



1967

1117-MZS

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
Le Grand Nord en 2 CV	4
Production 1966	6
L'Ami 6 : cinq ans de succès	7
Le tour de France de l'Ami 6	8
Les rallyes	10
Edition spéciale « Tour du Monde »	17
Echos	33
Photothèque : la 2 CV	44
Chez l'antiquaire : la Trèfle	46

contents :

	Page
<i>Editorial</i>	3
<i>Far North</i>	4
<i>1966 Production figures</i>	6
<i>Ami 6: maximum output for France</i> .	7
<i>Around France in Ami 6</i>	18
<i>The rallies</i>	10
<i>Special feature "Around the world"</i>	17
<i>Echoes</i>	33
<i>Photograph library: 2 CV</i>	44
<i>Antiquary's corner: the "clover leaf"</i>	46

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° 27.817 Paris.



Photo de couverture : blanche comme neige, elle se faufile sans peine à travers les mailles du paysage d'hiver, sol ouaté, ciel décoloré, arbres dépouillés. Insensible au gel, elle passe partout et oublie les rigueurs du froid pour en mieux savourer la magie. En Décembre, l'AMI 6 a accompli un Tour de France de 2077 km à 90 km/h de moyenne (voir notre reportage 8 et 9).

White as snow, she glides effortlessly across the winter landscape, past the bare trees, under a pale sky. Unaffected by frost, the Ami 6 makes you forget the rigours of winter and enjoy its magic. In December, the Ami 6 completed a non-stop tour of 1300 miles through France at an average speed of 56 m.p.h. (see story on pages 8 and 9).

Photo Raymond de Seynes (Citroën n° 2 B 35)

éditorial

Aux vœux traditionnels que nous adressons pour 1967 à tous les lecteurs du Double Chevron : « Bonne et heureuse année », nous souhaiterions ajouter celui-ci : « Bonnes routes ». D'abord parce que l'amélioration des réseaux routiers est indispensable au transport individuel, le seul qui permette à un pays de se développer harmonieusement. Ensuite parce que l'adaptation de la route aux conditions de la circulation est un facteur déterminant de la sécurité automobile, dont il fut si souvent question au cours de l'année passée, depuis l'attribution à la DS 21 de la médaille suédoise de la sécurité, jusqu'au projet américain de réglementation, en passant par l'expérience prolongée de limitation de la vitesse en Angleterre ou au triste folklore des tribunaux d'exception sur les routes de France, l'été dernier. Il est pourtant évident qu'aucune mesure uniquement restrictive ne saurait apporter de solution. Une réglementation ne peut donner de résultats que si elle procède d'une définition correcte de la sécurité et place au premier plan la notion de prévention de l'accident (importance de la tenue de route, par exemple); que si elle est générale et internationale, c'est-à-dire qu'elle s'applique à toutes les conditions de circulation et à tous les types de véhicules; que si, enfin, elle reste « ouverte », c'est-à-dire qu'elle fixe des buts sans tenter de prescrire des moyens, forcément déterminés en fonction des connaissances du présent et donc obligatoirement limités et bientôt dépassés, ou déjà dépassés.

In addition to wishing all readers of " Double Chevron " a happy and prosperous new year, we would like to wish them good driving in the coming year. The improvement of roads is essential to the needs of individual transportation, which itself is necessary for a nation's steady development. Moreover, the adaptation of roads to traffic conditions is a determining factor in road safety. The subject of road safety was much in the news last year ; the DS 21 was awarded the Swedish safety medal, new safety regulations were drafted in America, Great Britain introduced a speed limit on all roads, and in France roadside tribunals were set up to withdraw the licences of careless motorists on the spot. But it is obvious that the solution is not to be found in any purely restrictive measures. Regulations can produce results only if they stem from a correct definition of safety and place primary emphasis on accident prevention (such as road-holding, for example), and only if they are general and international — that is to say applicable to all traffic conditions and all types of vehicles. They must, too, remain " open "; in other words, they must fix objectives without attempting to prescribe methods necessarily based on the present.

VOYAGES • RAIDS EXPEDITIONS

PLEIN NORD --- PLEIN HIVER

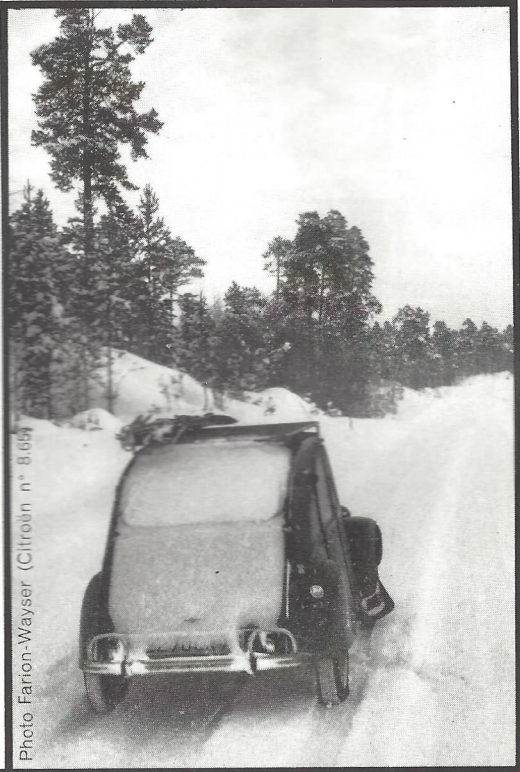


Photo Farion-Wayser (Citroën n° 866)

PAR -40° UN RAID DE 1500 KM EN 2 CV

« Ils sont fous ces Français », tel était le jugement définitif de tous ceux qui, en Suède, Finlande, Norvège, connurent le projet de Patrice Farion et Christian Wayser (21 ans chacun) : en plein hiver, avec une simple 2 CV, rallier Hammerfest, la ville la plus septentrionale d'Europe. La route du Cap Nord, en été si facile, est en hiver totalement coupée : la neige atteint plusieurs mètres d'épaisseur et la température oscille autour de -40° . Et, pour parcourir plus de 1.500 km à l'intérieur du cercle polaire, Patrice et Christian avaient choisi l'hiver le plus rude que, de mémoire de lapons, la Scandinavie eût connu depuis plus d'un siècle. Partis de Paris le 31 janvier 1966, ils se relaient au volant toutes les deux heures et parviennent en quelques jours à Luleä, 990 km au nord de Stockholm. Ils y complètent leur équipement : des pulls (plusieurs couches), deux parkas, des chaussures fourrées et une toque (pour deux !). La voiture : 2 CV 1964 de série, pneus Michelin X, sans clous ni chaînes. Matériel de secours : deux pelles, des cordes, une pharmacie d'urgence et des vitamines C concentrées. Ils empruntent des gants et des chaussettes et s'estiment prêts pour leur expédition « grand Nord ». Le 26 février à 20 h ils quittent Luleä. Ils passent la frontière finlandaise peu après minuit et franchissent le Cercle polaire à

A 9,000-mile drive by 2 CV at -40° F

“Madness!” was the unanimous verdict of the Swedes, Finns and Norwegians when they heard of the project of two 21-year-old Frenchmen, Patrice Farion and Christian Wayse, to drive to Hammerfest, the most Northerly town in Europe, in a 2 CV in mid-winter. The road to the North Cape, so easy in summer, is totally impassable in winter; the snow is many feet deep and the temperature is in the neighbourhood of -40° F. In 1961 a Norwegian agronomist, Henrik Tveit, succeeded in driving a 2 CV across snowbound Finnmark (Alta-Kautokeino — Karasjok, 155 miles). That was in the month of April. Patrice and Christian planned their trip for February. And for the 9,000-mile drive north of the Arctic Circle they chose the most rigorous winter Scandinavia had suffered for more than a hundred years.

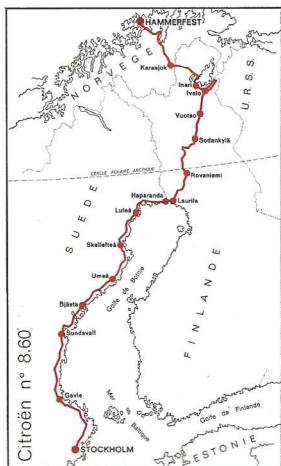
They left Paris in January 31st, 1966, and relieving each other at the wheel every two hours reached Luleä, 615 miles north of Stockholm, a few days later.

There, they completed their equipment: several pullovers, two parkas, fur-lined boots, and a cap (between the two of them!). The car was a 1964 production-line model 2 CV with Michelin X tyres, without studs or chains. Emergency gear included two shovels, rope, a first aid kit, and concentrated vitamin C.

At 8 p.m. on February 26th. they left Luleä,

Rovaniemi. Tout est désertique et bleu sous la lune. Au matin ils prennent un café à Ivalo, sur le lac Inari, repartent aussitôt et se trompent de route : au bout de 30 km ils sont arrêtés par de grands panneaux barrés de rouge. Barbelés de part et d'autre de la piste, miradors au loin... ils viennent de franchir la frontière soviétique, et s'empressent de rebrousser chemin... Après Inari ils abordent la traversée de la toundra : une nuit et un jour. Le temps se couvre et la température descend. Le thermomètre extérieur indique -37° ; le thermomètre intérieur $+8^{\circ}$. Le vent soulève la voiture. La visibilité est presque nulle. Ils doivent s'arrêter et attendre pendant quatre heures que la tempête s'apaise un peu. Ils laissent tourner le moteur. Il fait -41° dehors, -10° à l'intérieur. Puis c'est la montagne. Ils la franchissent au pas. Le précipice est invisible, une fausse manœuvre serait tragique. Ils entrent en Norvège. Aurore boréale sur la plaine désertique. A midi ils parviennent devant l'île de Kvaløy où se trouve Hammerfest, sur la latitude de l'extrême Nord de l'Alaska. Pendant une semaine ils donnent des cours de français au lycée puis prennent la route du retour. Elle est creusée dans la neige et les murs qui la bordent sont deux fois hauts comme la voiture. Le temps est clair, le froid vif : -48° . Dans la soirée, ils arrivent à Karasjok, sur la frontière finnoise. Il y a bal à Karasjok : des centaines de couples lapons couverts de fourrures de la tête aux pieds évoluent gracieusement dans une salle où il fait -10° . A 1 heure, quand les deux français quittent le bal, il fait -49° dehors. Patrice conduit, Christian racle sans cesse le pare-brise où leurs haleines se transforment en glace. La toundra est longue, une longue ligne droite. Au lieu dit Kaamanen, il y a pourtant un virage, un seul. Pétrifié par le froid, le pied sur l'accélérateur, les mains sur le volant, Patrice ne peut bouger. La voiture va droit dans un mur de neige. Ils la dégagent à la pelle. Les ailes sont froissées mais le moteur tourne rond... Le reste du voyage est sans histoire : retour par petites étapes et, le 10 avril, Paris.

crossed the Finnish frontier shortly after midnight, and crossed the Arctic Circle at Rovaniemi. Everything was deserted in the moonlight. Next morning, after coffee at Ivalo on Lake Inari, they forged ahead — but took the wrong direction. 18 miles further on they were stopped by large barriers striped with red; barbed wire on both sides of the track, and look-out towers in the distance. The Soviet frontier. A red Army soldier came out and sent them back. After Inari they spent a day and a night crossing the tundra. The weather became overcast and the temperature dropped to -36° F. outside the car and 46.4° F. inside. Visibility was almost zero, and they had to stop for four hours while the weather cleared. Then came the mountains, which they crossed at walking pace. The precipice was invisible, and a single false move would have meant disaster. And so into Norway, with the Aurora Borealis shining over the deserted plain. By midday they were facing the island of Kvaløy, where Hammerfest is located, at the same latitude as the extreme north of Alaska. For a week they taught French at a local school, then started the trip back. The snow was piled high on both sides of the road; the weather was clear, but the cold intense: -56° F. In the evening they arrived at Karasjok, on the Finnish frontier, where a ball was in progress; hundreds of Lapp couples, swathed in furs from head to foot, dancing in a hall where the temperature was 14° F. At 1 a.m., when the two Frenchmen took their leave, the temperature outside was -58° F. Inside the car, the thermometer was stuck at its minimum: -13° F. While Patrice drove, Christian constantly scraped the windscreen clear of the ice formed by their breath. The road across the tundra was long and straight, but at a spot called Kaamanen there was a bend — the only one. Petrified by cold, hands on the steering wheel and foot on the accelerator, Patrice was incapable of movement; the car drove straight into the wall of snow. They shovelled it out; the fenders were slightly bent but the engine was safe. The rest of the journey was without incident; they arrived in Paris on April 10th.



Farion-Wayser (Citroën n° 8.64)

PRODUCTION CITROËN 1966

12 mois 12 months	1965	1966
voitures particulières passenger cars	404.567	451.875
total	488.624	534.978

L'augmentation de la production est de 9,47 % par rapport à 1965, de 11,69 % pour les voitures particulières. Les exportations 1966 ont été de 132.950 véhicules, soit 24,8 % de la production, soit 4,27 % de plus qu'en 1965 (127.506 véhicules).

The production increase is therefore 9,47 per cent compared with 1965. 11,69 per cent for passenger cars. 1966 exports amount to 132.950 units, i.e. 24,8 per cent of the total production figures and 4,27 per cent more than in 1965 (127,506 units).

SALONS 1966

Pour la rentrée d'Octobre, trois Salons se suivent et ne se ressemblent pas : Paris, où le président de la République put admirer, au centre du stand Citroën une 2 CV qui affichait complet, chargée à ras bord et même au-delà, des objets les plus hétéroclites, symphonie graphique sur le thème : « n'importe quoi, n'importe où ». Londres : empire (sur soi-même) du flegme britannique ; Turin : passion italienne.

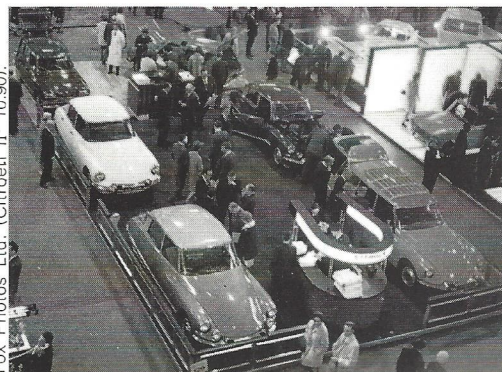
In October, three Motor Shows followed one another—each of them different. In Paris, the President of the Republic admired, in the centre of the Citroën stand, a 2 CV full to overflowing with a strange selection of miscellaneous objects—a graphic symphony on the theme “carries anything anywhere”. The London Motor Show reflected British seriousness and the Turin Motor Show expressed Italian enthusiasm.



Photo Citroën n° 10.179



Photo Citroën n° 10.180



Fox Photos Ltd. (Citroën n° 10.90)



Italfoto Torino (Citroën n° 10.89)



L'AMI 6

**En 5 ans
elle a fait son chemin**

***It has gone places
in the past 5 years!***

En 1966, 162 366 AMI 6 ont été immatriculées sur l'ensemble du territoire métropolitain. C'est un record de France : celui du modèle le plus vendu en un an. C'est aussi un record absolu car jamais jusqu'ici un tel chiffre n'avait été atteint. Depuis sa première apparition, en Avril 1961, l'AMI 6 a fait du chemin. Elle avait été présentée comme "une voiture équilibrée" offrant les avantages d'une grande voiture pour l'encombrement et les frais d'entretien d'une petite. "Ni trop, ni trop peu, disait-on, le strict superflu". Elle offre, ajoutait-on "le kilomètre-confort le moins cher du monde". La clientèle a massivement ratifié ces affirmations. Une clientèle qui sait que le coût d'une voiture, ce n'est pas seulement son prix d'achat, mais : le prix d'achat, le coût d'entretien, le prix de revente. Sur ces trois tableaux, l'AMI 6 a joué gagnant. Ses utilisateurs aussi. Son plus beau titre de gloire : la meilleure tenue de route du monde sur sol glissant (neige, verglas, route mouillée). Elle en a donné une nouvelle preuve en effectuant sous la pluie un tour de France qui ne manque pas d'allure : 90 km/heure (voir notre reportage dans les pages suivantes).

In 1966, 162,366 Ami 6's were registered in France. It is the highest figure ever attained in France for the sale of any one model during one year.
Since it first made its appearance in April 1961, the Ami 6 has gained widespread acceptance. It was presented as an all-round vehicle possessing all the advantages of a big car combined with the compactness and low running costs of a small one. "Not too much, not too little" was the slogan. It was also claimed to offer comfort and convenience at lower cost per mile than any other car in the world. Citroën's customers have since amply ratified these claims. They are motorists who know that the cost of a car is not merely its purchase price—it involves maintenance and running costs, and resale price. The Ami 6 is a winner on all these points. Fuel consumption : 6.3 litres per 100 kilometres at an average speed of 75 km./h. (42 m.p.g. at 47 m.p.h.). Its proudest boast is that it possesses the world's best road-holding qualities on slippery road surfaces—a claim proved, if proof were needed, by a round-France tour in almost incessant rain at an average speed of nearly 56 m.p.h. (see following pages).

LE TOUR DE FRANCE DE L'

Qui veut la fin, veut les moyennes : en bouclant un tour de France de 2077 km à près de 90 kilomètres à l'heure, arrêts non déduits, deux AMI 6 ont démontré qu'une petite voiture peut être une grande routière.

En moins de 24 heures, deux breaks AMI 6 ont traversé 24 départements, parcourant de Rennes à Paris 2.077 km en 23 h 11 mn exactement, ce qui correspond à une moyenne de 89,59 km/h.

Afin que la démonstration fût plus concluante encore, on avait choisi la mauvaise saison : la pluie n'a pratiquement pas cessé de tomber sur tout le parcours.

Le lundi 19 décembre donc, à 21 heures, deux AMI 6 prenaient le départ de l'usine Citroën de Rennes-la-Janais dont elles sont originaires. Elles étaient conduites, l'une par Roland Chabas, clerc de notaire à Marseille, et Ephrem Trente, promoteur de ventes à la succursale Citroën de Strasbourg, l'autre par Johnny Rives, journaliste à la rubrique automobile de l'Equipe, et Bruno Pompanon, garagiste à Paris. Ils ne flanèrent guère, bien sûr, se relayant au volant, mangeant et dormant à tour de rôle, ne s'accordant, aux postes d'essences, qu'un petit galop autour de leur voiture pour se dégourdir les jambes.



Photo Citroën n° 10.198.

Une heure plus tard, les AMI 6 étaient à Nantes. Puis ce fut Niort 23 h 35, Bordeaux 1 h 40 ; Agen 3 h 2, Toulouse 14 h 18, Carcassonne 5 h 24 (moyenne : 91 km/h) Montpellier 7 h 09, Montélimar 9 h 02 (12 h de conduite, moyenne : 91,33 km/h), Lyon 10 h 37, Chalon-sur-Saône 12 h 07, Dijon 12 h 58, Nancy (déviation) 15 h 14, Reims 17 h 26, Saint-Quentin 18 h 34 (moyenne : 87 km/h), Roye 19 h 23, Paris Porte de la Villette 20 h 11 (2.077 km au compteur), place Vendôme 20 h 34 (2.084 km au compteur). Il n'y eut aucun incident à signaler. Les AMI 6 furent simplement retardées dans la région de Pézenas et de Montpellier par la circulation de nombreux camions, puis par de longs convois militaires américains dans la région de Bar-le-Duc. En plus de la pluie qu'elles subirent presque sans interruption, elles durent affronter un fort vent contraire en Bretagne et en Provence, ainsi que le brouillard dans la région de Bordeaux.

Afin de garantir l'authenticité de la performance, un commissaire technique de la Fédération Française des Sports Automobiles avait, avant le départ, procédé au plombage des voitures (moteur et coque). Il les suivit ensuite à bord d'une DS 21 sur l'intégralité du parcours, chrono en main. Enfin, après que les équipages triomphants aient été accueillis place Vendôme à l'Automobile Club de l'Île de France, les deux AMI 6 furent conduites au laboratoire de l'Union Technique de l'Automobile et du Cycle où devait être établie leur parfaite conformité avec la production courante. Il s'agissait d'AMI 6 strictement de série, avec, pour seul équipement supplémentaire, une paire d'anti-brouillard.

Démonstration concluante : malgré la pluie qui rendait la route glissante, malgré le brouillard, malgré les encombrements et les traversées de villes et de villages (toutes effectuées en respectant les limitations de vitesse légales) les deux AMI 6 ont accompli leur tour de France en moins de deux tours d'horloge, 2.077 km en 23 h 11. La preuve est faite que l'exceptionnelle tenue de route de l'AMI 6 lui permet d'atteindre en toute sécurité des moyennes proches de sa vitesse de pointe : soit près de 90 de moyenne pour une vitesse de pointe de 111 km/h (Break). « Pied au plancher pendant des dizaines de kilomètres, l'AMI 6 ne faiblit jamais et avale les distances les plus longues inexorablement » écrit Johnny Rives en évoquant l'inoubliable « tour de Gaule d'Amisix ».

AMI 6

24 heures de (bonne) conduite à 90 de moyenne.

24 hours on the road at average speed 56 m.p.h.

Two Ami 6's which recently made a 1.290-mile tour of France at an average speed of 56 m.p.h. (not counting stops) showed that a small car can be capable of high performance on the road. In less than 24 hours, two Ami 6 estate cars passed through 24 French districts covering the 1.295 miles between Rennes and Paris in exactly 23 hours 11 minutes; an average speed of 55.668 m.p.h.

At 9 p.m. on Monday, December 19th the two Ami 6's left the Citroën factory at

Carcassonne at 5.24 a.m. (average 56.5 m.p.h.), Montpellier at 7.09 a.m., Montélimar at 9.02 a.m. (12 hours driving, average speed 56.74 m.p.h.), Lyons at 10.37 a.m., Chalon-sur-Saône at 12.07 p.m., Dijon at 12.58, Nancy (deviation) at 3.14, Reims at 5.26, Saint-Quentin at 6.34 (average 54 m.p.h.), Roye at 7.23, Paris (Porte de la Villette) at 8.11 (with 1.290 miles clocked) and the Place Vendôme in Paris at 8.34 p.m. with 1.295 miles on the clock.

There were no untoward incidents; the two cars were slowed down in the region of Pézenas and Montpellier by the many trucks on the road, and later by long American military convoys in the neighbourhood of Bar-le-Duc. In addition to the almost continuous rain, they had to cope with strong head winds in Brittany and in Provence, and with fog in the Bordeaux region. To guarantee the authenticity of the performance, a technical steward of the Fédération Française des Sports Automobiles had sealed the cars (engines and bodies) before departure. He then followed them in a DS 21 during the entire trip, chronometer in hand. When the teams were welcomed at the Place Vendôme by the Automobile Club de l'Ile-de-France, the two Ami 6's were driven to the laboratory of the Union Technique de l'Automobile et du Cycle,



Citroën 10.197.



Photo Citroën n° 10.187

Rennes-la-Janais where they were built. One was driven by Roland Chabas, a solicitor's clerk from Marseilles, and Ephrem Trente, sales promotion manager at Citroën's Strasbourg branch; the other by Johnny Rives, motoring correspondent of the sporting paper "L'Equipe", and Bruno Pompanon, a Paris garage owner.

An hour after the start, the two cars were in Nantes. By 11.35 p.m. they had reached Niort. Next came Bordeaux at 1.40 a.m.,

where they were examined to check their conformity to standard production models. The demonstration was conclusive: despite the rain, which made the roads slippery, despite the fog and the heavy traffic the two Ami 6's completed their tour of France in less than 24 hours.

They thereby proved that the roadholding qualities of the Ami 6 allows it to be driven with perfect safety at average speeds approaching its top speed (69 m.p.h.).

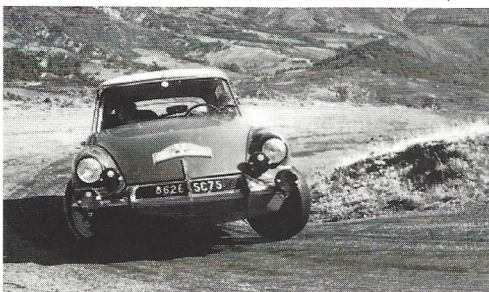
27^e COUPE DES ALPES

rallyes

les pilotes



GUY VERRIER- JEAN-CLAUDE SYDA (CITROEN DS 21)
4^e au classement tourisme de série. 12^e au classement
général absolu. (Photo Sejnost. Citroën n° 7.183).



LUCETTE POINTET-JACQUELINE FOUGERAY (CITROEN
DS 21) 5^e au classement tourisme de série. 13^e au classe-
ment général absolu. (Photo Sejnost. Citroën n° 7.184).



ROBERT NEYRET-JACQUES TERRAMORSI (CITROEN
DS 21) 2^e au classement tourisme de série. 10^e au classe-
ment général absolu. (Photo Sejnost. Citroën n° 7.181).



LUCIEN BIANCHI- CHRISTIAN DELFERIER (CITROEN
DS 21) 1^{er} au classement tourisme de série. 8^e au classe-
ment général absolu. (Photo Sejnost. Citroën n° 7.182).

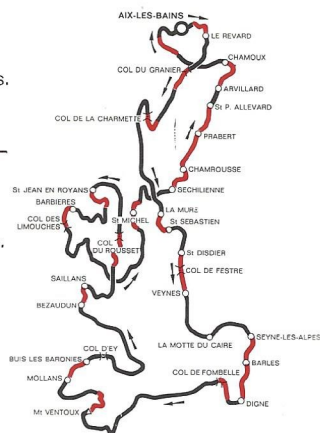
l'itinéraire

MARSEILLE
AIX-LES-BAINS :
1.020 km,
4 courses de côte,
18 tronçons sélectifs.
54 concurrents
terminent
cette 1^{re} étape.



MARSEILLE
AIX-LES-BAINS :
633 miles,
4 hill climbs,
18 selective sections,
54 competitors
finished this
first stage.

AIX-LES-BAINS
AIX-LES-BAINS :
1.547 km,
3 courses de côte,
18 tronçons sélectifs.
28 concurrents
terminent
cette 2^e étape.



AIX-LES-BAINS
AIX-LES-BAINS :
691 miles,
3 hill climbs,
18 selective sections.
28 competitors
finished this
second stage.

AIX-LES-BAINS
CANNES :
1.421 km,
4 courses de côte,
17 tronçons sélectifs.
19 concurrents
terminent
cette 3^e étape.



AIX-LES-BAINS
CANNES :
882 miles,
4 hill climbs,
17 selective sections,
19 competitors
finished this
third stage.

(Plans Citroën n° 7.160).

Citroën seule marque terminant avec toutes ses voitures.

L. Bianchi Coupe des Alpes

1^{er} en tourisme de série.

Lucette Pointet-Jackie Fougeray

Coupe des Dames.

Citroën: the only manufacturer whose cars all finished the Course.

L. Bianchi winner of the Coupe des Alpes and first in tourisme category.

Lucette Pointet and Jackie Fougeray winners of Coupe des dames.

la course

La Coupe des Alpes est sans conteste la plus difficile de toutes les épreuves routières européennes. Son édition 1966 (4.000 km en 3 étapes avec 1.350 km d'épreuves spéciales, 11 courses de côte, 90 cols alpins à franchir) fut particulièrement éprouvante : sur 95 voitures inscrites au départ, le 5 septembre, 19 seulement purent se classer à l'arrivée, cinq jours plus tard. Parmi ces 19 voitures rescapées, les 4 DS 21 engagées par Citroën, seule marque terminant avec 100 % de ses effectifs : Lucien Bianchi-Delferier (8^e au classement général), Neyret-Terramorsi (10^e), Verrier-Syda (12^e), Pointet-Fougeray (13^e).

Citroën remportait donc le challenge Pierre About, attribué par « l'Equipe » à la marque ayant obtenu le meilleur résultat d'ensemble par l'addition des places au classement général de ses trois voitures les mieux classées.

Lucien Bianchi gagnait une Coupe des Alpes, attribuée aux concurrents parvenant à accomplir la totalité du parcours sans aucune pénalisation, et terminait premier du classement général des voitures de tourisme de série, devant Neyret-Terramorsi. Lucette Pointet et Jacqueline Fougeray (Citroën DS 21) s'attribuaient la Coupe des Dames et se classaient à la 5^e place derrière Verrier-Syda.

Performances individuelles, performances d'ensemble, ce succès Citroën prend toute sa signification quand on sait que le règlement qui donnait en 1966 la prédominance au classement scratch (temps absolu, sans distinction de catégorie ou de cylindrée) n'était pas sans handicaper les voitures de série. Celles-ci devaient faire face dans les courses de côte et les tronçons chronométrés aux « Grand Tourisme » et aux Prototypes. D'autant plus qu'à l'inverse des Coupes des Alpes d'autrefois où l'accent était mis sur le parcours routier, les organisateurs avaient voulu que les étapes spéciales de vitesse fassent seules le classement.

The Coupe des Alpes is unquestionably the most difficult of all European road trials.

The 1966 event was particularly tough, comprising as it did 2.485 miles in 3 sections, with 840 miles of special stages, 11 hill climbs, and 90 Alpine passes to cross. Of the 95 starters on September 5th, only 19 finished the course five days later. Among the 19 were four DS 21's entered by Citroën — the only make whose cars all finished the course: Lucien Bianchi-Delferier (8th in general classification), Neyret-Terramorsi (10th), Verrier-Syda (12th) and Pointet-Fougeray (13th).

Thus Citroën won the Pierre About Challenge, awarded by "L'Equipe" to the make with the best overall result in terms of the total placings in the general classification of its three best-placed cars.

Lucien Bianchi won a Coupe des Alpes, awarded to competitors who succeed in finishing the course without any penalties. He came first in the general classification for standard production-line touring cars, ahead of Neyret-Terramorsi.

Lucette Pointet and Jacqueline Fougeray (Citroën DS 21) won the Coupe des dames and came fifth, behind Verrier-Syda.

From the point of view of both individual and overall performance, this Citroën success is seen in its full significance when it is remembered that the regulations gave predominance to scratch classification (absolute time, irrespective of category or cylinder capacity) tended to place mass production models at a disadvantage. On the hill climbs and timed sections, the latter had to compete with grand tourisme models and prototypes. Furthermore, unlike previous Coupe des Alpes contests, where emphasis was placed on overall performance (penalties incurred on the road were operative in the decision, corrected only by the timed trials), the organizers this time decided that the special speed trials should be the determining factor for the results.

TOUR DE CORSE

Verrier (DS 21)
1^{er} en tourisme de série

Verrier (DS 21) first
in touring car category

la course

« Tour de Corse, tour de force », « rallye aux 10.000 virages »... la réputation de difficulté du Tour de Corse n'est plus à faire. Pour sa 11^e édition, les 5 et 6 novembre 1966, de Bastia à Bastia par 1.206 km d'étroites routes de montagne avec quatre tronçons chronométrés, il s'est montré égal à lui-même et la pluie diluvienne qui tomba sur la première partie du parcours le rendit plus redoutable encore : sur 80 concurrents au départ, 29 parvinrent à l'arrivée.

les pilotes

GUY VERRIER, brillant et régulier, assisté de Bruno Pompanon, il mène sa DS 21 en tête du classement général des voitures de tourisme de série. Il est 7^e au classement général scratch des groupes tourisme de série, tourisme spécial, grand tourisme, sport et prototypes confondus (7^e meilleur temps dans l'étape spéciale Talasani-La Porta, 7^e dans celle de Cozzano) et remporte évidemment la classe « Tourisme de série de plus de 2000 cc ». LUCIEN BIANCHI, retardé dès Canari par des ennuis de sélecteur de vitesse, il s'accroche cependant et, avec l'aide de son coéquipier Vic, ramène sa DS 21 à bon port : 5^e au classement général Tourisme de série. Sa performance (6^e meilleur temps absolu) dans l'étape spéciale de Cozzano indique ce qu'il eût pu faire dans des circonstances normales.

J.-C. OGIER et Lucette Pointet, 8^e meilleur temps dans l'étape du Pont d'Azzana et, vers Albitreccia, des difficultés d'allumage qui le contraignent à l'abandon.

the route

The Tour de Corse has established a reputation as an extremely difficult rally. On November 5th and 6th 1966, the 11th Tour de Corse, from Bastia back to Bastia, covered 750 miles of narrow mountain roads, with four timed sections. The heavy rain that fell during the first part of the rally further increased the difficulty. Out of 80 starters, only 29 finished.

An average speed of 60 km/h (37.3 m.p.h.) is required to all competitors but nobody succeeded in complying with the request.

the drivers

GUY VERRIER, a consistently brilliant driver, assisted by Bruno Pompanon, was first with his DS 21 in the general classification for standard production-line models, and seventh in the general classification for categories including standard production touring cars, special touring cars, grand tourisme models, sports cars and prototypes. This also meant first place among standard production touring cars in the over-2.000 cc. category.

LUCIEN BIANCHI, who was held up at Canari by gearbox trouble, nevertheless kept going and, with the help of his partner Vic, brought his DS 21 successfully to the finish line, coming fifth in the general classification for production-line touring cars. His performance in the special Cozzano stage (sixth in absolute time) points to what he could have achieved in normal circumstances.

J.C. OGIER and Lucette Pointet were well placed when, in mid-course, a few miles short of Albitreccia, trouble with the ignition system forced them to abandon the race.

Photo Philippe Dreux (Citroën n° 7.178).



rallyes



Photo Sejnost (Citroën n° 7.179).

CRITERIUM DES CEVENNES

Verrier
2^e en Tourisme

*Verrier second in standard touring
car category*

Montpellier-Montpellier en 669 km de petites routes cévenoles, étroites, sinueuses, traîtresses, dont près de la moitié en étapes spéciales (14 au total), tel était le programme du 9^e Critérium des Cévennes, disputé du 26 au 27 novembre 1966. 117 concurrent engagés, 56 concurrents classés. Dans ce rallye dont on dit qu'il est le pendant du tour de Corse, auquel il ressemble par plus d'un point, l'équipage Verrier-Pompanon (Citroën DS 21) s'est à nouveau bien comporté, terminant 2^e au classement général des voitures de Tourisme de série et 11^e au classement général tous groupes.

From Montpellier back to Montpellier along 416 miles of narrow, tortuous, and treacherous roads in the Cévennes, almost half the distance consisting of special stages (14 of them) — this was the 9th. Critérium des Cévennes, held on November 26 and 27, 1966. Of the 117 entrants, 56 finished the course. In this event, which is often compared with the Tour de Corse Guy Verrier and Bruno Pompanon driving a Citroën DS 21, once again put up a good show, finishing second in the general classification of standard production touring cars and eleventh in all the categories.

rallyes



Photo Philippe Dreux (Citroën n° 7.180).

RALLYE DES 1000 MINUTES

Lucien Bianchi (DS 21)
1^{er} en Tourisme de série

Lucien Bianchi (DS 21)
first in standard touring car category

Rallye hécatombe, les « 1.000 minutes » se situent dans la lignée du Marathon Liège-Sofia-Liège. De Vienne à Vienne en 1.380 km par la Basse Autriche, les Alpes de Styrie et le Burgenland, il comprend 22 étapes et 36 secteurs chronométrés. Le 22 octobre 1966, 64 voitures prenaient le départ, 12 revenaient saines et sauvées le lendemain. Parmi elles trois Citroën : Bochnicek-David (Citroën DS 21), 2^e au classement général scratch, 1^{er} du classement général des voitures de Tourisme de série (groupe I), 1^{er} de la classe de plus de 2.000 cc.

Obrecht-Hruschka (Citroën DS 21), 4^e au classement général scratch, 2^e au classement général des voitures de Tourisme.

Wiener-Loos (Citroën DS 19), 5^e au classement général scratch, 3^e au classement général des voitures de Tourisme de série.

Avec ces trois voitures Citroën remporte la Coupe des Constructeurs (273 points de pénalisation) devant Porsche (1.817 points).

The 1000-minute Rally, which is similar to the Liège-Sofia-Liège Marathon, is an event where many entrants fail to finish. The itinerary, from Vienna back to Vienna, covers 850 miles in Lower Austria, the Styrian Alps and the Burgenland, and includes 22 stages and 36 timed sectors. On October 22, 1966, 64 cars started the run; only 12 arrived back the next day. Among the finishers: three Citroëns.

Bochnicek-David (DS 21) came second in the general scratch classification and first in general classification for production touring cars (group 1), and first in the over-2.000 cc. category.

Obrecht-Hruschka (DS 21) finished third in the general scratch classification and second in the general classification for group 1. Wiener-Loos (DS 19) came fourth in the general scratch classification and third in the general classification for group 1. With these three cars Citroën carried off the Manufacturers' Cup (273 penalty points), beating Porsche (1.817 points).

RALLYE FLANDRE-HAINAUT

**Citroën gagne la coupe
des constructeurs**

*Citroën wins
manufacturers' cup*

Le rallye Flandre-Hainaut s'est disputé les 19 et 20 novembre dans les départements français du Nord et du Pas-de-Calais, sur un itinéraire tourmenté de 688 km avec 6 épreuves spéciales de vitesse. Des pluies abondantes avaient considérablement accru la difficulté de l'épreuve, la boue rendant la route très glissante.

L'équipage Lucien Bianchi-Delferier, en Citroën DS 21, s'est attribué la première place au classement général des voitures de Tourisme de série.

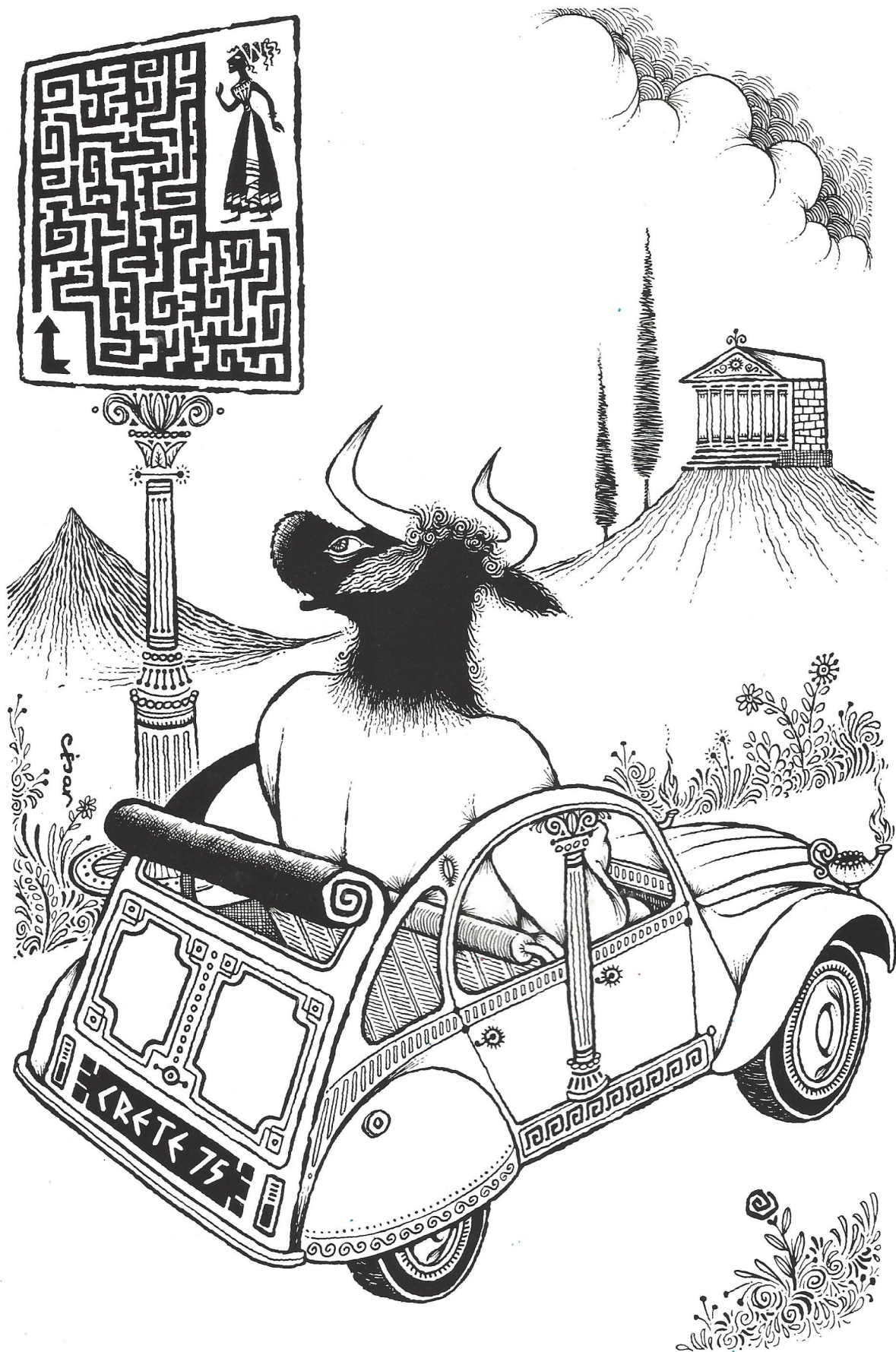
Sur le sol détrempé la tenue de route de la DS 21 une fois de plus a fait merveille, permettant au pilote belge non seulement de remporter la victoire en Tourisme de série, mais encore de terminer 5^e au classement scratch toutes catégories.

The Flandre-Hainaut Rally was run on November 19th and 20th in the Nord and Pas-de-Calais areas of France on a tortuous route totalling 425 miles and including 6 special speed trials. Heavy rain had considerably increased the difficulties by making the road slippery with mud.

The Lucien Bianchi-Delferier team, driving a Citroën DS 21, came first in the general classification in the standard production-line touring car category.

It has to be noted that Lucien Bianchi took the wheel without having time for even a reconnaissance of the route.

Once again, the DS 21 proved its splendid road-holding on the wet surface, enabling the Belgian driver to finish fifth in the general scratch classification for all categories.



Dessin de César (Citroën n° 12.30).

édition spéciale

PRIX
TOUR DU MONDE
EN 2 CV



Docum. de Citroën. (Citroën n° 8.83)

Le monde est la plus noble conquête de la 2 CV. Économique sous n'importe quel climat, robuste sur n'importe quelle route, confortable par n'importe quelle saison, elle a mis la terre entière à la portée de toutes les bourses de voyage. Merveilleux instrument de découverte et de liberté, petit vaisseau des grandes croisières, elle devint vite l'outil préféré des explorateurs solitaires. Elle avait les qualités requises, la sobriété et la discrétion d'un compagnon sûr. On ne craignait pas de lui demander l'impossible, ni de risquer ses ailes en un farouche corps à corps avec la jungle, la

montagne ou le désert. Des centaines de raids, d'expéditions, de voyages lointains ont consacré sa réputation. Sur les pistes de sable, de boue, de terre ou de rocailles de tous les continents, sous toutes les latitudes, elle a posé la trace légère de ses pneus; sur le limon jaune des plaines alluviales du Gange comme sur la croûte blanche du grand Lac Salé.

En quelques années, toute la jeunesse aventureuse a plébiscité la 2 CV. Le prix « Tour du Monde » fondé en 1957 par Citroën, n'est pas autre chose que le simple constat de ce phénomène, en même temps qu'un hommage rendu, à travers certains d'entre eux, à tous les jeunes qui ont su choisir la 2 CV pour partenaire de leurs enthousiasmes et pour témoin de leurs émerveillements.

Le prix, d'un montant de 10.000 francs français, est décerné chaque année à l'équipage rapportant des contrées qu'il a parcourues la documentation la plus intéressante et la plus originale. Le concours est ouvert aux automobilistes de toutes nationalités voyageant en 2 CV. L'itinéraire doit s'étendre sur plusieurs milliers de kilomètres et passer par des pays de langues différentes. Pour poser sa candidature, il suffit d'adresser le dossier du voyage (textes en français, anglais ou allemand de préférence) avant le 1^{er} Novembre au Service Propagande de la Société Citroën.

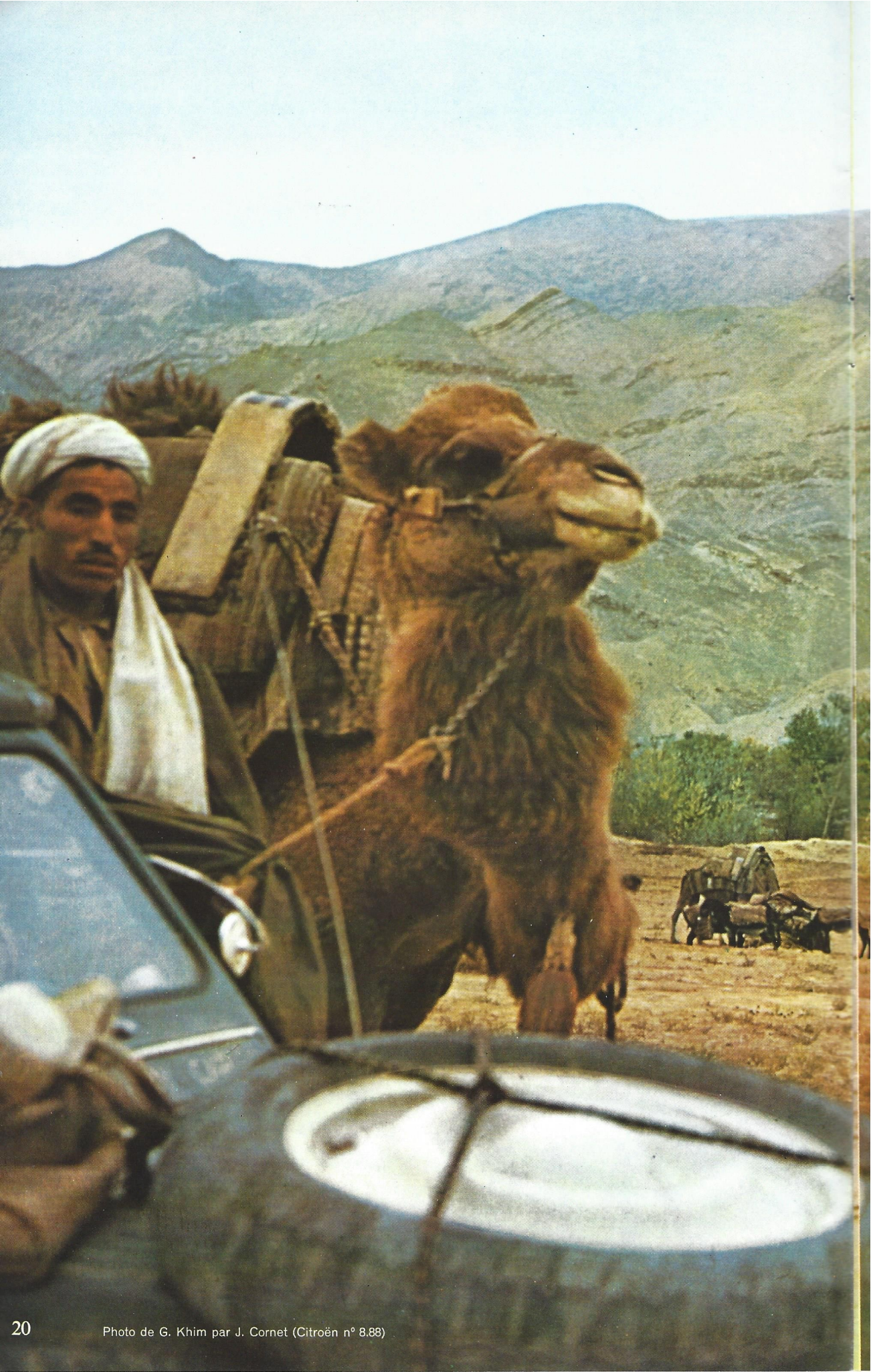


Man's best friend is the 2 CV. Economical in any climate, robust on any road, comfortable in any season, this is a car that brings the whole world within the reach of everyone's travel budget. Hardly surprising that this little vehicle — small in size but vast in potentialities — has gained the favour of lone explorers. It has all the qualities one could ask of a dependable companion, one that will never let you down in any circumstances. You can ask anything of it, in jungle, mountain or desert; its reputation rests on hundreds of hazardous, long-distance trips through mud, sand, rock and dirt in all weathers on every continent and in all latitudes.

Over the past few years, adventurous young people everywhere have adopted the 2 CV. The Tour du Monde Award, initiated by Citroën in 1957, reflects this car's popularity.

The award, which carries a prize of 10.000 French Francs, goes every year to the team that brings back from the countries visited the most interesting and original account of the journey. It is open to motorists of any nationality who make the trip by 2 CV. The itinerary must cover several thousand miles and include countries where different languages are spoken. All candidates have to send their travel dossier, before November 1st., to the Service Propagande de la Société Citroën.







1957

JACQUES CORNET PARIS - TOKYO - PARIS

Dès 1953, le lyonnais Jacques Cornet avait effectué, avec H. Lochon, la traversée des trois Amériques du Nord au Sud en 2 CV. Il était revenu par l'Afrique. L'Asie manquait à son palmarès. En juillet 1952, avec Georges Khim, Cornet au volant d'une 2 CV, quitte Paris en direction de Tokyo. Ils ne devaient revoir les tours de Notre-Dame que neuf mois plus tard. Dans l'intervalle, ils avaient campé au pied du Fuji-Yama. Leur retour fut une véritable course contre la montre : de Bombay à la France, ils parcourent en 31 jours 14.500 km sur les routes les plus mauvaises du monde, roulant jour et nuit, se relayant au volant toutes les quatre heures. Le 27 avril 1957, à Paris, leur compteur marque 44.200 km. De neuf mois de voyage à travers 21 pays, ils rapportent des milliers de souvenirs, des centaines de photos, un film et un livre « 2 hommes, 2 CV en Asie ».

Back in 1953, Jacques Cornet crossed the Americas from North to South in company with H. Lochon, and returned to France via Africa. There remained Asia. In 1956 Cornet, with Georges Khim, left Paris at the wheel of a 2 CV, headed for Tokyo. The pair were not to see the towers of Notre-Dame again for nine months. Their return trip was a veritable race against time; from Bombay to France, they covered 9.000 miles in 31 days on some of the world's worst roads, driving day and night. When they arrived back in Paris on April 27th 1957 their 2 CV had 27.364 miles on the clock

1958

DUVERGER EN AFRIQUE DU SUD

Parcourir seul en 2 CV 17.000 kilomètres à travers l'Afrique du Sud, souvent en « tous terrains », être le premier Français à pénétrer sur les surfaces interdites du diamant du Sud-Ouest Africain, séjourner plusieurs semaines dans les solitudes du désert de Namib, tels sont quelques-uns des exploits accomplis par le photographe Pierre Duverger au cours de son voyage solitaire de six mois, de Pointe Noire à Durban en passant par le Cap, le Basutoland et Johannesburg. Il rapporte quelque 4.000 photos et partage le Prix Citroën avec Marc et Paquier.

The photographer Henri Duverger drove 10.500 miles alone in a 2 CV through South Africa, often under cross-country conditions. He was the first Frenchman to enter the prohibited South West African diamond-mine area, and during his trip stayed for several weeks in the lonely wastes of the Namib Desert.





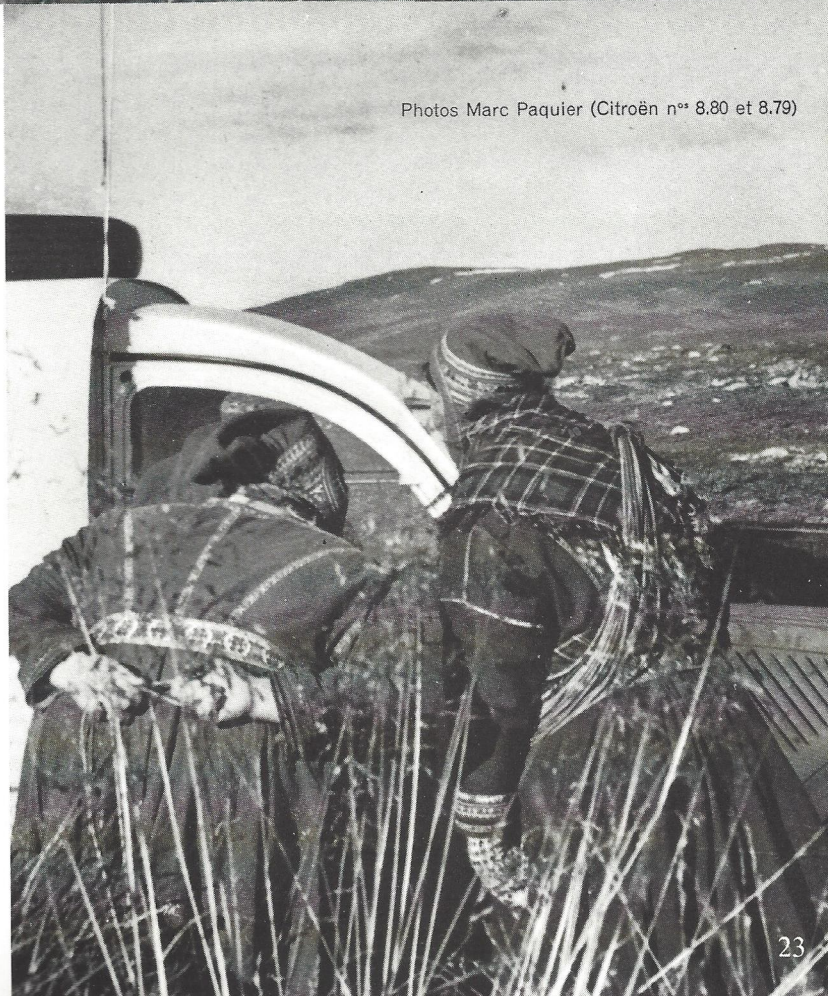
1958

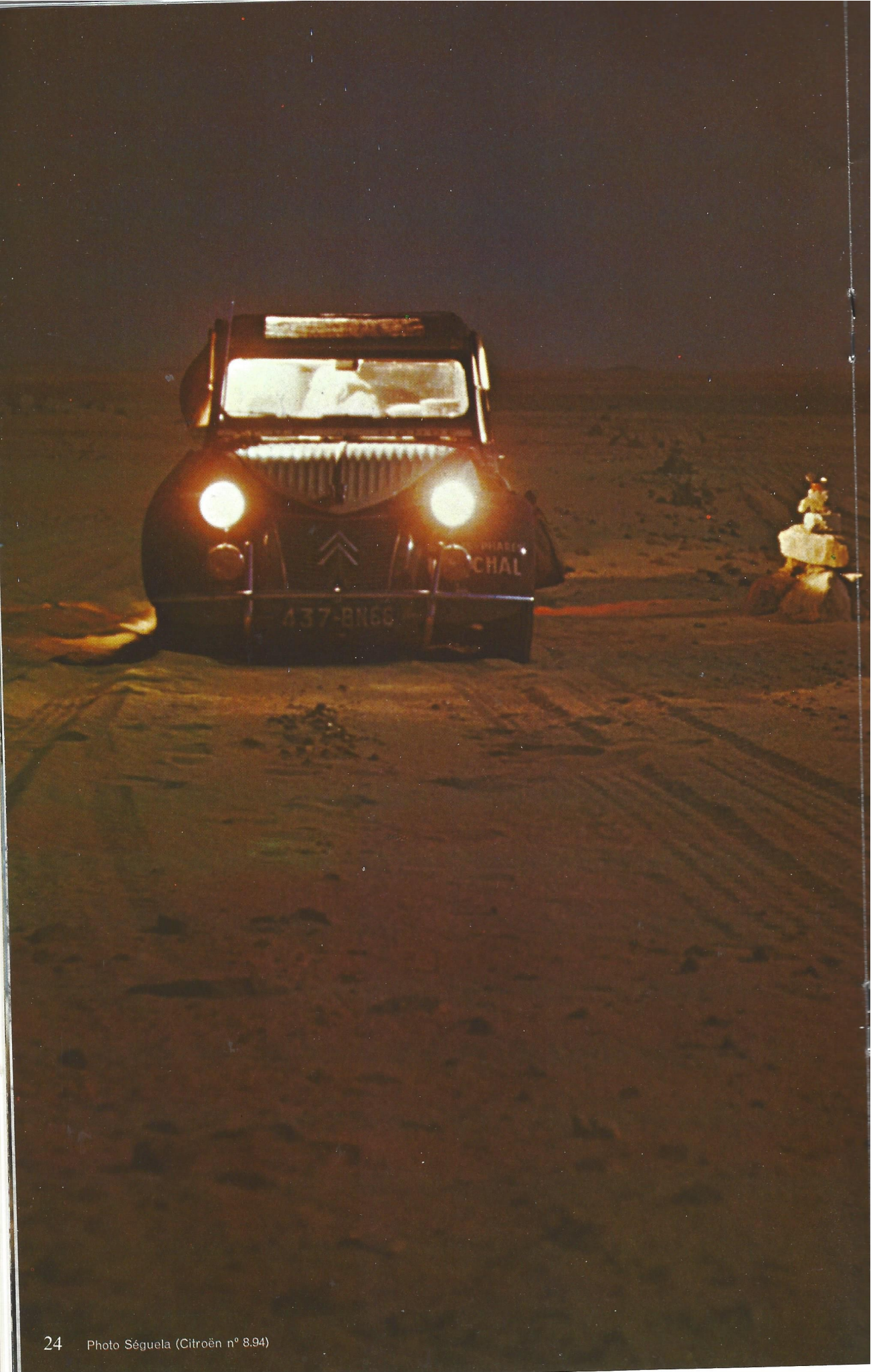
MARC ET PAQUIER EN LAPONIE

Pour étudier (en vue d'une thèse d'éthnologie) la vie des Lapons éleveurs de rennes, deux jeunes français, Pierre Marc (20 ans) et Jean Paquier (21 ans), ont passé près de quatre mois avec les nomades du Finnmark. Ils ont effectué avec eux la grande migration d'automne qui ramène les rennes des terrains de pacage d'été vers les lieux d'hivernage. Avec leur fourgonnette 2 CV Citroën ils ont couvert au total 15.000 km, dont 9.000 de pistes de terre, 200 de pistes enneigées, 900 de glace, 500 en tous terrains.

To study the life of the Lapp reindeer breeders in connection with the preparation of a thesis on ethnology two young Frenchmen Pierre Marc, 20, and Jean Paquier, 21, spent nearly four months with the nomads of Finnmark, accompanying them on the great autumn migration. In their Citroën 2 CV van they covered a total of 9.300 miles, 5.600 of them along earth tracks, 125 over snow, 560 over ice, and 300 across country.

Photos Marc Paquier (Citroën n° 8.80 et 8.79)





1959

LA TERRE EN ROND
Jacques Séguéla et J.C. Baudot

Jacques Séguéla et Jean-Claude Baudot, deux étudiants perpignanais de 25 ans quittent Paris avec leur 2 CV le 9 octobre 1958. A leur retour le 12 novembre 1959, ils ont parcouru 100.000 kilomètres autour de la Terre, traversant 8 déserts, 50 pays, passant 350 nuits à la belle étoile et 2.247 heures au volant. De l'Afrique (Alger - Tamanrasset - Fort Lamy - Elisabethville - Le Cap), l'Amérique (Rio - Buenos-Aires - Santiago - Bogota - Mexico - New York - Los Angeles), l'Océanie (Hawaï - Manille), l'Asie (Tokyo - Hong Kong - Singapour - Saïgon - Delhi - Ankara) à l'Europe (Istanbul - Sofia - Belgrade - Trieste - Paris), c'est le premier tour du monde d'une voiture française. Au cours d'un an et un mois de voyage sur les cinq continents, Séguéla et Baudot ont vécu les aventures les plus cocasses et les plus dramatiques. Leur plus grave incident mécanique : plus d'huile dans le carter en plein désert d'Acatama (les cahots de la tôle ondulée ont dévissé le bouchon); un chilien les dépanne avec des bananes qu'il introduit une à une dans le carter : la 2 CV a roulé pendant plus de 300 km. Ce voyage non conformiste (la seule bête sauvage, disent-ils, c'est le moustique), ils le content dans un récit plein de charme, « La Terre en Rond » (Flammarion éditeur), dont le ton a renouvelé le genre du livre de voyages (Grand Prix de Littérature Sportive 1961, 100.000 exemplaires vendus, traduit en 4 langues).

Jacques Séguéla and Jean-Claude Baudot, two 25-year-old students from Perpignan, left Paris in their 2 CV on October 9th 1958. By the time they returned on November 12th 1959 they had driven 62.000 miles around the world, across 50 countries and 8 deserts, spending 350 nights out of doors and 2.247 hours at the wheel. This was the first world tour ever made by a French car; the itinerary included Africa (Algiers - Tamanrasset - Fort-Lamy - Elisabethville - Capetown), America (Rio - Buenos-Aires - Santiago - Bogota - Mexico City - New York - Los Angeles), Oceania (Hawaii - Manila), Asia (Tokyo - Hong-Kong - Singapore - Saigon - Delhi - Ankara) and Europe (Istanbul - Sofia - Belgrade - Trieste - Paris). In the course of their thirteen-month trip through five continents, Séguéla and Baudot had many adventurous and unusual experiences. Their most serious breakdown was in the middle of the Acatama Desert: no more oil in the sump. The jolting had loosened the stopper. A Chilean came to their aid with bananas, which he introduced one by one into the sump, and they were able to keep going for the next 180 miles. The pair recounted their voyage in a book which gave a new impetus to travel books, won the Grand Prix de Littérature Sportive and sold 100.000 copies.

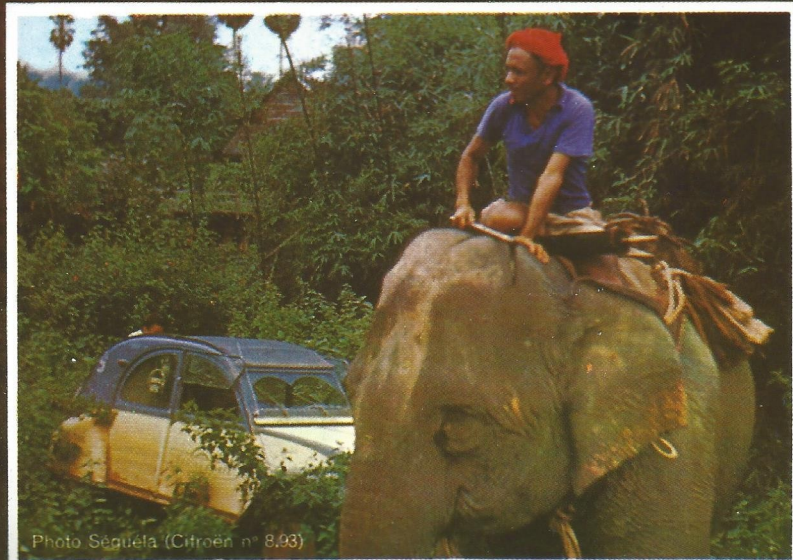


Photo Séguéla (Citroën n° 8.93)

1960

L'EUROPE EN ZIG-ZAG
M. Décatoire et J.P. Royer

Deux étudiants de Lille, Michel Décatoire et Jean-Pierre Royer ont, au cours de l'été 1960, poussé jusqu'aux quatre points cardinaux de l'Europe : 20.000 km en deux mois avec une 2 CV achetée d'occasion, en long et en large du vieux continent, d'Amsterdam à Moscou, d'Ankara au cercle polaire. Partis de Lille le 8 juillet au petit matin, ils y revenaient le 13 septembre après avoir lié connaissance avec l'Allemagne, l'Autriche, la Yougoslavie, la Grèce, la Turquie, la Bulgarie, la Roumanie, l'U.R.S.S., la Finlande, la Suède, la Norvège, le Danemark, la Hollande. Ils avaient tous les deux travaillé plus d'un an - le plus souvent de nuit - pour financer leur voyage.

Two students from Lille, Michel Décatoire and Jean-Pierre Royer, spent the summer of 1960 driving around Europe, totalling 12.500 miles in two months with a second-hand 2 CV from Amsterdam to Moscow, from Ankara to the Arctic Circle. Leaving Lille at dawn on July 8th, they returned on September 13th after having made acquaintance with Germany, Austria, Yugoslavia, Greece, Turkey, Bulgaria, Rumania, the U.S.S.R., Finland, Sweden, Norway, Denmark and Holland. They worked for a year beforehand to spare enough money to buy the car and finance the trip, doing many awkward but profitable jobs.

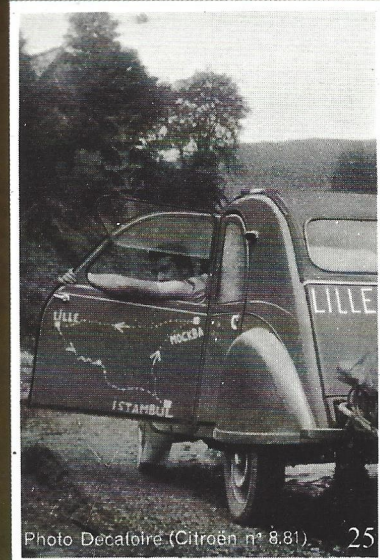


Photo Décatoire (Citroën n° 8.81)

1961

DU LAOS A PARIS AVEC LA FAMILLE POCHON

Obligé de quitter avec les siens le Laos où ils étaient installés depuis 15 ans, Jacques Pochon Davignon choisit pour regagner la mère patrie le moyen de transport qui lui paraît le plus économique : une fourgonnette 2 CV Citroën. De Vientiane à Paris elle ramène par le chemin des écoliers (38.000 km) l'équipage familial au complet : papa, maman, les quatre enfants : Anne-Marie (14 ans), Jean-Luc (11 ans), François-Régis (7 ans) Thierry (3 ans), et 150 kilos de bagages. Ainsi, pendant huit mois, à six dans sa 2 CV, la famille Pochon a fait du « grand tourisme », de Bangkok à Ceylan, de Badgad à Beyrouth, d'Istanbul à Munich.

When he had to leave Laos with his family after spending 15 years in that country, Jacques Pochon chose the most economical form of transport for the journey back to his home country: a Citroën 2 CV van. The vehicle carried the entire Pochon family from Vientiane to Paris (23.600 miles): father, mother, and their four children, Anne-Marie (14), Jean-Luc (11), François-Régis (7) and Thierry (3), along with 330 lbs. of luggage. The Pochon family spent eight months on the road, passing through Bangkok, Ceylon, Baghdad, Beirut, Istanbul, Munich, Stuttgart, Brussels and other cities, never missing to take the longest way round when worth it.

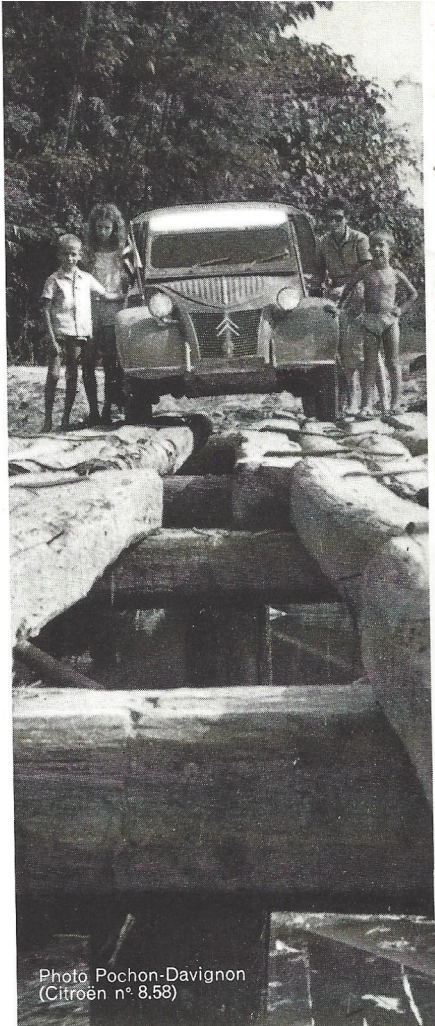


Photo Pochon-Davignon
(Citroën n° 8.58)

1962

L'ABYSSINIE AVEC LES MICHAUD L'INDE AVEC LES CARRIER

Sabrina, petite et brune, et Roland, barbu et professeur d'anglais : un jeune ménage qui rêvait de s'offrir une grande aventure, les Michaud. Pendant 17 mois, avec une 2 CV, ils parcourent en long et en large l'Éthiopie, vivent avec les indigènes et prennent « la vraie mesure de l'homme en face de la nature ». Ils rapportent des photos d'une très grande qualité et partagent le prix Citroën avec un autre couple : les Carrier. En 85 jours de vacances, M. et Mme Pierre Carrier et leur 2 CV accomplissent sans histoire un voyage de 30.000 km jusqu'à l'extrême pointe Sud de l'Inde : le Cap Cormorin, et le retour.

Sabrina and Roland Michaud, she petite and brunette, he a bearded teacher of English, had long dreamed of adventure. Their ambition was realized in 1962, when the young married couple made a 17-month journey by 2 CV through Abyssinia, living with the natives and experiencing life in the raw. They brought back many excellent photographs, and shared the Citroën Award with another couple, the Carriers. In 85 days, Pierre Carrier, his wife and their 2 CV made the 19.000-mile trip to India and back. Their 2 CV was the first Citroën to reach Cape Cormorin, the most southerly point of India and to return safely.





Photo Pochon-Davignon (Citroën n° 8.57)



Photo R. Michaud (Citroën n° 8.40)



1964*

DEUX VIKINGS AU CŒUR DE L'AFRIQUE NOIRE

Deux Norvégiens, Svein Erik Hedtun (23 ans) étudiant en philologie et Björn Kyvik (28 ans) publiciste, parcourent en 6 mois 28.401 km, dont 25.000 en Afrique (Oslo - Gibraltar - Rabat - Alger - Tamanrasset - Agadès - Kano - Yaoundé - Lambaréné - Léopoldville - Matadi - Stanleyville - Mombasa - Lusaka - Pretoria - Lourenço Marquès) avec une fourgonnette 2 CV achetée d'occasion et baptisée « Miss Norway ». Ils ont vécu parmi les populations du continent noir, partageant l'existence de nomades à proximité de Tamanrasset, comme celle des pygmées de la forêt équatoriale près de Bunia. Ils rapportent un grand reportage, entièrement écrit sous la tente au cours du voyage, et de multiples photos en couleurs.

Two Norwegians, Svein Erik Hedtun, a 23-year-old philology student, and Björn Kyvik, 28, a press agent, made a 6-month trip totalling 17.644 miles, 15.500 of them in Africa (Oslo - Gibraltar - Rabat - Algiers - Tamanrasset - Agades - Kano - Yaoundé - Lambaréné - Léopoldville - Matadi - Stanleyville - Mombasa - Lusaka - Pretoria - Lourenço Marquès) with a 2 CV van bought second-hand and christened "Miss Norway". They lived among the black African people, sharing the life of the nomads near Tamanrasset and of the pygmies in the equatorial forest near Bunia. The report they brought back was written in their tent during the journey, and was illustrated by many colour photographs.

- * Le prix n'a pas été attribué en 1963.
- * No award was granted in 1963.



Photo Kyvik (Citroën n° 85)

1965

UN VOYAGE DE NOCES DE 99.000 KM EN AMÉRIQUE

En février 1963, Virginia, 21 ans, étudiante américaine, et Manfred Schubert, 24 ans, droguiste allemand, jeunes mariés, décident de faire leur voyage de noces en 2 CV. C'est le début d'une aventure automobile à deux qui se poursuivra pendant 99.000 km à travers tout le continent américain, de l'Alaska à la Patagonie.

Première étape : 37.000 km en 9 mois, New York-Alaska via la Nouvelle-Orléans, le Texas, l'Arizona, la Colombie Britannique. A Los Angeles, il faut 13 mois de travail à Virginia (dans une banque) et Manfred (dans une pharmacie) pour économiser de quoi financer la seconde étape : Los-Angeles-Patagonie : 35.000 km. Mexique, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Colombie, Equateur, Pérou, Chili, Argentine, Brésil... A leur retour à Hambourg, leur 2 CV totalise 99.875 km.

In February 1963 Virginia, a 21-year-old American student, and her husband Manfred Schubert, 24, a German hardware dealer, decided to go on their honeymoon in a 2 CV. It was the beginning of a motoring adventure together which was to cover 60.000 miles on the American continent, from Alaska to Patagonia.

The first stage, 23.000 miles in nine months, took them from New York to Alaska via New-Orleans, Texas, Arizona, British Columbia and Los Angeles. They spent the next 13 months working, Virginia in a bank, Manfred in a pharmacy, to finance the second stage: Los Angeles to Patagonia (22.000 miles). When they got back to Hamburg, their 2 CV had clocked nearly 62.000 miles and their honeymoon had lasted two and a half years.



Photo Glodschey (Citroën n° 8.47)

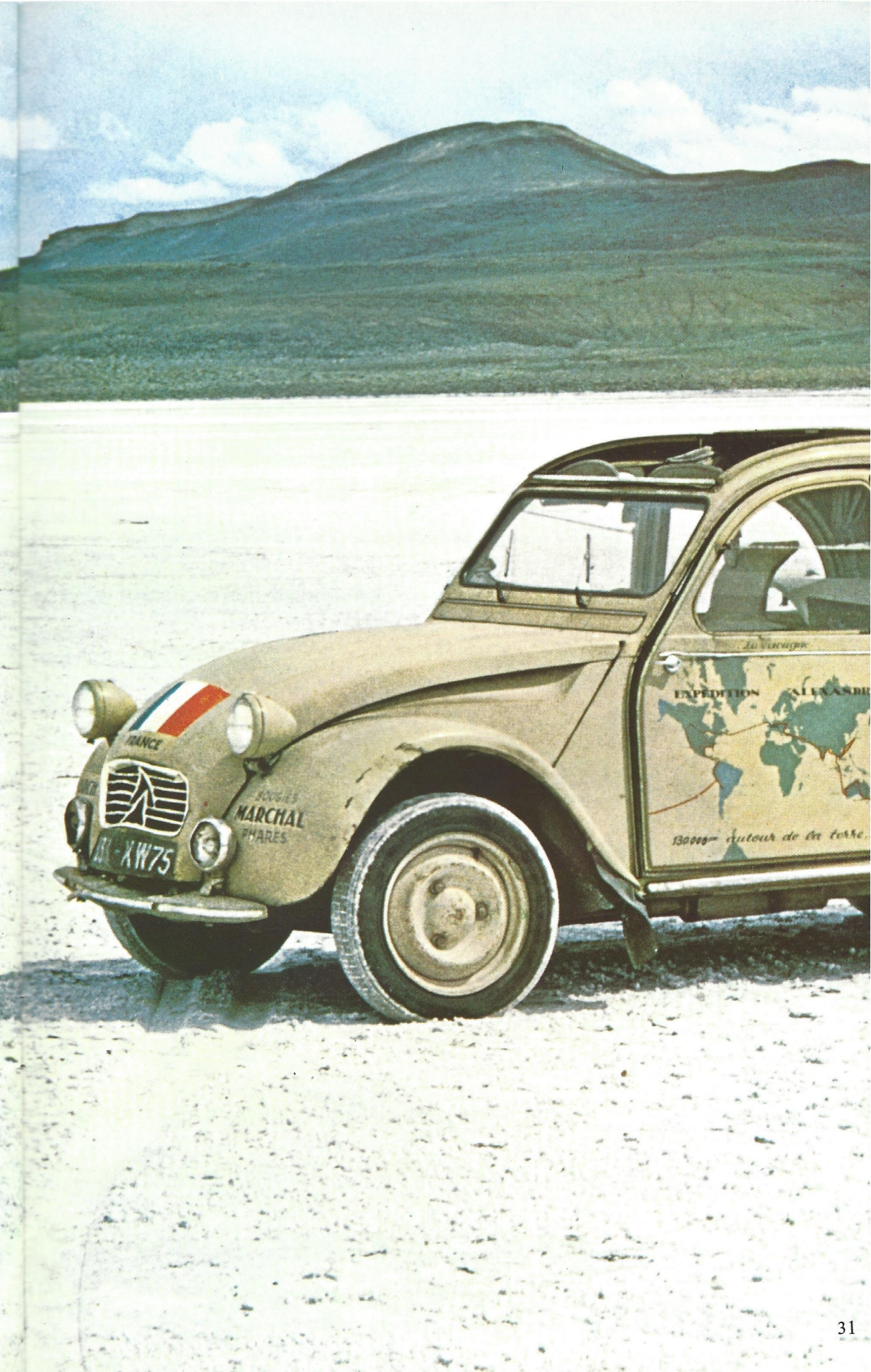
1966

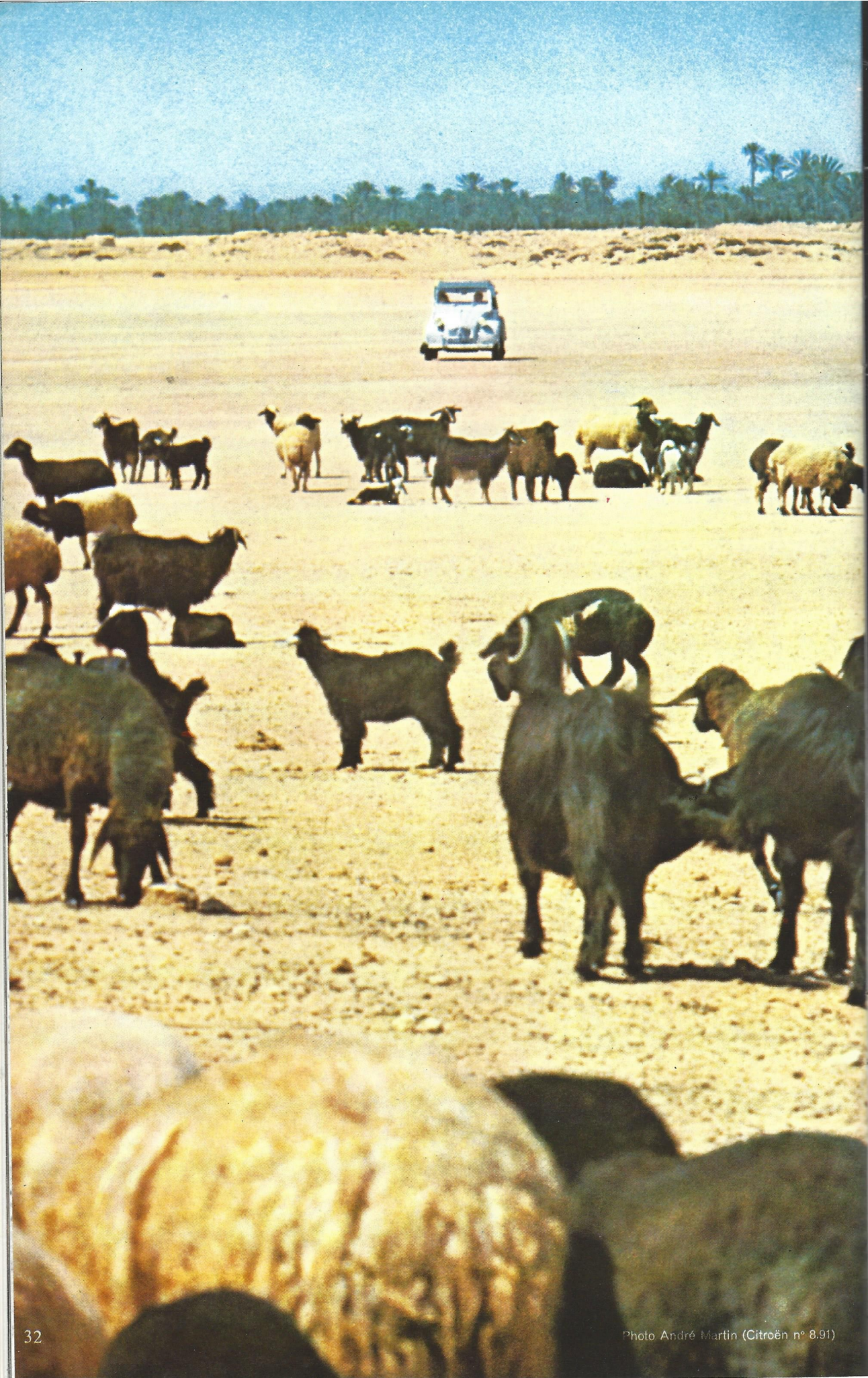
LE TOUR DU MONDE D'UNE MARIONNETTE

Quatre-vingt centimètres de haut, de grands yeux émerveillés, Alexandre, marionnette vedette de la troupe de Philippe Genty, est sûrement la poupée articulée qui a le plus voyagé du monde entier : 130.000 km en 2 CV tout autour de la terre. Pour « l'expédition Alexandre » le tour du monde est une gigantesque tournée théâtrale : 568 spectacles en quatre ans. Avec Serge George, puis Mitchiko Tagawa qui remplace celui-ci au Japon et enfin Yves Brunier qui se joint à eux à Panama, Philippe Genty et ses marionnettes traversent l'Europe, l'Asie, le Japon, l'Australie, les trois Amériques, 9 déserts, 47 pays. L'expédition réunit une collection de 81 spécimens de marionnettes de tous les folklores, tourne 7500 m de film en couleur, dont un documentaire pour l'UNESCO, prend 4.520 photos noir et blanc, 2.670 diapositives en couleurs. La 2 CV, pendant quatre ans, transporte tout.

Alexandre, 30 inches tall and with wide, wonder-struck eyes, is the star puppet of the Philippe Genty troupe and undoubtedly the most widely-travelled marionette in the world, having covered 80.000 miles by 2 CV in a tour that put on 568 performances in a four-year tour around the world. With Serge George, later with Mitchiko Tagawa who replaced George in Japan, and finally with Yves Brunier who joined the tour in Panama, Philippe Genty and his marionnettes crossed 9 deserts and travelled through 47 countries in Europe, Asia, Japan, Australia, and the Americas. In the course of its tour, the expedition collected 81 specimens of marionettes belonging to all folklores, shot 250.000 feet of colour film (including a documentary for Unesco), took 4.520 black and white photos and 2.670 colour transparencies. The 2 CV carried everything during the four-year, 80.000-mile trip—the longest distance ever covered by a 2 CV in a single journey.







échos



avoine

échos

UNE 2 CV QUI PREND L'AIR



Photo Citroën n° 10.178.

BRUGES (Belgique). Les braves gens venus à la Foire de Zedelgem, près de Bruges, virent descendre du ciel, devant le coq de leur église, une 2 CV accrochée à un hélicoptère. Elle se posait sur la place de de l'Eglise puis reprenait son vol et disparaissait vers d'autres champs de manœuvres à 2.000 m de hauteur. C'était une démonstration — faite sans esprit de clocher — par une école de sous-officiers.

A 2 CV FROM THE SKY

BRUGES (Belgium). Visitors to the Zedelgem Fair, near Bruges, were astonished to see a 2 CV lowered from a helicopter on to the square in front of the church, and later be hauled up again to an altitude of 6.000 feet. It was a demonstration staged by the N.C.O.'s school.

MALMÖ (FRANCE)



Photo Edstrand (Citroën n° 10.175).

MALMO (Suède). Pendant huit jours Malmö, la gran-

de ville du Sud de la Suède, a vécu à l'heure française : dans les rues des agents de police parisiens réglèrent la circulation, dans les vitrines règnèrent les produits français. A la place d'honneur dans le plus grand magasin de la ville : une DS 21 Pallas.

MALMÖ GOES FRENCH

MALMO (Sweden). For a whole week Malmö, the big city of Southern Sweden, went French, with Parisian policemen directing traffic in the streets and the shop windows full of French goods. Prominently displayed in the city's biggest store was a beautiful DS 21 Pallas.

LES MARCHES TRIOMPHALES

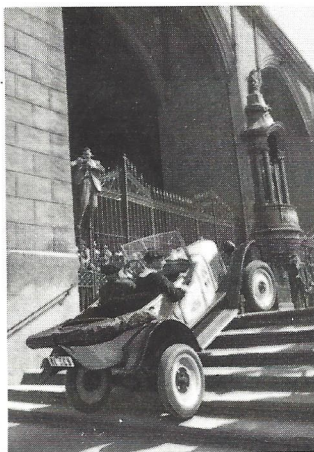


Photo Citroën n° 10.108.

VITORIA (Espagne). Une vénérable 5 CV Citroën a atteint les plus hauts degrés de la gloire en gravissant les escaliers menant à l'Eglise San-Miguel, à Vitoria, dans la province d'Alava (Espagne du Nord). En 1926 elle avait déjà accompli cet exploit, de nuit et devant quelques amis. Quarante ans plus tard, elle le réédite devant des milliers de spectateurs. Même voiture, même conducteur : Emilio Alava, Citroëniste de la première heure, aujourd'hui âgé de 77 ans. Une grande foule d'admirateurs les acclament lors-

que, tranquillement, la 5 CV monte les marches de la vieille ville. En haut, sur le parvis, des enfants l'accueillent et déposent un bouquet aux pieds de la Vierge blanche, tandis que le révérend don Hipolyte Saez entonne l'Angelus... Ensuite, muni d'un viatique symbolique (une michette de pain sur sa calandre, une cruche de vin mélangée à l'eau du radiateur), la 5 CV redescend sur terre... mais pour mieux escalader, quelques heures plus tard, le mont Gorbéa, 1.500 m, et parvenir ainsi au faite de sa carrière déjà longue.

REPEAT PERFORMANCE

VITORIA (Spain). Back in 1926, a Citroën 5 CV drove up the steps leading to the Church of San Miguel — at night, and in the presence of a few of the owner's friends. Forty years later, the performance was repeated — same car, same driver — watched by hundreds of spectators. At the wheel was Emilio Alava, now aged 77. When the car reached the top of the steps, children placed flowers at the feet of the Virgin while the Reverend Don Hipolyte Saez intoned the Angelus. After which, the 5 CV drove back down the steps and a few hours later climbed Mount Gorbea (altitude 4.500 feet), attaining the high point of its career.

DS A TROIS PATTES (suite)



Photo Studio Breton Inc. (Citroën n° 10.176).

SHERBROOKE (Canada). Imitant sans le savoir l'exemple de son confrère

suédois de Sundsvall (voir le Double Chevron n° 6, Echos page 27) le géant de Citroën Canada Ltée pour la région de Sherbrooke, à l'est de Montréal, M. Albertini, a circulé dans les rues les plus fréquentées de la ville au volant de sa DS 21. Sa promenade fut très remarquée car pour faire la preuve de l'étonnante stabilité de la DS, il lui avait simplement enlevé une de ses roues arrière.

ANOTHER THREE-WHEELED DS

SHERBROOKE (Canada). Following the example (albeit unknowingly) of his opposite number in Sundsvall, Sweden (see Double Chevron No. 6, "Echos", page 2) Mr Albertini, Citroën Canada's Manager for the Sherbrooke area, East of Montreal, drove his DS 21 around the busiest streets of the town — on three wheels! to demonstrate the car's extraordinary stability, he had simply removed one of the wheels.

ELLE A LE POMPON

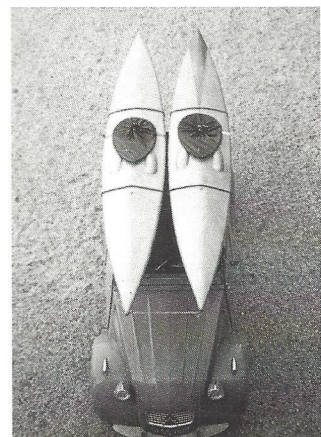


Photo Gerhard Lehner (Citroën n° 10.132).

GRAZ (Autriche). La photographie de cette 2 CV en chapeau marin est arrivée chez Citroën accompagnée de ce mot charmant de Gerhard Lehner, ingénieur à Graz : « un propriétaire très content de votre création 2 CV vous envoie ces photos avec les meilleurs souhaits pour la changement d'an ». Gentil, non ?

SAILOR HAT

GRAZ (Austria). The photograph of this 2 CV in a sailor hat arrived at the Citroën headquarters accompanied by a message from Gerhard Lehner, an engineer in Graz: "A very satisfied 2 CV owner sends you these photos with best wishes for the New Year".

LES VOYAGEURS DU PASSÉ

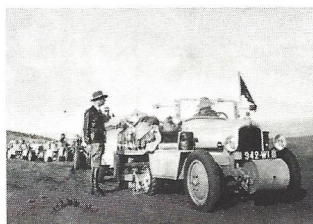


Photo Citroën n° 13.1.

PARIS (France). Ils étaient seize au rendez-vous du 15 novembre 1966. Seize de l'expédition « Citroën-Centre Asie », qui refaisaient leur Croisière Jaune autour d'une table bien servie. Le héros du jour, Pétropavlovsky, chef adjoint du groupe Chine, réside à Singapour et n'était pas venu à Paris depuis trente ans. Certains de ses camarades, comme Audouin - Dubreuil ou Teilhard de Chardin, étaient partis pour un inconnu sans retour. Les autres accoururent des plus lointaines provinces. Toute la soirée, ils revécurent leurs aventures communes et retrouvèrent, intacts, leurs enthousiasmes! Au dessert, mélancoliques, à peine assagis, les « missionnaires » signèrent leurs menus et force autographes pour les serveurs. C'était l'heure de ranger les fabuleux souvenirs dans le grenier des épopées afin de reprendre la route de tous les jours.

TRAVELLERS' REUNION

PARIS (France). Sixteen former members of the Citroën Central Asian Ex-

pedition staged a reunion on November 15th 1966. Pétropavlovsky, assistant head of the China group, lives in Singapore, and it was his first visit to Paris in thirty years. Some of his comrades, like Audouin-Dubreuil and Teilhard de Chardin, have since disappeared; but the rest came to Paris from near and far to attend the gathering and relive their adventures, their enthusiasm as keen as ever. After the meal, they signed their menus and acceded to the waiters' requests for their autographs before storing their memories away once again and resuming their day-to-day activities.

UNE CABINE DE BONNE COUPE



Photo Citroën n° 10.185.

PARIS (France). La Coupe de l'Union des Usagers des Véhicules de Transport Privés a été, au cours du Salon de l'auto 1966, attribuée à la Société Citroën pour l'excellente conception de la cabine de ses camions 350, 600 et 700. L'étude de la Commission d'experts avait spécialement porté sur les problèmes de sécurité, de confort et d'accessibilité.

TRUCK CABIN WINS CUP

PARIS (France). The Cup awarded by the French Union of users of private transport vehicles was won at the 1966 Paris Motor Show by Citroën for the excellent design of the cabin of its 350 and 700 trucks.

échos

2 CV ET TAPIS VOLANTS

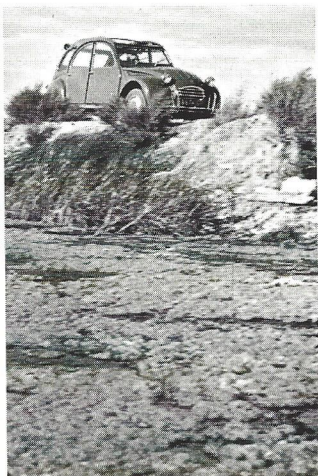


Photo Dominique Dufay (Citroën 3 A 30).

TEHERAN (Iran). 1968 sera peut-être l'année 2 CV en Iran. La création d'une usine de montage de 2 CV à Téhéran a été décidée, les autorisations accordées en 1966 par le gouvernement iranien. Il est prévu une incorporation de fournitures locales, c'est ainsi que les pièces mécaniques seraient importées de France, mais les carrosseries et certains accessoires fabriqués sur place. Dans les milieux intéressés, on fait remarquer combien la 2 CV est adaptée aux conditions de circulation du pays, parfois très difficiles.

2 CV's FOR IRAN

TEHERAN (Iran). 1968 will perhaps be the year of the 2 CV in Iran; it has been decided to set up a 2 CV assembly plant in Teheran, as authorized by the Iranian government during 1966. Mechanical components will be imported from France, and bodies and certain accessories will be made on the spot. It has been pointed out that the 2 CV is particularly well suited in Iran.

LA FLOTTE DU DOCTEUR SUGIYAMA



Photo Citroën n° 10.184.

TOKYO (Japon). Dans certain jardin du Japon ne fleurissent pas que des cerisiers, on y voit aussi éclore une jolie collection de Citroën : le docteur Sugiyama, maître de maison, utilise pour ses visites une 2 CV 1963 et pour ses voyages une ID 19. Sa femme préfère son Ami 6, son neveu la 2 CV 1961. Mais le musée familial comporte d'autres millésimes, en particulier une vieille 2 CV 1953 qui continue à rendre des services.

DOCTOR SUGIYAMA'S FLEET

TOKYO (Japan). Cherry trees are not the only things that flourish in Japanese gardens; some of them have a fine collection of Citroëns, like that of Dr. Sugiyama, who uses a 1963 2 CV for visiting his patients and an ID 19 for his family motoring. His wife prefers her Ami 6, while his nephew has his own 1961 2 CV. The collection also includes an old 1953 2 CV which continues to render many services.

DS SUR TATAMI



Photo Citroën n° 10.113.

TOKYO (Japon). Courant 1966 Citroën a organisé au

Centre Commercial Français de Tokyo, une présentation de ses différents modèles. 1.200 personnes ont ainsi pu admirer DS et 2 CV dans le décor en partie reconstitué de l'exposition sur la publicité Citroën.

CITROEN EXHIBITION IN JAPAN

TOKYO (Japan). During 1966 Citroën organized a presentation of its various models at the French Trade Center in Tokyo. The event drew 1200 visitors, who were able to admire the DS and the 2 CV in a setting partly reconstituting that of the Citroën Graphic Arts and Advertising Exhibition held at the Louvre in Paris.

L'ART D'ÊTRE DS

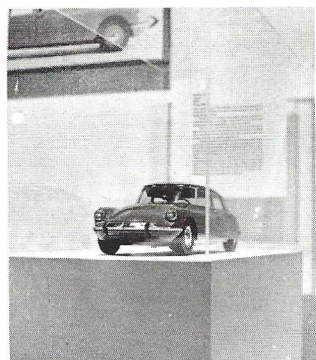


Photo Citroën n° 10.66.

NEW-YORK (Etats-Unis). Sur une idée du journaliste Robert Ash, le Musée d'Art moderne de New-York a présenté au cours des derniers mois de 1966 une exposition intitulée « Vers une automobile rationnelle », le rationnel en matière d'automobile étant assez justement défini comme un compromis entre la vitesse et le confort. Des voitures grandeur nature, des maquettes, des schémas, des photographies... parmi elles, une seule présence française : la Citroën DS 21 que le Musée commente en ces termes : « Lorsque cette voiture fut introduite sur le marché en 1955, les spécialistes de l'automobile

déclarèrent qu'elle avait dix ans d'avance sur son époque ; ils disent encore la même chose dix ans après».

KEEPING AHEAD

NEW YORK (U.S.A.). As a result of an idea of the journalist Robert Ash, the Museum of Modern Art in New York put on an exhibition in the closing months of 1966 on the theme of rational automobile design, rational in this context being defined as a compromise between speed and comfort. Exhibits included full-sized cars, models, diagrams and photographs, and included a Citroën DS 21, the only French car present. The Museum's comment on it was: "When this automobile first appeared in 1955, specialists said it was ten years ahead of its time. They are saying the same thing more than ten years later".

OPÉRATION SOINS D'URGENCE

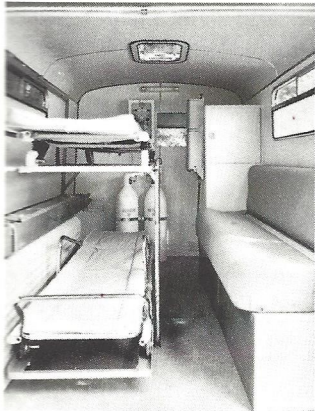


Photo Citroën n° 5 C 12.

PARIS (France). Les hôpitaux français sont de plus en plus nombreux à s'équiper d'ambulances de secours et de soins d'urgence. Le fourgon HY Citroën est l'un des véhicules qui se prêtent le mieux à cette utilisation (ci-dessus : équipement carrosserie Filca France). Il offre notamment un plancher bas et plat et dispose d'une grande largeur entre les passages de roue (afin de

laisser un espace suffisant entre brancard et siège).

OPERATION FIRST AID

PARIS (France). An increasing number of French hospitals are equipping themselves with ambulances, and the Citroën HY van is one of the vehicles best suited to this purpose (the coachwork in the photo below is by Filca France). The floor is flat, and there is space between the stretcher and the nurses' seat.

CAMERA RALLYE

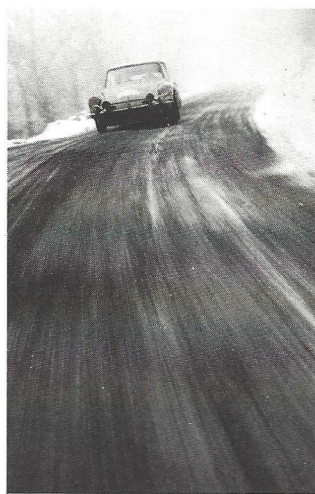


Photo André Martin (Citroën n° 7.29).

KARLOVY VARY (Tchécoslovaquie). Le Jury du 4^e Festival international de films sur l'automobile a attribué son diplôme d'honneur à Citroën pour « Un rallye d'hiver », film 16 mm noir et blanc sur le rallye de Monte-Carlo.

RALLY FILM WINS AWARD

KARLOVY VARY (Czechoslovakia). The jury of the fourth international festival of motoring films awarded its diploma of honour to Citroën for the film "A Winter Rally", a 16 mm. black and white film of the Monte Carlo Rally made by Chateau and Radenac.

CENT ASTUCES POUR LA 2 CV



Photo Citroën n° 10.72.

PARIS (France). Un concours sur le thème « Construisez une 2 CV miniature avec les éléments de votre violon d'Ingres », dû à l'initiative du concessionnaire Citroën de Zürich et de Bâle eut un si grand succès (voir l'Édition Spéciale du Double Chevron n° 6) que Citroën sélectionna quelques uns des mille modèles exposés en Suisse pour les présenter à Paris pendant les fêtes de fin d'année. A la Galerie Delpire où avait lieu cette exposition de « Cent chefs d'œuvres naïfs », on eut parfois beaucoup de mal à convaincre les visiteurs qu'aucune de ces 2 CV de fantaisie n'étaient à vendre.

A HUNDRED VARIATIONS ON THE 2 CV

PARIS (France). The recent contest in which entrants were invited to build a model 2 CV out of items connected with their hobby, organized by the Citroën agent in Zürich (see the Special Edition of Double Chevron No. 6) was so successful that Citroën selected some of the thousand or so entries and exhibited them in Paris over Christmas and the New Year. Held at the Galerie Delpire, the exhibition was entitled "100 naive master-pieces". It was difficult to convince the visitors that none of the models were for sale.

échos

FILIALE A COPENHAGUE

COPENHAGUE (Danemark). C'est en 1924 que fut ouvert le premier hall d'exposition Citroën à Copenhague. Bientôt d'autres installations, d'autres bâtiments, furent créés. En 1964 commence la construction d'une nouvelle filiale, face à la mer, dans la partie sud de Copenhague. Fin octobre 1966, elle est inaugurée en présence de l'Ambassadeur de France au Danemark. Hall de réception, bureaux, ateliers, magasin de pièces détachées : 10.000 m² au total.

IN COPENHAGEN

COPENHAGEN (Danemark). Citroën opened its first showrooms in Copenhagen in 1924. Since then other premises have been built, and in 1964 work began on the construction of a new branch office in the south of the city, facing the sea. At the end of October 1966 the building was inaugurated in the presence of the French Ambassador in Denmark. The reception hall, offices, workshop and spare parts store cover a total area of 107.000 square feet.

UN BALLON VOYAGEUR

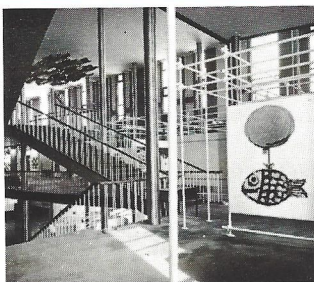


Photo Citroën n° 10.181.

CAEN (France). Petit poisson est devenu grand : au

cours de 1966, on a vu un peu partout en Europe le ballon rouge de l'exposition « Citroën, arts graphiques et publicité ». Après le Louvre à Paris, le Stedelijk Museum d'Amsterdam, le Musée Charlottenborg à Copenhague, la Maison de la Culture à Caen (ci-dessus) l'a tenu un instant captif, l'été dernier, avant qu'il ne s'envole à nouveau vers d'autres cieux, d'autres admirateurs : le Musée des Arts décoratifs de Vienne (Autriche) pour Février 1967.

A FISH THAT GETS AROUND

CAEN (France). A little fish has become a big fish; in the course of 1966, the graphic symbol of the 1966 Citroën Graphic Arts and Advertising Exhibition held in the Louvre in Paris has been seen all over Europe: in the Stedelijk Museum, Amsterdam, the Charlottenborg Museum, Copenhagen, and (above) in the Maison de la Culture at Caen, which played host to the exhibition last summer before it moved on. It is scheduled for the Museum of Decorative Arts in Vienna in February and March 1967.

"MINUIT UNE"

Con due killer e una segretaria, in una mortale corsa attraverso l'Europa per arrivare in tempo ad un'assemblea di azionisti che comincia a

Mezzanotte più uno

un formidabile giallo finanziario di

GAVIN LYALL



Photo Citroën n° 10.159.

MILAN (Italie). Le très riche financier Maganhard

doit se rendre au Liechtenstein. Quelqu'un veut à tout prix l'en empêcher. C'est pourquoi il engage deux gardes du corps. C'est pourquoi ceux-ci choisissent la meilleure voiture qu'ils connaissent : une DS. C'est pourquoi celle-ci devient l'héroïne d'un passionnant roman policier, « Minuit Une », le dernier livre de Gavin Lyall, un auteur anglais nouvelle vague, que vient d'éditer Feltrinelli en Italie. Embuscades et cavalcades se succèdent à travers la France, la Suisse et le Liechtenstein, où la DS mène la course à vive allure et triomphe, avant de mourir, percée de balles mais victorieuse, dans un petit bois près du Rhône indifférent.

ONE MINUTE PAST MIDNIGHT

MILAN (Italie). The wealthy financier Maganhard has to go to Liechtenstein. Someone wants to prevent him going at any cost. So he engages two bodyguards, who choose the best car they know: a DS. The car is the heroine of a thriller called "One Minute Past Midnight" by a new wave English author named Gavin Lyall. The book has just been published by Feltrinelli in Italy. Ambushes and chases succeed one another through France, Switzerland and Liechtenstein, where the DS stays in the lead and saves the day before ending its career, bullet-riddled but victorious, in a wood near the River Rhone.

UNE DS POUR LA SOIF

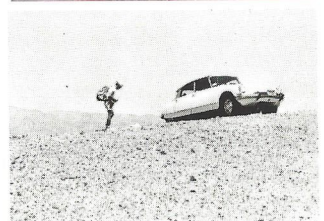


Photo Citroën n° 10.196.

LOS ANGELES (Etats-Unis). Le mois de juillet

dans la « Vallée de la Mort », 50° à l'ombre, 82° au soleil. C'est le moment et l'endroit que Jean-Pierre Marquant choisit pour excursionner en enfer. Sous son ombrelle, à pied, il traverse en huit jours les 168 km du désert de la mort, monte à 4.000 m (Telescope peak), descend à -93 m (Tules point), triomphe du marais de sel. Le monde entier en a parlé. Pour filmer son exploit, il fallait pouvoir le suivre. Seule une DS pouvait à la fois passer partout et ne pas trop secouer la caméra. C'est pourquoi Jean-Pierre l'a choisie. Après son aventure, il est resté à Hollywood — comme barman.

A DS IN DEATH VALLEY

LOS ANGELES (U.S.A.). In Death Valley in July, the temperature is 122°F. in the shade and 179°F. in the sun. This was the month Jean-Pierre Marquant chose to take a trip across this celebrated hot-spot. Carrying a sunshade, he crossed the desert on foot, covering 104 miles in eight days, climbed Telescope Peak (altitude 13.000 feet), and descended to Tules Point (300 feet below sea level), triumphing over the salt marshes. His exploit made world news, and was filmed from a car

which followed him. But only a DS could cover the terrain and at the same time avoid camera shake. And a DS was what Jean-Pierre chose for this purpose. After his adventure, he remained in Hollywood as a barman.

A QUOI RÊVENT LES CONDUCTRICES

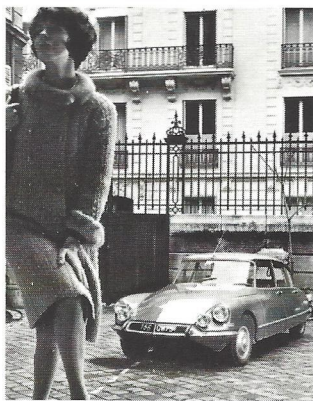


Photo Toscas (Citroën n° 1 C 5).

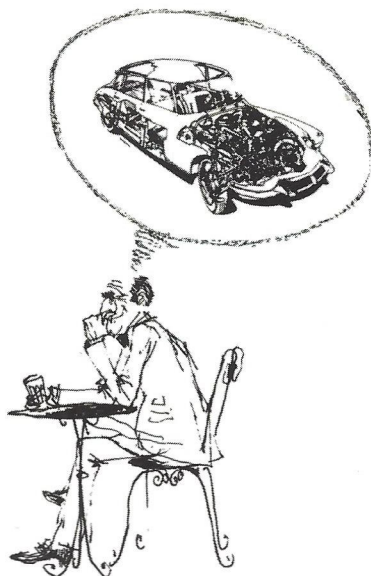
PARIS (France). Même en rêvant, les conductrices gardent les roues par terre. Le mensuel féminin « Marie France » l'a montré en publiant dans son numéro de décembre les résultats de son référendum automobile. Les réponses aux questions posées aboutissent à un véritable plébiscite de Citroën. La voiture « la plus pratique »? La 2 CV voyons : 15 % de réponses sont en sa faveur. Et la majorité devient écrasante

pour la voiture « la plus confortable »: 82% aux DS-ID, (contre 4 % à la marque classée seconde), ou « la plus économique » : 74 % à la 2 CV. Pour conclure, les femmes donnent leur préférence en tout premier lieu à la DS (16 % des voix) quand on leur demande d'être raisonnables et encore à la DS (10 % 2^e place) quand on leur parle enfin du Père Noël.

CARS WOMEN DRIVERS DREAM OF

PARIS (France). Even when they dream, women drivers keep all four wheels firmly on the ground, as is shown by the results of an automobile questionnaire published in the December issue of the women's monthly "Marie France". The replies to the questions show an overwhelming preference for Citroën models. 15 % voted the 2 CV the most practical car; and 82% opted for the DS or ID as the most comfortable car (as compared with only a 4 % vote for the next model in order of preference). The 2 CV is the most economical car in the opinion of 74 % of those questioned. The DS came first (16 % of votes) as the women's dream car.

A QUOI RÊVENT LES CONDUCTEURS?



Dessin de Kerleroux (Citroën n° 12.3).

échos

FRAULEIN 2 CV



Photo Henning Hüge
(Citroën n° 10.125).

COLOGNE (Allemagne). Un jeune couple a effectué plusieurs fois le même voyage touristique en 2 CV le long de la vallée de la Weser. C'était pour les besoins d'un feuilleton de la Télévision d'Allemagne du Nord. La 2 CV a fraternellement partagé la vedette avec les deux comédiens qu'elle avait transportés.

FRAULEIN 2 CV

COLOGNE (Germany). A young couple have made the same trip by 2 CV along the Weser Valley a number of times for the filming of a serial for North German Television. The 2 CV starred along with the two actors.

S.O.S. 2 CV



Photo Citroën n° 10.18.

PARIS (France). Un tuyau qui fuit, l'électricité détraquée, une vitre cassée, une serrure bloquée, un réfrigérateur hors d'usage, le gaz qui fait des siennes, un chauffage boudeur, la télévision en panne... ces malheurs guettent toute maî-

tresse de maison. Que faire s'ils surviennent? Appeler à son secours une 2 CV spécialisée. Mais oui! Eau, gaz, électricité, chauffage, vitrerie, serrurerie, menuiserie, radio ou télévision... vous appelez S.O.S. 99.99 et vous recevez la visite de la 2 CV salvatrice et du spécialiste que vous appelez de vos vœux. C'est en 1959 que MM. Verger et Laval eurent l'idée de mettre sur pied à Paris une brigade d'urgence pour venir en aide aux ménagères parisiennes aux prises avec les robinets capricieux. Ils leur fallaient des voitures légères, économiques, robustes et surtout toujours prêtes à partir au premier appel. Ils équipèrent une quinzaine de 2 CV. Le succès fut immédiat. La flotte de 2 CV passa bientôt à 40, puis à 60, actuellement à plus de 100 camionnettes AZU et AK. Grâce à un système de radio, le dépannage peut être effectué en moins d'une heure, la nuit comme le jour, le dimanche comme en semaine. Après Paris, Lyon compte maintenant 18 voitures et Versailles 15. Bientôt Bruxelles sera aussi bien desservi que Paris qui, en 1966, a lancé avec succès 182.000 appels au secours à S.O.S. 99.99

2 CV S.O.S.

PARIS (France). A burst pipe, a short circuit, a broken window, a jammed lock, a fridge out of action, gas which does as it likes, a fractious boiler, television broken down. These things can happen to any household. What do you do about it? Call out a specially equipped 2 CV. Certainly! For water, gas, electricity, heating, electrical gadgets, glazing, locks, carpentry, radio, television, you just call S.O.S. 99.99 and a 2 CV will come to your rescue with the tradesman you require. In 1959 Mr. Verger and Mr Laval had the idea of starting in Paris a first aid squad to rescue Parisian

householders with tricky taps. They needed cars which were light, economical, sturdy and above all, always ready to set out immediately. They fitted out 15 2 CV's and the success was immediate. The fleet soon grew to 40, then to 60 and now there are 100 vans both AZU and AK. Since they are radio controlled, a breakdown can be dealt with in less than an hour, day or night, weekends included. Apart from Paris there are 10 cars at Lyon and 5 at Clermont Ferrand. Soon Brussels will be as well served as Paris where in 1965 174,000 calls were dealt with successfully.

PALLAS A DALLAS



Photo Citroën n° 10.183.

DALLAS (Etats-Unis). Pour Neiman-Marcus, célèbre par son dynamisme commercial, l'idée de la France est indissociable de la DS. C'est pourquoi une Pallas figurait à la « Quinzaine française » organisée dans les illustres magasins de Dallas. Pour la circonstance la DS s'était gantée de blanc. Elle reçut la visite de l'Ambassadeur de France à Washington et de Mme Charles Lucet.

A PALLAS IN DALLAS

DALLAS (U.S.A.). For the famous Nieman Marcus store, the DS is indissociably linked with the idea of France, and a Pallas was featured in the French Fortnight recently organized by the store. It was painted white for the occasion, and received a visit from the French Ambassador in Washington and his wife.

LA VOITURE DE SES RÊVES

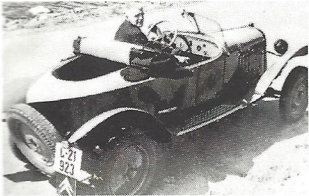


Photo PR Teknisk AS, Oslo (Citroën n° 10.62).

OSLO (Norvège). En 1923, un petit garçon, Alf Nilsen, tombe amoureux d'une « caddy » Citroën (torpédo sport B 2). L'enfant et la voiture ont le même âge : cinq ans. 37 ans plus tard, le petit garçon a grandi, mais il n'a pas oublié et se met en quête de l'automobile de ses rêves. Après de patientes recherches, ils la retrouve — hélas partiellement démembrée. Alors commence un lent travail de reconstitution, pièces à pièces, mais au bout de dix mois de persévérance et de 1.000 heures de travail, Alf Nilsen a rendu la vie à sa « caddy ». Il fête l'évènement par un voyage en Hollande ou, l'une portant l'autre, les deux quadragénaires parcourent allègrement 4.000 km avant de rentrer à Eidsvoll (à 70 km au nord d'Oslo).

HIS DREAM CAR

OSLO (Norway). 1923, a little boy, Alf Nilsen, fell in love with a Citroën "Caddy" (Sports torpedo B 2). The child and the car were the same age: 5 years old. 37 years later, the small boy had grown up but he hadn't forgotten and he began his quest for the car of his dreams. After a painstaking search he found her — alas partially dismantled. A slow process of rebuilding then began, piece by piece, but after 10 months perseverance and 1.000 hours of work, Alf Nilsen brought his "Caddy" back to life. He celebrated the event by setting off on a trip to Holland where, to-

gether, the two quadragenarians blithely covered 2.500 miles before returning to Eidsvoll (45 miles north of Oslo) where Mr. Nilsen is a skilful dental mechanic.

ELLE PRÉFÈRE LES HEURES DE POINTE



Photo Freddie Fest, Worthing (Citroën n° 10.173).

LONDRES (Angleterre). Cinq jours par semaines Mrs Marion Edwards, à Worthing, se lève à 5 h 30, absorbe un petit déjeuner léger et part à Londres au volant de sa DS. Elle adore ces voyages quotidiens et elle précise qu'elle préfère les heures de pointe, où le plaisir de conduire est plus grand! Mrs Edwards est riche d'une grande expérience de la route puisque depuis qu'elle a passé son permis, il y a neuf ans seulement, elle a parcouru 400.000 km au total (1/4 de million de miles) avec ses deux DS successives. Mrs Marion Edwards s'est offerte la 3^e pour son anniversaire : elle a 75 ans.

SHE PREFERS PEAK TRAFFIC HOURS

LONDON (England). Five days a week Mrs. Marion Edwards, of Worthing, rises at 5.30 a.m., has a light breakfast, and leaves for London at the wheel of her DS. She enjoys this daily drive, and says she prefers to travel at peak hours, when she gets a keener pleasure out of driving! Mrs. Edwards has a good deal of motoring experience; since she obtained her licence only

nine years ago she has driven a quarter of a million miles with her two successive DS's. And she recently bought herself a new one for her 75th birthday.

A BONNE ÉCOLE

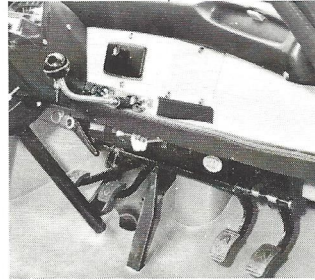


Photo Citroën n° 10.182.

PARIS (France). Sur trois nouveaux venus à l'automobile, en France, l'un d'eux achète une 2 CV ou une AMI 6. Considérant le nombre croissant de ces voitures en circulation, les Auto-écoles s'y intéressent de plus en plus, afin d'enseigner la conduite à leurs élèves sur un modèle qu'un grand nombre d'entre eux ont l'intention d'acheter. Sans compter, c'est le cas de le dire, que l'économie d'essence, de frais d'entretien et d'utilisation que réalisent 2 CV et AMI 6, assure l'heure de conduite la moins chère du monde.

MOTORING SCHOOLS PREFER CITROENS

PARIS (France). Out of every three French people buying their first car, one chooses a 2 CV and one an Ami 6. In view of the growing number of these models in circulation, motoring schools are adopting them to an increasing extent, so that their pupils can learn to drive the cars they intend to buy. Not to mention the fact that the economy in petrol, maintenance and running costs make the 2 CV and also the Ami 6 the cheapest cars to drive per hour.

LE CHALAND QUI PASSE



Photo Citroën n° 10.47.

PARIS (France). Ces petites autos qui vont sur l'eau... ce sont les 2 CV que transporte la péniche « Navarre » de Levallois à Issy-les-Moulineaux. Chaque jour une centaine de 2 CV fait cette promenade de 16 km sur la Seine, de l'usine où elles sont construites jusqu'au centre de distribution de la Société Bodemer, leur transitaire.

SAILING DOWN THE RIVER

PARIS (France). *These 2 CV's are carried by the barge "Navarre" from Levallois to Issy-les-Moulineaux; a hundred of them every day make the 10-mile trip down the Seine from the factory where they are made to the distribution centre of the Societe Bodemer, a cars transport company.*

L'AMI 6 VOLANTE

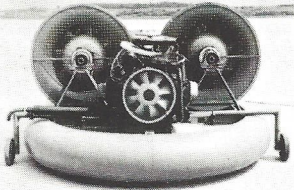


Photo Université Libre de Bruxelles (Citroën n° 10.17).

BRUXELLES (Belgique). Une plateforme en duralumin et en matière plastique, un moteur et deux gros ventilateurs... On vit le véhicule se détacher du sol, se soulever d'une dizaine de centimètres et se mettre à planer en avant, en arrière, en ligne droite, en virage, tournant même sur place. C'était lors d'un essai, en Belgique, de la « Plateforme volante » n° 1. C'était aussi le baptême de l'air de l'AMI 6. De son moteur tout au moins, puisque c'est un moteur d'AMI 6 qui équipe ce véhicule expérimental à effet de sol de l'Institut de Mécanique appliquée et d'Aéronautique de l'Université libre de Bruxelles. Depuis, les essais se sont multipliés et le moteur de la 3 CV a accumulé les heures de vol. La « P.V. » est un aéroglisseur amphibie qui permet de se déplacer au-dessus de n'importe quelle surface de terre ou d'eau. Poids total : 286 kg, longueur : 3,58 mètres, largeur : 2 mètres, charge utile : 2 personnes, vitesse horaire : 25 km. A plein régime, 9 m³ d'air sous pression à la seconde sont refoulés par les deux ventilateurs vers la surface de base, en un jet périphérique orienté à 45° vers l'intérieur. Une partie de la puissance est employée, par des jets d'air correctifs directionnels, à éviter tangage et roulis. Le pilotage s'effectue par manche et palonnier agissant sur des aubages mobiles dirigeant l'air sur le côté approprié.

THE 'FLYING' AMI 6

BRUSSELS (Belgium). *A platform of aluminium alloy*

and plastic, an engine with two large fans... We see the machine raise a few inches from the ground and start to move forwards, backwards, in a straight line, to turn and even to rotate on the spot. It is the test run in Belgium of the "Flying Saucer no. 1". It is also the ariel baptism of the Ami 6, or at least of its engine, since it is indeed an Ami 6 engine used in this experimental hovercraft of the Institute of Applied Mechanics and Aeronautics of the University of Brussels. Since then more tests have been carried out and the 3 CV engine has put in some flying time. The "Flying Saucer" is an amphibious hovercraft which can move over land or water surfaces. Total weight — 629 lbs. Length — 11'9". Width — 6'7". m.p.h. — 15.5. At full speed 316.8 cu. ft. of compressed air is blown by the fans to the base in a peripheral jet directed at 45° toward the interior. Part of the power is used by directional correcting air jets to obviate pitching and rolling. Control is by joy stick and rudder bar acting on moving flaps which direct the air to each side.

12 CV ET UN RENNE

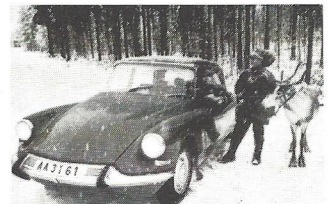


Photo Citroën n° 10.64.

OVERKALIX (Suède). La plus belle conquête du Lapon, on a longtemps pensé que c'était le renne. Mais s'il faut en croire cette photo, c'est maintenant la DS. Près d'Overkalix, au nord du Cercle polaire suédois, deux lapons se rencontrent au coin d'un bois de bouleaux et discutent des mérites de la

Citroën. Le renne reste indifférent : il n'a pas son permis.

A DS AND A REINDEER

OVERKALIX (Sweden). The reindeer has always been thought of as the most treasured possession of the Laplander. However, by the look of this photograph, it now seems to be a DS. Near Overkalix, in Sweden, north of the Arctic circle, two Laplanders meet at the corner of a birch wood and discuss the merits of the Citroën. Only the reindeer remains unconcerned: he has no driving licence (not yet).

LA 2 CV SAIT NAGER

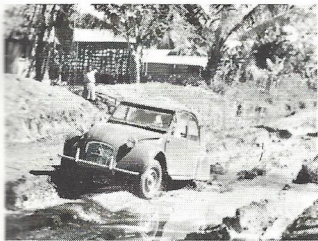


Photo Marcel Olichon, Haïti (Citroën n° 10.121).

PORT-AU-PRINCE (Haïti). Grande voyageuse, la 2 CV ne craint pas les climats excessifs : elle s'est adaptée à la saison des pluies en Haïti, île qui pour être paradisiaque, n'en est pas moins un peu trop humide à ce moment là. Mais la 2 CV progresse avec légèreté et insouciance malgré la boue et les ornières profondes. Une fois de plus rien ne peut l'arrêter.

THE 2 CV CAN SWIM

PORT-AU-PRINCE (Haïti). A great traveller, the 2 CV does not fear extremes of climate: it has adapted itself to the rainy season in Haïti, an island paradise which is nonetheless rather too wet at this time. However, the 2 CV travels lightly and unconcernedly through mud and deep ruts.

LA POSTE PREND LA ROUTE



Photo Ministère des Postes et Télécommunications (Citroën n° 10.134).

ORLEANS (France). Un bureau de poste qui court les routes, c'est ce qu'on peut voir depuis quelques mois dans le département français du Loiret. Premier d'une série de 30, un fourgon H Citroën a été spécialement aménagé en bureau de poste mobile. Sa longueur inusitée (1,20 m de plus que le modèle de série) a permis d'y installer deux guichets et une salle d'attente de 1,20 m sur 1,30 m, très complète avec banquettes, distributeur d'imprimés, écritoire. L'opération « H bureau mobile » permet de concentrer sur un seul établissement les opérations de plusieurs communes à faible trafic tout en desservant les localités rurales dépourvues de bureau de poste.

MOBILE POST OFFICE

ORLÉANS (France). For some months past a mobile Post Office has been driving around the Loiret district in France. It is the first of a series of 30, a Citroën "H" van specially fitted out for the purpose. It is nearly four feet longer than the standard model, and includes two counter positions and a waiting room approximately four feet square complete with bench, writing desk, and a dispenser of printed forms. The aim of the operation is to concentrate all the postal business of several small villages in one office, and to serve rural localities which do not have their Post Office.

QUATRE PATTES SUR QUATRE ROUES



Photo Citroën n° 10.200

DARTINGTON (Angleterre). Minerve, comme son nom l'implique, était pourtant bien sage et elle adorait les promenades en voiture. On lui a tout de même refusé cette innocente joie : M. Cox, principal du Collège des Beaux Arts de Dartington, s'est vu signifier par voie de justice l'interdiction d'emmener Minerve avec lui dans sa 2 CV. Lors de l'intervention de la police de la route, Minerve, ravissante et douce anesse de quatre ans, se tenait debout à côté du conducteur, la banquette arrière ayant été enlevée pour faire place à ses pattes antérieures. Mr Cox eut beau plaider la cause de l'animal-fétiche de la famille, le juge fut inexorable : « Ne mettez pas un âne dans votre voiture ! ».

AN ASS ON WHEELS

DARTINGTON (England). Minerva, as befitting her name, was a wise beast, very well behaved. She liked being taken out in the car; but her owner, Mr. Cox, Principal of the Dartington College of Fine Arts, has been forbidden by the police to take her out in his 2 CV since they discovered Minerva, a four-year-old ass, standing next to the driver, the back seat having been removed to accommodate her hind legs. In vain Mr. Cox pleaded in the animal's favour; the magistrate firmly ruled that she must not be driven in her owner's car.

échos



3A 79



3A 81



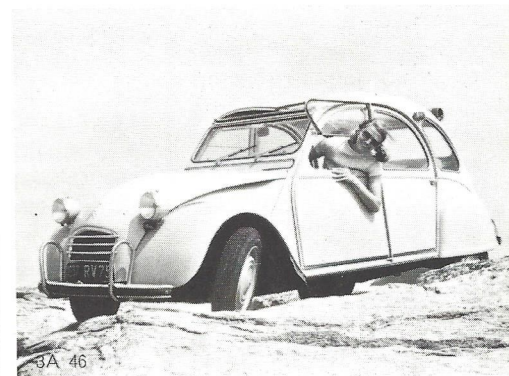
3A 87



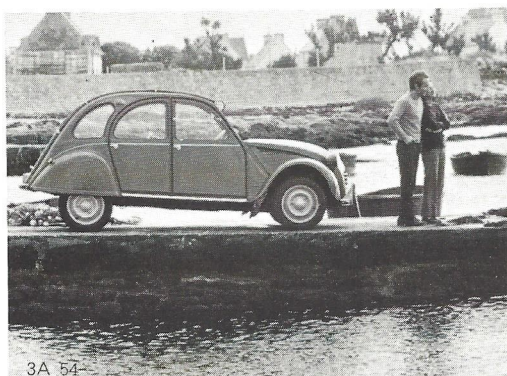
3A 73



3A 80



3A 46



3A 54



3A 61

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.





CHEZ L'ANTIQUAIRE

Citroën 10 CV type C4 - 1929

C'est au Salon de l'Auto de 1928 qu'apparut la C4, adaptation française du nouveau « style américain » des carrosseries peintes en deux tons. Son moteur plus puissant que celui de la B 14 (grâce à de nouvelles culasses) lui permettait de frôler les 90 km/heure. La C4 a donné naissance à de nombreuses versions qui ne cessèrent d'évoluer jusqu'en 1933, parallèlement à celles d'un modèle dérivé à 6 cylindres : la C6. Prix en 1929 : 25.600 francs.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type C4, alias AC4. Puissance fiscale 9 CV. **MOTEUR** : 4 cylindres verticaux en ligne, à soupapes latérales, culasses amovibles. Bloc moteur en fonte : cylindres d'une seule pièce avec le carter de vilebrequin, alésage 72 mm, course 100 mm, cylindrée 1.628 cc. Vilebrequin à trois paliers. Puissance réelle 30 CV à 3.000 tr/mn grâce à culasses spéciales autorisant un taux de compression de 5,25. Allumage par allumeur et batterie. Démarrage électrique. Refroidissement à eau par pompe et radiateur de grande surface. Ventilateur. Graissage sous pression. Réservoir d'essence de 34 litres (bientôt de 38 litres) à l'avant. **EMBRAYAGE** : à disque sec unique. **BOITE DE VITESSES** : 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. **TRANSMISSION** : arbre longitudinal à joint de cardan à chaque extrémité. Pont arrière 9 × 46. **ECLAIRAGE** : électrique. **SUSPENSION** : 4 ressorts entiers, 4 amortisseurs à friction. **FREINS** : servo-frein à dépression Citroën licence Westinghouse sur les 4 roues. Frein à main sur transmission, poulie à la sortie de la boîte. **PNEUS** : 13 × 45. **CHASSIS** : empattement 2,85. Voies AV et AR : 1,32 m. Longueur hors tout : 4,10 m. Largeur hors tout : 1,58 m. Hauteur totale berline : 1,74 m. **POIDS** : à vide 1.180 kg. **CARROSSERIE** : torpedo (standard et familiale), berline 4 places, conduite intérieure 6 places, familiale 6 places, faux cabriolet 2 ou 4 places, cabriolet 2 places. **PERFORMANCES** : vitesse maximale 87 km/h. Consommation : 8,8 l. d'essence aux 100 km.

It was at the 1928 Paris Motor Show that the C4 first appeared; it was a French adaptation of the new "American style" two-tone bodywork. Its engine was more powerful than that of the B 14, thanks to new cylinder heads, and it could touch 56 m.p.h. The C4 gave rise to numerous versions which continued to develop until 1933, parallel with those of a 6-cylinder model, the C6. It was described as the first car in the automotive history with a true homogeneity. The publicity said "For the first time a car is designed as a whole entity". In 1929 the saloon version of the C4 was 25,600 francs.

TECHNICAL SPECIFICATIONS : Citroën type C4 Fiscal horsepower 9 CV. **ENGINE**: 4 cylinders, vertically in line, lateral valves, removeable cylinder head. Cast iron engine unit, cylinders integral with the crankcase, bore 72 mm., stroke 100 mm., capacity 1,628 ccs. Three-bearing crankshaft. Real power 30 HP at 3,000 r.p.m. thanks to a special cylinder head giving a compression ratio of 5.25. Battery ignition. Electric starter. Water cooled by pump and large-surface radiator. Fan. Forced lubrication. Fuel tank capacity 7.5 Imperial gallons (subsequently 8.3 gallons), placed forward. **CLUTCH**: Single dry disc type. **GEARBOX**: 3 gears, ball-and-socket type gear lever in centre of floor. **TRANSMISSION**: Longitudinal shaft with cardan joint at each end. Rear axle 9 × 46. **LIGHTING**: Electric. **SUSPENSION**: 4 springs, 4 friction dampers. **BRAKES**: Citroën vacuum servo brakes (Westinghouse license) on all four wheels. Hand brake on transmission. **TYRES**: 13 × 45. **CHASSIS**: Wheelbase 2.85. Front and rear track 1.32 m. Overall length 4.10 metres. Overall height (saloon model) 1.74 m. **WEIGHT**: 1,180 kgs, unladen. **BODY**: Torpedo (standard family saloon); 4-seater sedan; 6-seater family saloon; 2 or 4 seater coupé. **PERFORMANCE**: maximum speed 55 m. p. h.; fuel average consumption 8.8 litres per 100 kilometres (32 miles per gallon).



Dessin d'Oliver.

Citroën type C 4 conduite intérieure, 1929

