ces plateaux conviennent spécialement aux manutentions fréquentes (messageries, primeurs, épicerie, etc).

LOW-SLUNG PLATFORMS

PARIS (France). Low-slung platforms for vehicles for town use can be fitted on Citroën 350, 370 and 450 trucks with a 3-m (9' 9 3/4) wheelbase and on the 700 model with a 3.30-m (10' 9 J/2") wheelbase. These platforms are particularly suitable for frequent handling (press deliveries, vegetables, groceries...). By comparison with the normal series, the floor height is lowered by 5.7" in the 350 and 370 models (height of floor above the ground, fully loaded: 35 3/4"), by 4.3" in the 450 model (height of floor, fully loaded: 38"), and by 3 3/4" in model 700 (height of floor, 42.4 inches).

échos

SECURITÉ SUR TROIS ROUES



Photo Citroën n° 10.306

COPENHAGUE (Danemark). La sécurité automobile qu'est-ce que c'est ? Une fois de plus, Citroën a répondu à sa manière à cette question en organisant au début du mois de mai une démonstration de la sécurité préventive des ID et DS sur le circuit d'essai du Jyllands-Ringen dans le Jutland. La démonstration comportait différents essais de freinage, notamment sur un sol sec pour les roues gauches, glissant sur les roues droites. Des expériences d'éclatement de pneus (provoqués par le passage à grande vitesse sur un couteau triangulaire après qu'on eût remplacé par des pneus conventionnels les pneus XAs d'origine qui refusaient obstinément d'éclater) montrèrent que la DS ne déviait pas de sa trajectoire, même au freinage. Enfin, des ID et DS chaussées de trois roues seulement évoluèrent sur le circuit accidenté en s'y montrant à leur aise en toutes circonstances.

SAFETY ON THREE WHEELS

COPENHAGEN (Denmark). What, precisely, is motoring safety? Once again, Citroën has given its own answer to this question by organizing, in early May, a demonstration of the ID and DS models' safety on the Jyllands-Ringen trial circuit in Jutland. The demonstra-

tion included various braking tests with, for instance, dry road under the left-hand wheels, and a slippery one for those on the right. Tyre-burst tests (provoked by passage at high speed over a triangular knife-blade after replacing the original XAs tyres with conventional tyres, the former systematically refusing to burst), showed that the DS never swerved from its trajectory, even when the brake was stamped on. Finally, IDs and DSs running on three wheels only dodged their way round the circuit without hesitation in every circumstances.

F.O.M. POUR TOUS



Photo Citroën 5 E 25

PARIS (France). Le camion F.O.M. à quatre roues motrices, jusque là réservé à l'usage des forces armées, est désormais accessible à la clientèle civile. Tiré par un moteur de 158 Ch, le camion F.O.M. a été conçu pour répondre aux conditions d'utilisation les plus dures. Le sable et les terrains désertiques, les sols boueux et même marécageux, la brousse et la forêt équatoriale, les pistes caillouteuses et la tôle ondulée, les gués de rivières et les pentes montagneuses à plus de 60 % sont le lot quotidien de ce véhicule exceptionnel. Il transporte plus de 5 000 kg de charge et ses dix combinaisons de vitesses lui permettent de rouler de 2 à 100 km/h.

F.O.M. FOR ALL

PARIS (France). The F.O.M. 4-wheel drive truck, which up now had been reserved for the Armed Forces, is now available to

civilian customers. Driven by a 155 b.h.p. engine, the F.O.M. truck was designed for use under the most trying conditions. Sands and deserts, muddy or marshy ground, bush and tropical forest, stony or corrugated tracks, river fords and 3-in-5 mountain gradients are this utility's daily lot. It will carry more than 11,000 lbs. load, and its six gear combinations allow it to run comfortably at speeds between 1.5 and 62 m. p. h.

PTR 18 500 KG

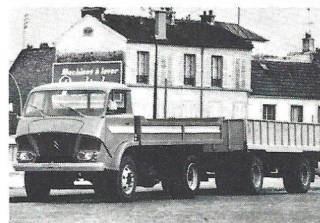


Photo Citroën 5 F 63

PARIS (France). Le camion Citroën 700 peut désormais tirer une remorque à deux essieux et tracter au total 11 tonnes de charge utile pour 18.500 kg de poids total roulant. Son freinage a été amélioré (un dispositif automatique dose notamment l'action des freins arrière en fonction de la charge transportée) : meilleure progressivité, effort moindre du conducteur sur la pédale, plus grande stabilité du véhicule quel que soit le sol, longévité accrue des freins.

PTR : 40,700 lbs

PARIS (France). The Citroën 700 truck can henceforward tow a twin-axle trailer and haul a total of 11 tons for an all-up weight of 40,700 lbs on the road. Braking has been improved (among other things, an automatic device doses the rear brakes' action according to the load transported): the brakes are more progressive and call for less pressure on the pedal, the vehicle is more stable irrespective of the state of the road, and the front brakes' life is much longer.

SPÉCIAL POLICE



Photo Citroën n° 10.345

PARIS (France). Pour la police des autoroutes, la gendarmerie française dispose de trois voitures d'intervention rapide, des Citroën ID à moteur DS 21 avec surpresseur. Ces voitures couleur bleu de France, équipées de poste émetteur-récepteur radio peuvent atteindre 200 km à l'heure. Elles sont confiées à des gendarmes formés à l'école de pilotage du Mans et affectées à la surveillance de 150 km d'autoroute : Paris-Nord (autoroute A1, escadron de Roye), Paris-Sud (autoroute A6, escadron d'Appoigny), en Provence : Valence (autoroute A7, escadron de Valence).

POLICE SPECIAL

PARIS (France). For motorway traffic control, the French Gendarmerie has three fast interception cars — ID Citroëns with supercharged DS 21 engines. These cars, painted France blue, are fitted with radio receiving-and-sending sets, and have a top speed of 125 m.p.h. They are driven by gendarmes trained at the Le Mans school of high-speed driving, and are used in super-vising 93 miles of motorways : Paris-Nord (motorway A 1, Roye squadron), Paris-South (motor-

way A 6, Appoigny squadron), and Valence (motorway A 7, Valence squadron).

LE BREAK DES HAUTES EAUX



Photo Erkki Woivalin (Citroën n° 10.251)

HELSINKI (Finlande). Parce qu'elle ne trouvait pas chez elle de plan d'eau suffisamment élevé en altitude, l'équipe finnoise d'aviron a dû prendre la route afin de s'entraîner en vue des Jeux Olympiques de Mexico. Pour ce faire, elle a choisi le meilleur compagnon de voyage : un break ID 19 qui, pendant plusieurs mois, a transporté sans défaillance sur les pires routes de montagnes, canots, pagaies, bagages et l'équipe au complet dans son entraînement itinérant à travers la Hongrie, la Roumanie et l'Autriche.

ESTATE CAR AND HIGH WATERS

HELSINKI (Finland). Unable to find at home a stretch of water at a sufficient altitude, the Finnish rowing team had to take to the road in order to train for the Mexico Olympic Games. To do so, it chose the best travelling companion: a DS 19 estate car,

which has for several months been reliably transporting boats, oars, luggage and team over the worst of mountain roads during its training tour through Hungary, Rumania and Austria. Above: the Finnish crews by lake Silvretta, 6,600 ft up in the Austrian Alps.

OK PALLAS!

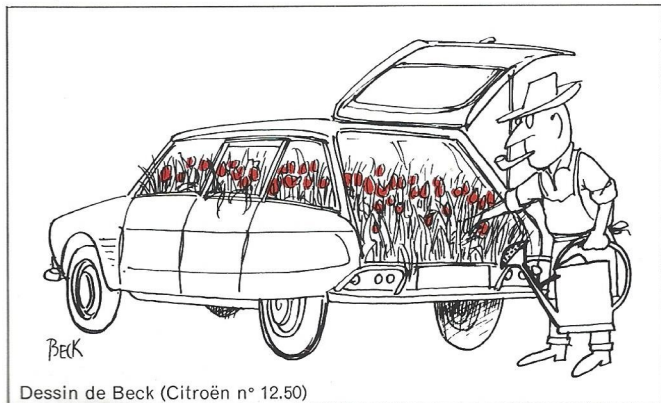


Photo Citroën n° 10.343

MONTREAL (Canada). Jean Béliveau, Capitaine de l'équipe du "Canadien", club de hockey de Montréal, en marquant cette année le millième point de sa carrière, a réussi l'un des plus grands exploits de l'histoire du sport le plus populaire du Canada. Pour commémorer l'événement, "Citroën Canada Limitée" lui a offert une DS 21 Pallas, dont les qualités sont en effet celles des champions de hockey : vitesse, souplesse, robustesse, puissance de freinage, sûreté. Au meilleur des hockeyeurs, ne fallait-il pas une voiture qui tienne vraiment la glace : la Citroën DS ?

THUMBS UP FOR PALLAS!

MONTREAL (Canada). Jean Béliveau, Captain of the "Canadien" ice-hockey club, in Montreal, this year scored the thousandth goal in his career, one of the greatest exploits in Canada's most popular sport. As a commemoration of the event, "Citroën Canada Ltd." presented him with a DS 21 Pallas, whose own characteristics are those of the hockey champions : speed, adaptability, ruggedness, braking power, and sureness. Wasn't it right that the finest of hockey-players should have a car which really grips the ice? (The DS, of course).



Dessin de Beck (Citroën n° 12.50)

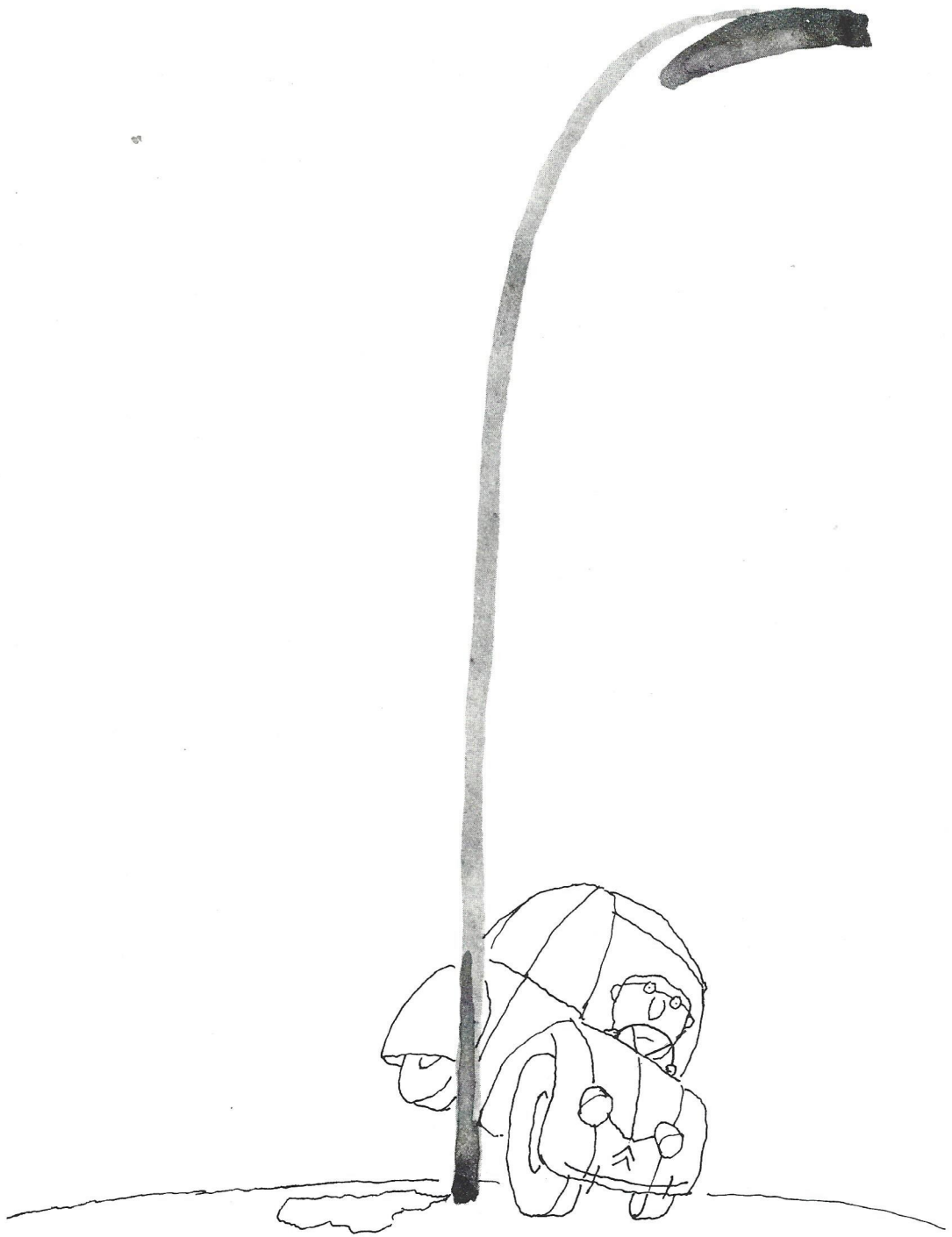




Photo G. Gavalda (Citroën n° 7.216)

rallyes

RALLYE DE L'YONNE

Brunelle-Aubriet (DS 21) 1^{er} au classement général

Quelque huit heures de conduite pratiquement ininterrompue, de nuit, sur un itinéraire de 486 kilomètres comportant une bonne part de routes accidentées du Morvan, avec plusieurs épreuves de vitesse et courses de côte, tel était, les 30 et 31 mars, le Rallye International de l'Yonne. Sur 57 concurrents prenant le départ, 24 seulement parvinrent à se classer. En Citroën DS 21, Jacques Brunelle et Maurice Aubriet remportèrent le classement général absolu avec une confortable avance (778 points) sur l'Alfa Romeo classée seconde. Ils firent une course de régularité remarquable : vite et bien, et furent seuls à finir sans pénalisation.

Brunelle-Aubriet (DS 21) 1st in the general classification

Practically 8 hours of uninterrupted night-driving over a 302-mile course including a good portion of the mountainous Morvan district, with several speed trials and hill-climbs, such was the programme of the Rallye International de l'Yonne on 30 and 31 March. Out of 57 starters, only 24 were classified at the finish.

In a Citroën DS 21, Jacques Brunelle and Maurice Aubriet took first place in the absolute general classification, with a very big lead (778 points) over the runner-up, an Alfa-Romeo. They ran a remarkably steady race, fast and free from errors—and were in fact the only team not to incur a single penalty during the whole event.

RALLYE DU FOREZ

Pouderoux-Vincent (DS 21) 1^{er} en Tourisme de série

657 kilomètres se tortillant sur les petites routes de la Loire, du Puy de Dôme et de la Haute Loire, avec sept épreuves spéciales chronométrées, c'était le programme du 5^e Rallye International du Forez, disputé les 27 et 28 avril dans des conditions atmosphériques peu engageantes.

Au départ : 40 concurrents. A l'arrivée : 18. Parmi eux : l'équipage Noël Pouderoux-Vincent, en Citroën DS 21, qui remporte le classement général des voitures de tourisme de série et termine 5^e au classement général absolu.

Malgré d'excellentes performances dans les épreuves spéciales, Lucette Pointet (DS 21), par suite d'une erreur de parcours, est huitième au classement général scratch.

Pouderoux-Vincent (DS 21) 1st in the Standard Touring Car category

408 miles wiggling their tortuous way on minor roads in the Loire, Puy-de-Dôme and Haute-Loire departments, with seven special clocked stretches. This programme was that of the 5th International Rally of the Forez mountains, fought out on 27 and 28 April under rather distressing weather conditions.

At the start, 40 entries; at the finish, only 18. And, among these, the Noël Pouderoux—Vincent team, in a Citroën DS 21, which walked away with the general classification for standard touring cars and was 5th in the overall absolute classification.

Despite excellent performances in the special tests, Lucette Pointet at the wheel of a DS 21 missed once her road and only came in eighth in the general scratch classification.

rallye LUCETTE POINTET 2^e DANS PARIS - SAINT - RAPHAEL



Lucette Pointet (Photo Martin, Citroën 7 B 17)

Lucette Pointet a bien failli rééditer le 18 mai 1968 en DS21 sa victoire de 1963 en DS 19 dans le Paris-Saint-Raphaël. Paris-Saint-Raphaël est un rallye résolument féministe : on s'y explique entre femmes. L'explication est d'ailleurs sérieuse : 1.643,500 km en trois longues étapes : Paris-Albi-Bendor-Saint-Raphaël, avec sept épreuves spéciales dont une course de vitesse sur le circuit d'Albi. Finalement Lucette obtint une brillante seconde place au classement général, à 13" seulement de Claudine Trautmann.

Lucette Pointet, in a DS 21, came within inches of repeating her 1963 victory (in a DS 19) in the Paris-Saint Raphaël Rally on 18 May 1968.

Ladies only

Paris-Saint Raphaël is definitely one for the ladies : it is a woman-to-woman tourney. An what a tourney it is! 1,021 miles in three long stretches : Paris - Albi - Bendor Saint Raphaël, with seven special trials, one of which is a speed race round five laps of the Albi circuit (2.255 miles).

Among the 46 contestants in this 26th Rally, two teams were fighting tooth and nail for stardom : Claudine Trautmann and Catherine Piot in a Lancia Fulvia, and Lucette Pointet and Michèle Véron in a Citroën DS 21. It was for a long time a neck-and-neck affair, Claudine making out on the Albi circuit, but Lucette clocking the best time in the very difficult special trial between Nans Les Pins and la Sainte Beaume (3.1 miles), neither of them having been penalized on the road. Lucette finally obtained a brilliant second place in the general classification, only 13 seconds behind Claudine for the complete event.

rallye VICTOIRES CITROEN AU MOBIL ECONOMY RUN

Energétique : Gatsonidès (ID 19)

Efficacité : Fouillet (DS 21)

Trophée : Garcia (DS 21)

Chaque année, le Mobil Economy Run améliore et complète sa formule. Disputée cette année sur le circuit des 24 heures du Mans pendant sept heures, l'épreuve de rendement énergétique tenait compte comme toujours du poids de la voiture, de la vitesse et de la consommation. L'épreuve d'efficacité (vitesse et consommation) se disputait pendant dix heures sur le circuit Bugatti. Le Trophée Mobil allait à l'auteur du meilleur résultat sur l'ensemble des deux épreuves.

Les résultats Citroën à l'épreuve d'efficacité sont impressionnants : 1^{er} J.-J. Fouillet-F. Forestier en DS 21, avec une consommation de 9,8 litres aux 100 km à la moyenne de 79,95 km/heure sur 800 km; 2^e A. Garcia-D. Garcia en DS 21, 10,16 litres à 80,16 km/h; 3^e P. Maurel-J.-L. Fouillet 10,33 litres à 80,17 km/h. Au rendement énergétique, c'est le hollandais Maurice Gatsonides, assisté de son fils Tom, qui remporte la classe 1.600

Power index test: Gatsonides (ID19)

Efficiency test: Fouillet (DS21)

Trophy: Garcia (DS21)

Every year, the Mobil Economy Run improves and completes its formula. Fought during 7 hours over the Le Mans 24-hours circuit this year, the power index test this year as usual took into account the weight of the car, its speed and its petrol consumption. The efficiency test (speed and consumption) was run on the Buggatti circuit. The Mobil Trophy went to the driver with the best overall result for both tests.

Citroën results in the efficiency test are really impressive : 1st, J.-J. Fouillet and F. Forestier in a DS 21, with a consumption of 9.8 litres per 100 km (29 m.p.g.) at an average of 79.95 km/h (49.68 m.p.h.) over 800 km (497.1 miles); 2nd, A. Garcia and D. Garcia in a DS 21, with 10.16 litres per 100 km (28 m.p.g.) at 80.16 km/h (49.81 m.p.h.); 3rd, P. Maurel and J.L. Fouillet, 10.33 litres (27 m.p.g.) at 80.17 km/h (49.82 m.p.h.).

In the power-index test, the Dutchman Maurice Gatsonides, aided by his son Tom,

à 2.000 cc en ID 19 avec une consommation de 14,65 litres aux 100 km à la moyenne générale de 121,67 km/h. De son côté le toulousain Parayre, avec Aublet, s'adjuge en Panhard la classe 700 à 1.000 cc : 6,33 litres aux 100 km à la moyenne de 100,59 km/heure.

Enfin, pour les trophées : 1^{er} en classe 1600-2000 M. et T. Gatsonidès en ID 19 et 1^{er} en classe 2000 à 3000 cc : A. Garcia-D. Garcia en DS 21.

En marge de l'épreuve avait lieu le concours du bidon de cinq litres des journalistes. M. Moerenhout, reporter automobile en Belgique, y triomphe en classe de plus de 2.000 cc avec une DS 21 : 8,79 litres aux 100 km à 43 km/heure.

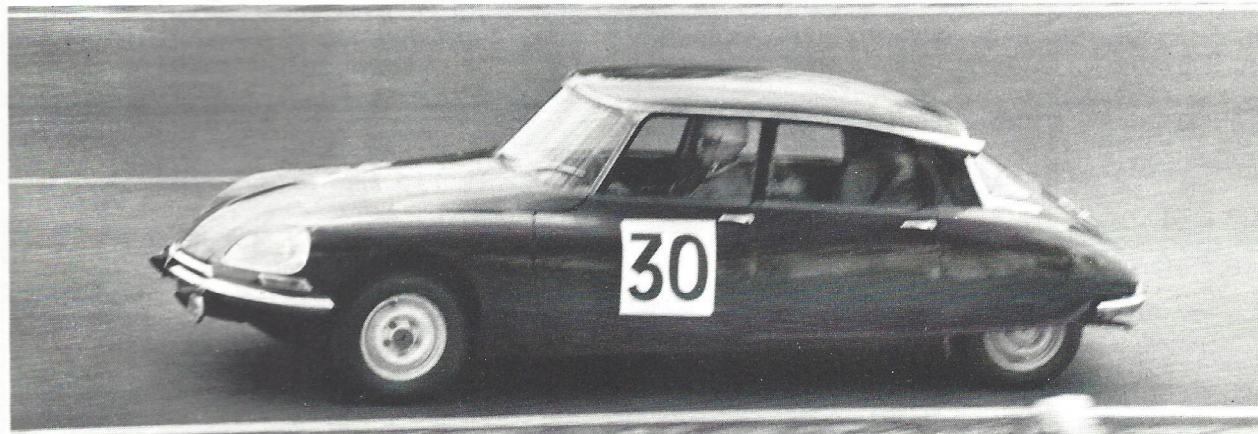
won the 1.600 to 2.000 cc category in a DS 19, with a consumption of 14.65 litres per 100 km (19.4 m.p.g.) at an overall average of 121.67 km/h (75.59 m.p.h.). For his part Parayre, of Toulouse, with Aublet, won the 700 to 1.000 cc category in a Panhard : 6.33 litres per 100 km (44 m.p.g.) at an average of 100.59 km/h (62.49 m.p.h.).

Finally, the Trophies : First in the 1.600-200 cc class, M. and T. Gatsonides in an ID 19, and, in the 2.000-3.000 cc class, A and G Garcia in a DS 21.

Side by side the main event was the 5-litre-can competition for members of the Press. M. Moerenhout, collected the prize in the over-2.000 cc category in a DS 21 : 8.79 litres per 100 km (32.5 miles p.g.).



A. Garcia. DS 21 (Photo Dreux. Citroën n° 7.48)



M. Gatsonidès. ID 19 (Photo Dreux. Citroën 7.41)



J.-J. Fouillet. DS 21 (Photo Dreux. Citroën n° 7.42)



CHEZ L'ANTIQUAIRE

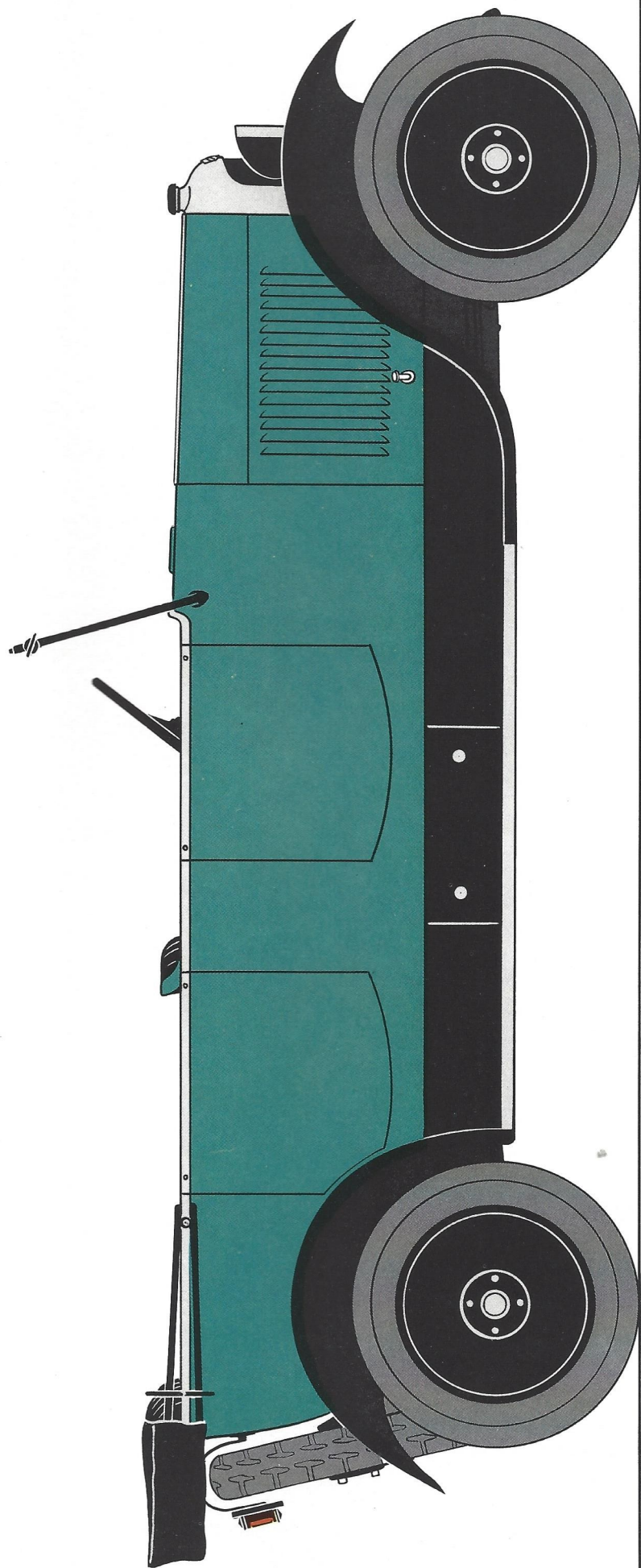
Citroën 9 cv type B 12 - 1926

Grâce notamment à son châssis et sa suspension renforcés ainsi qu'à sa carrosserie "tout acier", technique nouvelle adoptée par Citroën à partir de 1925 (B 10), la B 12 était d'une robustesse remarquable. Elle devint le type même de l'automobile européenne. Autre nouveauté pour l'époque : elle freinait des quatre roues. Prix en 1926 : 20 500 francs (torpédo standard).

Thanks in particular to its strengthened suspension and to its "all-steel" body, a new technique adopted by Citroën from 1925 onwards (first used on the transitional "B 10" model), the B 12 was remarkably sturdy. It became the archetype of European cars. Another innovation for that period : four-wheel brakes. Price in 1926 : 20,500 francs (standard open tourer).

FICHE TECHNIQUE : Citroën type B 12 alias "Tout acier". Puissance fiscale 9 CV. **MOTEUR :** identique à type B 2 à 4 cylindres monobloc, soupapes latérales, culasses amovibles, alésage 68 mm, course 100 mm, cylindrée 1452 cc. Vilebrequin à 2 paliers. Puissance réelle 20 Ch à 2100 tr/mn. Allumage par magnéto HT. Démarrage électrique. Pompe à eau, ventilateur, circulation d'eau par thermosiphon. Radiateur en coupe vent (plus haut et plus arrondi que sur B 2). Réservoir d'essence (25 l) en charge sous auvent AV. Carburateur Solex. **EMBRAYAGE :** monodisque sec. **BOITE DE VITESSES :** 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. **TRANSMISSION :** par arbre longitudinal à joints cardan aux extrémités, pont AR : adoption d'un pont "banjo" (d'une seule pièce) au printemps 1926. **ECLAIRAGE :** électrique. **SUSPENSION :** ressorts avant semi-elliptiques, ressorts arrière doubles 1/4 elliptiques superposés. **FREINS :** d'abord freins AV à tambours lisses et AR à tambours nervurés, puis à partir d'avril 1926 : freins AV et AR à tambours lisses de grand diamètre. **PNEUS :** Confort 730 x 130. **CHASSIS :** renforcé par rapport à B 2. Empattement 2,870 m. Voies AV et AR 1,22 m. Longueur hors tout 3,68 m. Largeur hors tout 1,41 m. Hauteur 1,83 m. **POIDS :** 1000 kg. **CARROSSERIE :** tout acier, en 2 versions : la torpédo standard (Dérivées : torpédo luxe à peinture 2 tons, commerciale à hayon AR ouvrant) et la conduite intérieure à 6 glaces latérales (un modèle standard et un luxe avec peinture 2 tons). **PERFORMANCES :** vitesse maximale 75 km/h. Consommation aux 100 km : essence 8,5 litres, huile 0,250 litre environ.

TECHNICAL SPECIFICATION : Citroën B 12, alias "All-steel". French treasury rating: 9 h.p. **ENGINE:** identical with B2 type: 4 cylinders, monobloc, side valves, removable cylinder heads, bore 68 m.m. (2.677 ins.), stroke 100 m.m. (3.937 ins.), capacity 1,452 cc. 2-bearing crankshaft. Real horsepower 20 b.h.p. at 2,100 r.p.m. H.T. magneto ignition. Electric starter. Water pump, fan, thermo-syphon-type cooling system. Wedge-shaped radiator (higher and more rounded than on the B 2). Petrol tank (5.5 imp. gall.) mounted under the bonnet. Solex carburetter. **CLUTCH:** single dry plate. **GEARBOX:** 3-speed, ball lever in centre of floor. **TRANSMISSION:** prop shaft with universal joints at each end. Rear axle drive: single-piece, "banjo" type as from Spring 1926. **LIGHTING:** electric. **SUSPENSION:** semi-elliptical front springs, superposed double 1/4-elliptical rear springs. **BRAKES:** first delivered with smooth-drum brakes at front and ailette-type drums at rear and then, from April 1926, front and rear brakes with large-diameter smooth drums. **TYRES:** "Confort" type, 730 x 130. **CHASSIS:** Strengthened as compared with B 2. Wheelbase 9 ft 5 ins. Track (front and rear) 4 ft. Overall length 12 ft 0 3/4 ins. Overall width 4 ft 7 1/2 ins. Height 6 ft. **WEIGHT:** 2,205 lbs. **BODY:** all-steel, in 2 versions: Standard "Torpédo" (from which derived the "Torpédo Luxe" with a two-tone colour-scheme, and the "Commercial" version with a rear door) and the Saloon with 6 side windows (one standard model and one luxury, with 2-tone colour-scheme). **PERFORMANCE:** maximum speed 46.6 m.p.h. Petrol consumption: 33 m.p.g.



Dessin d'Oliver

Citroën B 12 torpedo tout acier, 1926

