

8

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
2 CV en terre d'Islande	4
Rallies	6
Une exposition à Zurich	12
Chiffres de production	14
Edition spéciale : le voyage d'une marionnette	15
Echos	27
Dites-le avec des 2 CV	34
Photothèque : la DS.....	36
Chez l'antiquaire : la trèfle.....	38

contents :

	Page
<i>Editorial</i>	3
<i>2 CV in Iceland</i>	4
<i>Rallies</i>	6
<i>Exhibition in Zürich</i>	12
<i>Production figures</i>	14
<i>"Puppets round the world" Special feature</i>	15
<i>Echoes</i>	27
<i>Say it with 2 CV's</i>	34
<i>Photograph library: the DS</i>	36
<i>The antiquary's corner: the "clover leaf"</i>	38

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

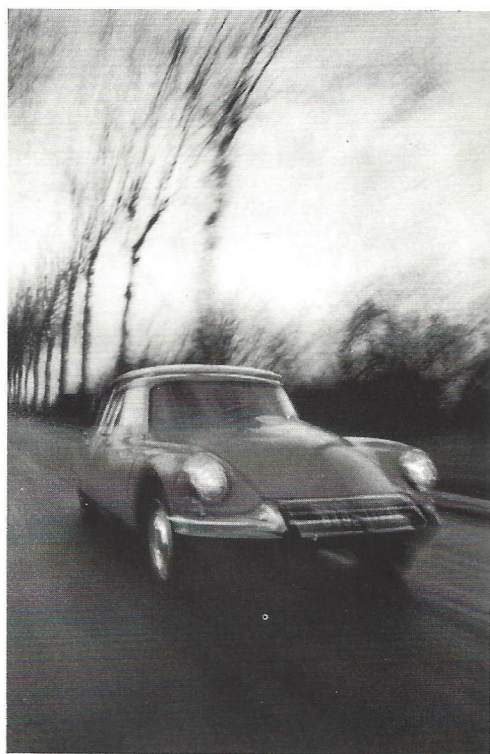


Photo de couverture : sur la route du printemps balisée de verts impatientes, une ID s'élance vers les beaux jours. Chaque tour de roue fait reculer l'hiver dans l'imprécis des saisons déchues, tandis que la vitesse élague la silhouette des arbres.

On its way to meet Spring and its bursting buds, an ID hastens towards more clement skies. With each spin of the wheels winter recedes into the limbo of forgotten things, while speed streamlines the very trees' outline.

Photo J.P. Bonnin (Citroën n° 1 D 5)

éditorial

L'Édition spéciale du "Double Chevron" n° 7 était consacrée au Prix Citroën du Tour du monde en 2 CV. L'Édition Spéciale (page 15) du présent numéro est consacrée au dernier lauréat de ce challenge de l'aventure automobile. Ce n'est pas une redite. Ou si c'en est une, elle est justifiée. Depuis sa création en 1959, le prix du Tour du monde connut des fortunes diverses. Il eût de bonnes et de mauvaises années. 1960 par exemple, fut une bonne année : Séguéla et Baudot, "La terre en rond" 100.000 km en 2 CV autour de la terre, 100.000 exemplaires d'un livre au ton tout à fait nouveau pour évoquer les péripéties d'un voyage tout à fait passionnant. 1966 fut une autre année exceptionnelle, avec des candidats nombreux et de qualité. Celui d'entre eux qui nous parut devoir remporter le prix, Philippe Genty, non seulement avait accompli le plus long périple jamais réalisé d'une seule traite en 2 CV, mais encore il l'avait fait en finançant son voyage d'une manière particulièrement originale : à l'aide d'un spectacle de marionnettes. Pour la première fois, un globe-trotter allait vers le monde non pas tant pour prendre que pour apporter. Ce voyage que nous n'avions fait qu'évoquer brièvement dans notre dernier numéro, nous avons voulu y revenir aujourd'hui, à l'heure même où Philippe Genty en entreprend un autre, non moins intéressant : un tour de France au cours duquel il va présenter en même temps que le film de son expédition un spectacle de marionnettes du monde entier.

Special Issue n° 7 of "Double Chevron" was devoted to the first round-the-world Citroën contest for 2 CVs. Page 15 of this issue is devoted to the latest prize-winner in this challenge-cup for car-conquistadores. It is no repetition - or, should you consider it as such, it is perfectly justified. Since it was created in 1959, the "round-the-world" prize has had ups and downs. Some years were good, some poor. 1960, for instance, was a very fine year: Séguéla and Baudot, "La terre en rond", 100,000 km round the globe in a 2 CV, and 100,000 copies of a completely original book high-lighting the adventures attending an unusually exciting trip. 1966 was another particularly good year, with many stalwart competitors. The man among them who seemed to us most deserving as prize-winner was Philippe Genty, who not merely covered the longest single stretch ever run by a 2 CV, but moreover managed it, financially speaking, in a most original manner, with a puppet show. For the very first time, a globe-trotter's intent in roaming was to bring as much as, or more than, he sought. We felt that this journey, only briefly mentioned in our last issue, deserved to be talked about more fully, for Philippe Genty is now setting out on another no less interesting tour: a trip round France during which he will give, at the same time as the film he made of his round-the-world trip, a marionette show featuring puppets from all over the world.

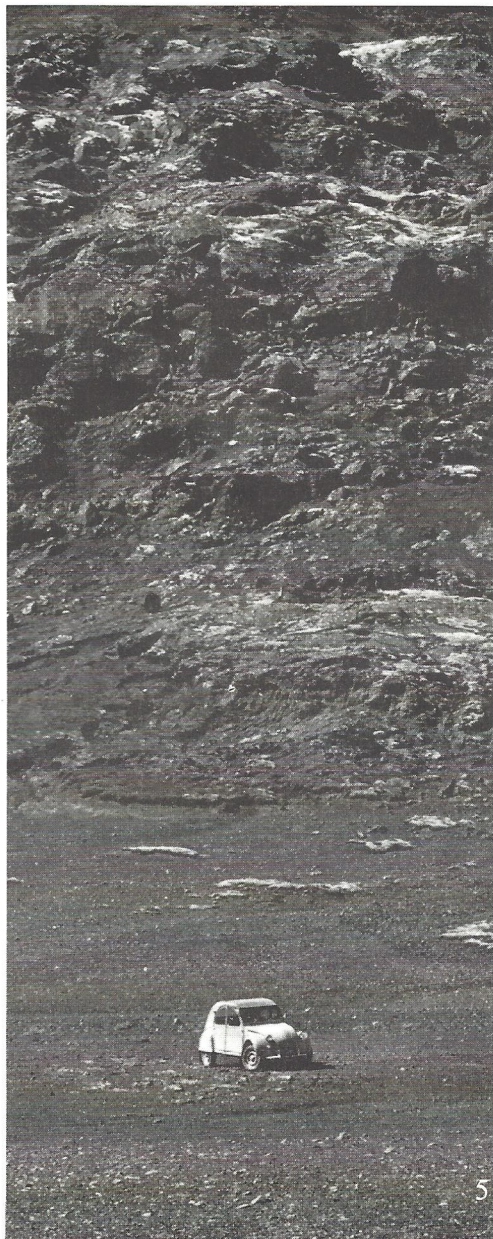


A MEME L'ECORCE
DE LA TERRE
UN INSECTE DE FER :
LA 2 CV...

La terre d'Islande, dure et belle... Une muraille de rocs noirs dressée face à l'homme. Sources de flammes taries, les volcans sont confis dans leur rancune roide. Leurs laves sont figées comme des serpents morts. Mais des relents de fournaise éteinte trainent aux plis des crevasses et dans ce cimetière de soufre, sous le masque des roches funèbres, la matière bouillonne encore. Qu'importe! Une vie minuscule ronronne, palpite et progresse sur le ventre couturé de la terre. Indifférente aux sombres passions telluriques, à même le roc, entre les failles et les ravines, là où il n'est pas de chemin, dans ce paysage de terrible beauté, la 2 CV passe.

AN IRON INSECT
ON THE EARTH'S
BARE CRUST :
THE 2 CV

Iceland's landscape is beautiful, but cruel... a cliff of black rocks, rearing their heads against man. Extinct mouths for roaring flames, the volcanoes give an impression of latent, stark hate. Their lava flows have set into dead serpents. Yet whiffs of spent furnaces still linger in the crevices' folds, and in the sulphurous cemetery, under layers of funereal rock, the magna still insidiously bubbles. What of it? A tiny life purrs, palpitates and progresses on the seamed and scarred earth. Caring nothing about the fearsome passions of the earth's entrails, between crannies and ravines, even where no path is traced through this beautiful, malevolent landscape, the 2 CV wends its way...



MONTE-CARLO 1967

rallies

L'important est-il de participer? Dans les différentes épreuves de la saison sportive 1966, Citroën a engagé 44 voitures au total. Sur celles-ci, 5 seulement n'ont pas terminé. C'est un record. Il prend toute sa valeur quand on sait que ces 44 voitures étaient des voitures strictement de série, c'est-à-dire n'ayant subi aucune modification par rapport aux modèles livrés à la clientèle. Cependant l'évolution des rallyes est telle (prépondérance du classement « scratch », multiplication de voitures spécialement préparées en vue de la compétition, homologation en « groupe 1 », celui des voitures de série, de voitures spéciales ou Grand Tourisme...) qu'il devient de plus en plus difficile à des voitures vraiment de série d'y participer avec quelques chances raisonnables d'accéder à la victoire. Une Citroën DS 21, voiture de tourisme de série, conserve pourtant toutes ses chances quand un rallye est difficile et ses épreuves spéciales faciles — nous voulons dire lorsque la sinuosité du parcours, l'état du sol, les circonstances atmosphériques (facteurs qui font appel aux qualités de tenue de route et de robustesse) sont particulièrement durs et que les étapes chronométrées, course de côte et autres (où priment la puissance et l'accélération des voitures spécialement conçues pour cet usage) ne sont plus seules déterminantes. Le rallye Monte-Carlo 1967 fut exactement le contraire : un rallye facile (92 classés à l'arrivée) avec des épreuves spéciales difficiles. Car,

Is participation the main thing? In the various events of the 1966 sporting year, Citroën entered 44 cars in all. Out of these, only five failed to finish. This is a record. And this record's value can be fully understood when one considers that every one of these 44 cars was strictly run-of-production, or in other words that none of them had been at all modified as compared with models delivered to customers. The present trend of rallies is however such ("scratch" classification preponderance, pullulation of cars specially prepared for competitions, classification in "group 1" of special and GT cars...) that it is becoming more and more difficult for honest-to-God production cars to take part with any reasonable hope of achieving victory. The Citroën DS 21, a run-of-production touring car, however retains all its chances of victory when the rally itself is difficult and its special test runs are easy—by that, we mean when the course is sinuous, the state of the road and atmospheric conditions (factors calling for road-holding qualities and ruggedness) are particularly tough, and when timed stretches, whether of the hill-climb type or another (where the power and acceleration of cars specially devised for the purpose become dominant) are not the only determinant factors. The 1967 Monte Carlo Rally was exactly the opposite: the run was easy (92 competitors classified on arrival) while the special tests were difficult; for, this year, Winter had missed the boat and the major part of the

Photos Philippe Dreux (Citroën 7.190).



Deux aspects de la manière de Lucette Pointet, au début et à la fin d'un virage en épingle, dans la descente vers Monte-Carlo à l'issue du parcours commun. Lucette Pointet-Jacqueline Fougeray, c'est l'un des deux seuls équipages féminins qui terminèrent le rallye. Dans le parcours de montagne, Lucette réussit toujours à se maintenir près des deux leaders Citroën : Verrier et Bianchi, parfois même (Turini) à se glisser entre eux.

Two aspects of Lucette Pointet's style: going into and coming out of a hairpin bend, on the road down to Monte Carlo at the end the common stretch. Lucette Pointet and Jacqueline Fougeray were one of the only two ladies' teams to finish the Rally. In the mountain run, Lucette always managed to keep close to the two Citroën leaders, Verrier-Syda and Bianchi-Delferier, and even (Turini pass) to slip in between them.

cette année, l'hiver n'était pas au rendez-vous et la plus grande partie de la course fut disputée sur un sol parfaitement sec. Citroën avait présenté sept DS 21 au départ de Reims : Lucette Pointet-Jacqueline Fougeray, les Belges Lucien Bianchi-Christian Delferier, les Hollandais

runs took place on perfectly dry roads.

On Saturday 14th January, 195 competitors started, from various European countries, Citroën had entered 7 DS 21s leaving from Rheims: Lucette Pointet-Jacqueline Fougeray, the Belgians Lucien Bianchi and Christian Delferier, the Dutchmen Rob



Lucien Bianchi-Christian Delferier (DS21) meilleur temps Citroën au Ventoux, au Rousset à Remollon, à Notre-Dame de la Menour et dans le Turini. Photo Raymond de Seynes (Citroën 7.188).

Rob Slotemaker-Ferry van der Geest, Jean Rolland-Johnny Rives, Robert Neyret-Jacques Terramorsi, Guy Verrier-Jean-Claude Syda, Jean-Claude Ogier-Bruno Pompanon. Six étaient à l'arrivée, la septième (Roland-Rives) ayant été heurtée et mise hors d'usage par une voiture étrangère au rallye, au début du parcours commun, après que Rolland eut accompli le meilleur temps des Citroën dans l'étape du Pont des Miollans. Avec ces six : deux DS 21 de particulières, mais non d'inconnus, celle d'Ido Marang et celle du vainqueur du rallye Monte Carlo 1959 en Citroën ID 19, Paul Coltelloni.

Slotemaker and Ferry van der Geest, Jean Rolland-Johnny Rives, Robert Neyret-Jacques Terramorsi, Guy Verrier-Jean-Claude Syda, and Jean-Claude Ogier-Bruno Pompanon. Six finished. The seventh (Rolland-Rives) was hit by a car having no part in the rally and put out of the running order at the start of the common stretch, after Rolland had clocked the best Citroën time over the Pont des Miollans stretch. Together with these six were two privately-owned DS 21s belonging to far-from-unknown owners: Ido Marang, and Paul Coltelloni, winners of the 1959 Monte-Carlo Rally in a Citroën ID 19.

ROUTES DU NORD : AMI 6, PANHARD 24, DS 21

Beau temps pour le 15^e Rallye des Routes du Nord, disputé sur le schéma habituel : quelque 1 000 km, une épreuve de vitesse sur le circuit de Reims, deux courses de côte (Revin et Haybes) et quatre courtes étapes chronométrées. 79 concurrents au départ, aucune Citroën d'usine parmi eux. 53 concurrents à l'arrivée. Dans le groupe des voitures de Tourisme de série, la classe de 600 à 700 cc est remportée par une AMI 6 (J.-P. Dupont-P. Sarazin) dont il faut remarquer qu'elle n'a encouru aucune pénalisation sur la route, la classe 700-850 cc par une Panhard 24 CT (Houel-Presumey) et la classe 2 000-3 000 cc par une DS 21 (I. Marang).

The weather was fine for the 15th Rallye des Routes du Nord, run on the usual type of circuit: about 620 miles, a speed test on the Rheims circuit, two hill climbs (Revin and Haybes) and four short timed stretches. 79 competitors were at the start, without a single official entry from the Citroën works.. 53 finished. In the standard touring car series, the 600 to 700 cc category was won by an AMI 6 (J.-P. Dupont-P. Sarazin), which was not penalized by a single point on the road; the 700-850 cc category was won by a Panhard 24 CT (Houel-Presumey) and the 2.000-3.000 category by a DS 21 (I. Marang-G. Marang) : a victory for each kind of car.

NEIGE ET GLACE

Neyret-Terramorsi (DS 21) 1^{er} toutes catégories

rallies

La neige, cette fois, était là. Elle tomba en abondance juste avant le départ et vint accroître considérablement les difficultés de cette épreuve exemplaire qu'est devenu le 14^e Critérium « Neige et Glace », déjà redoutable par son seul itinéraire (564 km de petites routes alpines et six épreuves spéciales de vitesse). Ce fut l'inverse de Monte Carlo : un vrai rallye d'hiver, la sélection faite par la route, 72 concurrents au départ d'Uriage le 18 février, 9 à l'arrivée, le lendemain, et les DS qui mènent le bal et font la leçon aux voitures de sport et de Grand Tourisme (Porsche 904 GT S, Alpine 110, etc...) : l'équipage des inséparables — et incomparables — Robert Neyret-Jacques Terramorsi, sur DS 21 de série (groupe 1), est premier au classement général toutes catégories. De son côté Guy Verrier (coéquipier : Jean-Claude Syda) réussit, en DS 21 également, les meilleurs temps scratch sur l'ensemble des six épreuves



Photo Philippe Dreux. (Citroën 7.191).

This time, the snow was present. A heavy fall, just before the start, considerably increased the difficulties of that exemplary test, the 14th "Critérium Neige et Glace", whose itinerary (350 miles of minor alpine roads and six special speed runs) is tough enough in itself. It was the very antithesis of Monte-Carlo: a true Winter rally, the road taking charge of weeding out competitors, of whom 72 left Uriage on 18th February but only 28 finished on the following day; DSs leading the field, and teaching lessons to Sports and GT cars (Porsche 904 GT S, Alpine 110, etc.): the inseparable—and incomparable—team of Robert Neyret and Jacques Terramorsi, in a standard production DS 21 (group I), was first in the overall general classification. Guy Verrier's team (co-driver Jean-Claude Syda), also aboard a DS 21, made the best scratch time over all six clocked tests runs (and in particular in that of the Revard hill climb), but chance had it that they were first off, and thus had to open up the road—sometimes, as at the Col de Darioz, where numerous competitors got stuck, through nearly a foot-and-a-half of fresh snow. They were third in the general classification. Once again, the Citroëns' road-holding qualities were to prevail. Once again, these performances, achieved under particularly difficult circumstances, demonstrated the extraordinary margin of safety DS 21 drivers have when using their car under normal driving conditions. This was Robert Neyret and Jacques Terramorsi's first absolute victory in a rally. And yet, over the last 6 years, this strictly amateur team (they are both of them dental surgeons) has piled success upon success. Every time they have run in the Monte Carlo Rally, they have come in among the first 7, and have been the leading French team in a French car. 7th in 1962, 5th in 1963, 7th in 1965, 4th in 1966 and... 61st in 1967, as a result of the regulation imposing a 12% penalty upon them in all test runs because they had chosen to compete in category 1, in which the use of spare tyres was unrestricted. They had, as last year, achieved the best Citroën time over the Chartreuse pass and finished the common run 2nd among DS 21 pilots, only 49 seconds behind Lucien Bianchi. As booby prize, they took first place in the general classification for category 1 (standard production). Since 1960, not a single year has gone by without Citroën being among the winners in the Critérium International Neige et Glace.

chronométrées (et notamment le meilleur temps dans la côte du Revard) mais le sort l'avait fait partir en tête et il dut ouvrir la route, parfois — comme au col de Darioz où furent bloqués de nombreux concurrents — dans 40 cm de neige fraîche. Il termine 3^e au classement général.

Une fois de plus la tenue de route Citroën triomphait. Une fois de plus, par ces performances accomplies dans des conditions particulièrement dures, la marge de sécurité exceptionnelle dont disposent les conducteurs de DS 21 dans l'utilisation courante de leur voiture était mise en évidence.

SUEDE : courses sur glace

Avec l'hiver s'ouvre en Scandinavie la saison des courses automobiles sur lac gelé. Y participent des voitures gonflées et surgonflées. L'agent Citroën d'Upsala, Rune Eklund est un amateur de ce sport : il a équipé sa DS 19 d'un second moteur, placé dans le coffre arrière (moteurs non synchrones, mais l'utilisation d'une boîte mécanique à l'avant, d'un embrayage hydraulique à l'arrière, lui permet, par exemple en démarrant la première enclenchée à l'avant, la seconde à l'arrière, des



Photo Sture Carlson. (Citroën 7.158).

accélération foudroyantes). Avec cet équipement très particulier et des pneus ferrés avec des clous de 12 mm, il a notamment remporté, malgré un handicap de 250 m, la course d'Osterby Bruk, près d'Upsala.

In Scandinavia, Winter heralds the start of the car racing season on frozen lakes. The cars in these contests are "suped-up" or even "super-suped-up". Upsala's Citroën Agent, Rune Eklund, loves this sport: he has fitted his DS 19 with a second engine placed in the rear trunk (the engines are not synchronous, but, using a mechanical gear-box on the front drive and a hydraulic clutch at the rear, Eklund can, for instance by starting with the front box in first gear and the rear box in second, obtain fantastic acceleration). With this very peculiar type of equipment, and tyres fitted with half-inch nails (in spite of a handicap of 250 metres (about 270 yds.) he won, among others, the Osterby Bruk race, run near Upsala.



Neyret et Terramorsi foncent vers la victoire. (Photo Junior-Nice Citroën 7.167).

CANADA : winter rally

Le Thunderbird Winter Rallye passe pour le plus difficile de la Colombie Britannique : environ 1700 km (1 100 milles) à parcourir sur des routes enneigées ou de pierrailles. Il fut remporté cette année par Bob Wilson et Alan Robitaille, en Citroën DS 21. Quelques semaines plus tôt le même équipage avait gagné l'« Economy run » annuel dans lequel il n'y eut pas moins de trois Citroën en tête : A. Robitaille 1^{er}, R. Turnbull 2^e et P. Augereau 3^e.

The Thunderbird Winter Rally is considered the toughest in British Columbia: about 1.100 miles on snowy or mud covered roads. This year, it was won by Bob Wilson and Alan Robitaille aboard a Citroën DS 21. A few weeks earlier, the same team had won the annual "Economy Run", in which three Citroëns had walked away with the first three places: A. Robitaille, first, R. Turnbull, second, and P. Augereau, third. They collected only seven penalty points. Of the 31 cars which started, 23 finished. With the 23 rd car collecting 904 penalty points. "It was a long and though rally commented navigator Robitaille. It wasn't easy and it was a real test for both ourselves and the car. We're very satisfied".

RALLYE DEI FIORI

Ogier-Pointet (DS 21) 1^{er} en Tourisme

rallyes

Des fleurs, il n'y en eut pas pour tout le monde (82 partants, 52 arrivants), en Italie les 22 et 23 février, au cours du septième Rallye des Fleurs, disputé dans les Alpes du Piémont sur 1 538 km de routes tortueuses et presque impraticables, le plus souvent en terre battue. Agrémentaient le parcours : douze épreuves spéciales, le brouillard, la neige et la boue, la boue surtout car le beau temps avait

Flowers, but not for everybody (82 starters, 52 at the finish) in Italy on February 22nd and 23rd, during the seventh Flower Rally, fought out over 955 miles of almost impracticable roads, usually unmetalled, winding through the Alps of Piedmont. To give more zest to the circuit, there were: twelve special tests, fog, snow, and mud—specially mud, for the sun had melted the snow and turned most of the course into a mire.



Photo Selhost (Citroën 7.168).

fait fondre la neige et transformé en bourbier la plus grande partie du chemin. C'est donc sur un sol à l'adhérence tout à fait précaire et sur un itinéraire qu'il n'avait eu le temps de reconnaître que très partiellement, que l'équipage français Jean-Claude Ogier-Lucette Pointet a remporté, sur une DS 21, le classement général du groupe Tourisme de série. Performance d'autant plus remarquable que la voiture, seule Citroën engagée, était une DS 21 strictement de série qui avait parcouru déjà plus de 50 000 km en compétition ou en entraînement depuis sa mise en service au Rallye Monte Carlo 1966. Encore Jean-Claude Ogier ne se contentait-il pas de prendre la tête de son groupe, il se classait plusieurs fois parmi les auteurs des meilleurs temps dans les étapes spéciales chronométrées et réussissait à faire jeu égal ou à triompher de voitures de Grand Tourisme, Spéciales ou améliorées et terminait 6^e au classement général.

Thus it was over ground which they had not had time to reconnoitre at all thoroughly, and which was moreover extremely slippery, that the French team made up of Jean-Claude Ogier and Lucette Pointet managed to take first place in the general classification for the standard touring car category, aboard a DS 21. This performance was all the more remarkable in that the car, the only Citroën entered, was a strictly production DS 21 which had already run 50,000 km (31,000 miles), in competitive runs or during training, since it had been put into service for the 1966 Monte-Carlo Rally. Jean-Claude Ogier moreover did not rest content with coming in first in his group: he also clocked among the best times in several of the special stretches, and managed to be on a par with, or even to beat, GT cars, special cars and improved cars. He finished 6th in the general absolute classification (scratch). "It was beautiful, said Jean-Claude, a real bobsleigh track!"

BOURGOGNE ET MISTRAL : 2 coupes des Dames

L'équipage Lucette Pointet-Mme Arnaud (DS 21) a remporté la Coupe des Dames dans le sinueux rallye de Bourgogne, les 4 et 5 février, tandis que l'équipage Bugnot-Martin (DS 21) terminait 1^{er} de la classe 1 600 à 2 500 cc et 2^e au classement général Tourisme de série, devant Berthier-Lacour, en DS 21 également. Un mois plus tard et plus au Sud, une autre Coupe des Dames allait à un autre équipage : Mme Robert-Mlle Douche, qui remportait celle du Rallye Mistral, disputé dans les alentours d'Aix-en-Provence.

The team consisting of Lucette Pointet and Mme Arnaud, in a DS 21, won the Ladies' Cup in the sinuous Burgundy Rally on 4th and 5th February, while Bugnot-Martin (DS 21) finished first in the 1.600 to 2.500 cc category and 2nd in the general classification for standard touring cars, in front of Berthier-Lacour (DS 21). A month later, and further South, another Ladies' Cup was carried off by another team: Mme Robert-Miss Douche, winners of the Rally Mistral, run on small and very difficult roads round Aix-en-Provence.

PRINTEMPS EN LORRAINE : Bugnot (DS 21) en Tourisme

Une abondante potée de petites routes vicinales et même de chemins communaux figuraient au menu du Rallye Printemps, disputé du 25 au 26 février en Lorraine sur quelque 500 km, avec une épreuve de vitesse (Bois de Versel) et 3 courses de côte. Dès Versel, Jean-Pierre Bugnot (co-pilote : Jacques Martin) prit la tête en Tourisme de série, se faufilant dans les étroits chemins forestiers plus vite avec sa DS 21 que les petites voitures de sport. Il remporte le classement général du groupe 1 (9^e au classement général scratch).

An ample tangle of small local roads were on the menu for the Rallye Printemps, run on 25th and 26th February in Lorraine, over 500 km (310 miles), with a speed test (Bois de Versel) and three hill climbs. As early on as Versel, Jean-Pierre Bugnot (co-driver: Jacques Martin) took the lead in the standard touring car class, winding in and out of the narrow forest lanes faster in his DS 21 than did small sports cars. He won first place in group I, and finished 9th in the scratch classification. At the wheel of his DS, Bugnot is "one of the best".

ESPAGNE : Oron (2 cv) gagne à Valence

Au début de Janvier, le rallye Autocano de Valence, 228 km de routes mouillées étroites et sinueuses, a été disputé dans un épais brouillard et remporté par Vicente L. Oron, sur Citroën 2 CV strictement de série. 64 voitures étaient au départ, 18 à l'arrivée. Oron était suivi par une autre 2 CV, celle d'Octavio Ramon Sales.

At the beginning of January, the Valencia Autocano Rally, over 228 km (142 miles) of wet, narrow, tortuous roads, was fought out in thick fog, and won by Vicente L. Oron in a strictly standard production 2 CV. Out of 64 starters, only 18 finished. Following immediately Oron, was another 2 CV, driven by Octavio Ramon Sales.

LE VRAI EST LE CHEMIN DU BEAU

Pour la première fois dans l'histoire un constructeur d'automobiles est choisi comme sujet d'une exposition sur le style.

L'exposition devait durer du 18 février au 9 avril 1967, au très officiel Kunstgewerbemuseum de Zurich. Son titre : « Le cas exemplaire de Citroën dans l'élaboration du produit et sa publicité ».

L'école et le musée des Métiers d'Arts de Zurich (Kunstgewerbe) forment un institut qui s'est donné pour but d'exercer une certaine influence sur l'aspect de ce qui constitue l'environnement de l'homme.

La tâche de l'école est de permettre à des jeunes gens doués de talent créateur de développer leurs capacités et d'acquérir une formation grâce à laquelle ils pourront, dans leur sphère d'activité, contribuer de manière décisive à créer un monde équilibré. Quant au musée, ses efforts tendent avant tout à provoquer la discussion sur des problèmes d'esthétique et à toucher ainsi un large public.

Dans le cadre de ces efforts, l'exposition consacrée à Citroën constitue un essai d'un genre particulier. C'est presque une exposition de combat, car elle implique une prise de position ferme en matière de conception industrielle. Son promoteur, Mark Buchmann, directeur du musée, la commente ainsi : « Par sa conception de la création industrielle, Citroën a valeur d'exemple dans le domaine de l'automobile. Le succès de ses diverses productions prouve qu'une entreprise animée par un esprit de progrès peut, dans une situation concurrentielle difficile, rester fidèle à son principe de s'en tenir à l'essentiel sans faire, pour des raisons commerciales à court terme, de concessions au goût changeant du public ».

Comme support de sa démonstration le Kunstgewerbemuseum a conçu une structure polygonale concave, sorte de tunnel démontable — car dès le stade de son élaboration, plusieurs musées étrangers avaient manifesté le désir de reprendre l'exposition (à commencer par la ville de Hanovre, le 26 avril) et il avait fallu d'emblée envisager d'en faciliter le transport — La partie supérieure abrite les éclairages et les dispositifs de projection. Chacun des côtés est fait de trois pan-

For the first time in history, a car manufacturer was chosen as subject of an exhibition on Style.

The show, at Zurich's very official Kunstgewerbemuseum, lasted from 18th February to 9th April 1967. Its title: "The exemplary case of Citroën in elaborating the product and supporting advertising."

The Zurich Arts and Crafts School and Museum (Kunstgewerbe) form an institute whose aim is to exert a certain influence over the appearance of what goes to make up man's environment. The school's pur-

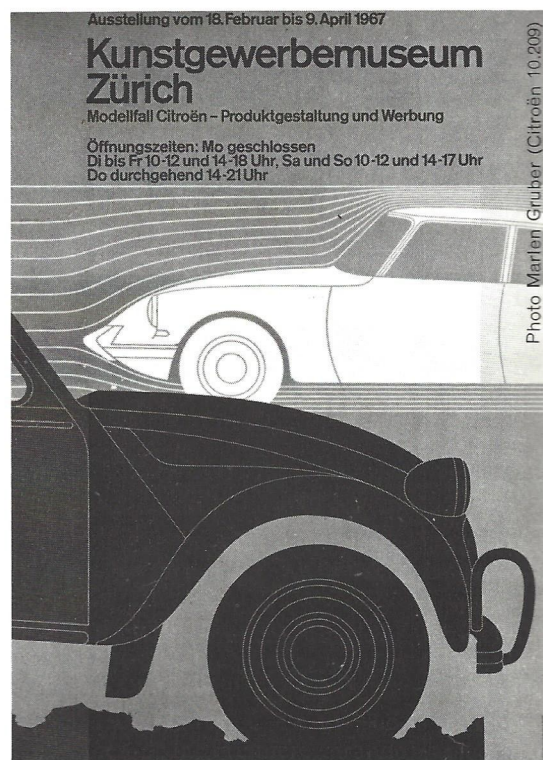


Photo Marlene Gruber (Citroën 10, 2009)

pose is to allow young people of creative talent to develop their abilities and to receive training through which they may, in their own sphere of activity, make a contribution to creating a balanced world.

In the general framework of these efforts, the show devoted to Citroën is an attempt of a peculiar nature. It is almost a "fighting show", for it implies the acceptance of a firm standpoint where industrial design is concerned. Its promoter, Museum Director Mark Buchmann, makes the following comments: „Through its conception of industrial design, Citroën can be considered

**le Musée des Métiers d'Art
de Zurich consacre
une exposition entière
à Citroën**
Zurich's Arts
and Crafts Museum
devotes a complete show
to Citroën

neaux inclinés différemment. Ceux du haut et du bas exposent pour chaque cas le problème à résoudre, le panneau central la solution. En face, ou à côté, sont montrées en pièces manufacturées réelles, les réalisations Citroën, et des projections de photos en couleurs font voir comment la publicité de la marque les a présentées au public.

L'exposition traite de trois aspects du transport automobile : 1) les objets (catégories, quantités), 2) le mouvement (accélération et freinage, 3) le chemin (longueur et conformation). Ce que l'ensemble pour-

as an example in the automobile field. The success of its various productions proves that a firm moved by a spirit of progress can, under difficult competitive conditions, remain faithful to its principle of concentrating on essentials without, for short-term commercial reasons, making concessions to the public's rapidly-changing tastes."

As background for its demonstration, the Kunstgewerbemuseum designed a concave polygonal structure, a sort of tunnel which can be dismantled and re-erected—for, early on in the design stage, several foreign

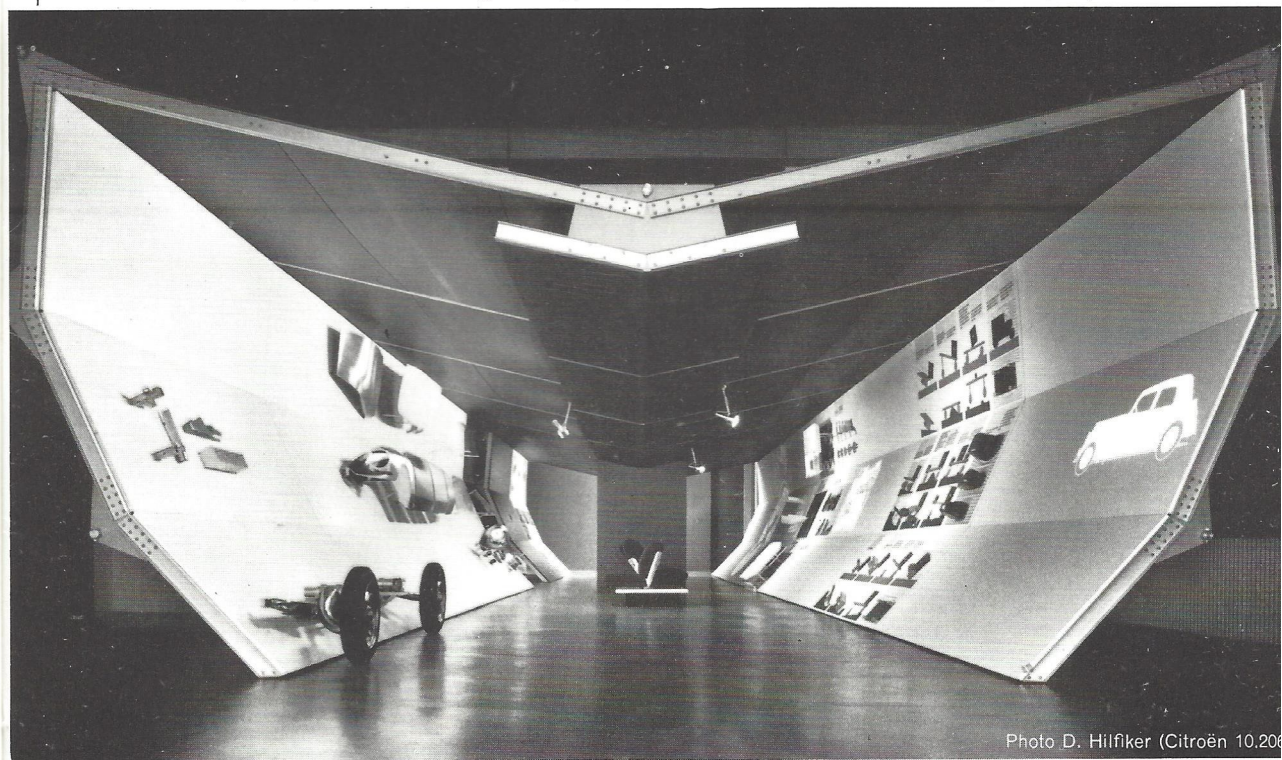


Photo D. Hilfiker (Citroën 10.20)

rait avoir d'un peu sévère et dogmatique, est éclairé ici et là par de grandes projections de photos en couleurs se succédant à un rythme rapide et dont les titres sonnent comme des proclamations : l'automobile comme instrument de l'aventure, l'automobile comme auxiliaire de la vie, l'automobile comme clé de la liberté.

Les commentaires des panneaux sont très courts, mais le petit volume remis à chaque visiteur en contient, lui, d'abondants. Plusieurs spécialistes y ont collaboré. A les lire, on s'aperçoit qu'il est facile de passer de la mécanique à la

museums had expressed the desire of taking up the exhibition later (Hanover, for instance, where the show is to start on 26th April) and it had, from the start, been necessary to provide for its transport. The upper part houses lighting equipment and projectors. Each of the sides is made up of three panels set at different angles. For each case, those at top and bottom show the problem to be solved, while the central panel give the solution. Opposite, or to one side, are shown Citroën achievements in the form of real manufactured parts, while projected colour photographs illustrate how

philosophie. On commence par admirer des pièces de carrosserie et l'on débouche tout à coup sur la logique et la sociologie, ce qui était prévisible, mais aussi sur la morale et la métaphysique, ce qui l'était peut-être un peu moins.

Cet ouvrage — car c'en est un — où se dessine en filigrane une véritable théorie générale de la conception des produits complexes, est agrémenté de nombreuses citations. Celle-ci par exemple : « Qu'il s'agisse de poteries, d'armes, d'outils, de charnues, de voitures, de vaisselle ou d'articles ménagers, de bijoux et d'instruments rituels, ce qui frappe c'est l'unité de la forme et de la fonction. L'objet puise

the firm's advertising presented them. The exhibition covers three aspects of motor transport: 1) objects (categories and quantities), 2) movement (acceleration and braking) and, 3) roads (length and structure). Any rather dry and dogmatic aspects the complete show might have are here and there brightened by large projections of colour photographs, changing at a quick tempo, with as resonant as proclamations: the car as an instrument of adventure, the car as an auxiliary of life, the car as a key to freedom.

Comments on the panels are very brief, but the booklet given to each visitor goes into great detail. It is the work of many specia-

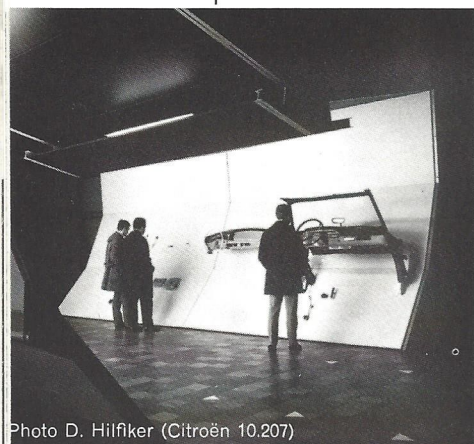


Photo D. Hilfiker (Citroën 10.207)



Photo Marlen Gruber (Citroën 10.217)

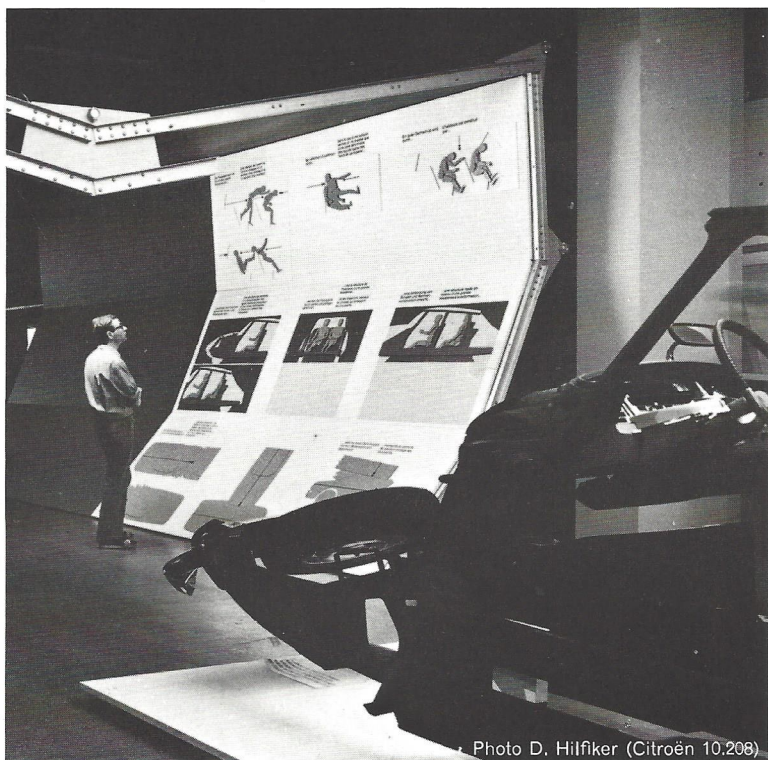


Photo D. Hilfiker (Citroën 10.208)

sa forme dans sa logique immanente. Tous les qualificatifs du phénomène unitaire lui conviennent : il est vrai parce qu'il ne feint pas d'être autre chose ; il est évident parce que la fin et les moyens s'accordent ; il est beau pour toutes ces raisons. » (Wilhelm Braun-Feldweg).

lists. On reading their words, one sees that to jump from mechanical engineering to philosophy is in fact an easy matter. From admiration of coachwork elements, one suddenly plunges into logic and sociology, which could be foreseen, but also into morals and metaphysics, unexpected !

PRODUCTION CITROEN:TROIS MOIS 1967

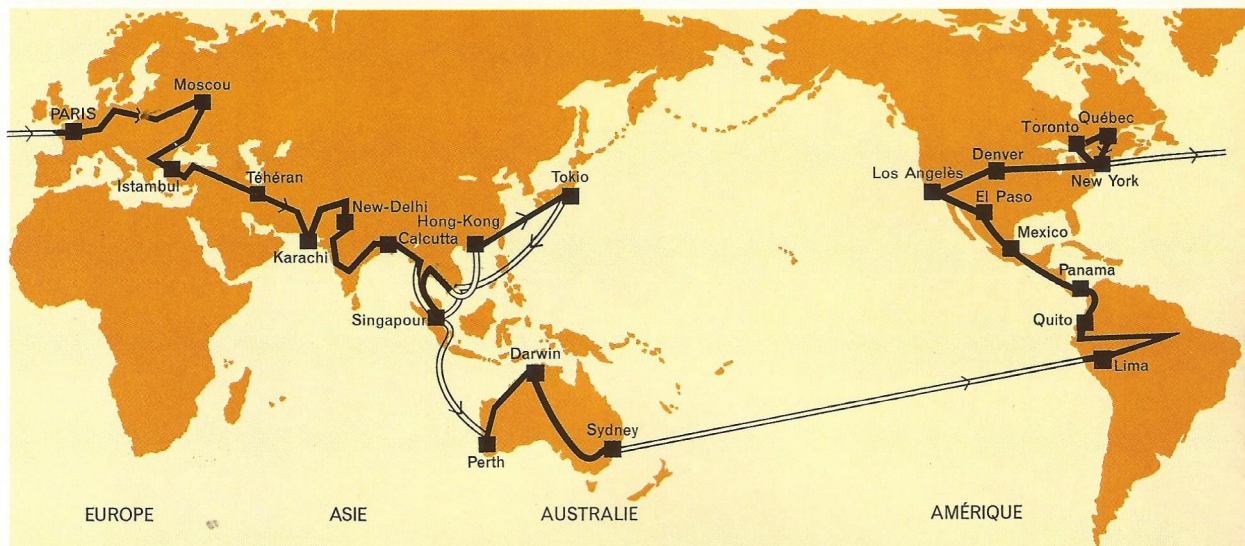
La production Citroën pour les trois premiers mois 1967 a été de 134.828 véhicules, dont 114.230 voitures particulières.

Citroën's production figures for the first three months of 1967 : 134.828 vehicles, including 114.230 private cars.

édition spéciale

EXPÉDITION ALEXANDRE





130 000 KILOMÈTRES AUTOUR DU MONDE AVEC DES MARIONNETTES POUR BAGAGES

Le monde comme volonté et comme représentation. Schopenhauer ne pouvait savoir que le titre de l'œuvre de sa vie résumerait la philosophie du globe-trotter. Dans le cas de Philippe Genty, "représentation" doit être mis au pluriel et pris dans le sens particulier au théâtre. Lorsque le dessinateur publicitaire Philippe Genty, né en 1938 à Annecy, décida de faire le tour du monde, il décida aussi de ne partir que s'il trouvait un moyen de subsister le long de sa route, un instrument d'échange avec tous ceux qu'il rencontrerait. Il songea aux marionnettes parce que cette forme d'expression qui n'est faite que de mouvements et d'attitudes lui semblait accessible à tous les publics. Projection de la personnalité, caricature qui transcende son apparence et, sous le

The world is willpower and the world is showmanship. Schopenhauer could not possibly have known that the title of his life-work might resume the philosophy of a globe-trotter. In the case of Philippe Genty, "showmanship" is a matter of repeated shows, and theatrical, at that. When commercial artist Genty, born in Annecy in 1938, decided to go round the world, he also decided that he would only do it if he could make a living all along his route, find some service he could negotiate with all whom he might meet. He thought of puppets because this form of expression, exclusively made up of movement and attitudes, seemed to him accessible to any type of public, anywhere in the world. Such a projection of personality,

couvert du masque, pénètre en profondeur en faisant appel aux ressources à la fois du réalisme et de l'illusion; théâtre plus vieux que le théâtre, où tous les mythes de l'univers prennent place, où tous les sentiments sont représentés, parce qu'une poupée peut faire sans conséquence ce qu'un homme est empêché de faire, parce qu'elle peut être châtiée sans que cela ait d'importance, aimée sans autre implication, cruelle jusqu'à la mort puisqu'elle n'est pas mortelle; reflet dans le miroir, réel ou déformant, de l'actualité ou de la tradition, la marionnette est un rite auquel le public participe sans peine : l'esprit ne saurait opposer de barrières sérieuses à la séduction d'un théâtre de poupées. L'humour qui anime, au plein sens du mot,

in the form of a caricature transcending its outer appearance and, under the cover of a formalized mask, penetrating deeply into the soul, calls at once on the resources of realism and those of legerdemain; it is a theatre form older than the Drama itself, in which all the myths of the universe can take their place and the complete range of the emotions may be run, for a puppet can, without dire consequences, do what a man may not: it can receive punishment without raising a hue and cry, it can be loved without involvement, and it can be cruel unto death, since death cannot touch it. The "humour", which drives a marionette, allows its moving spirit to win every type of person in the audience. And this is the way Philippe Genty managed to live



AUSTRALIE
(Photo Mitchiko Tagawa, Citroën 8.108).

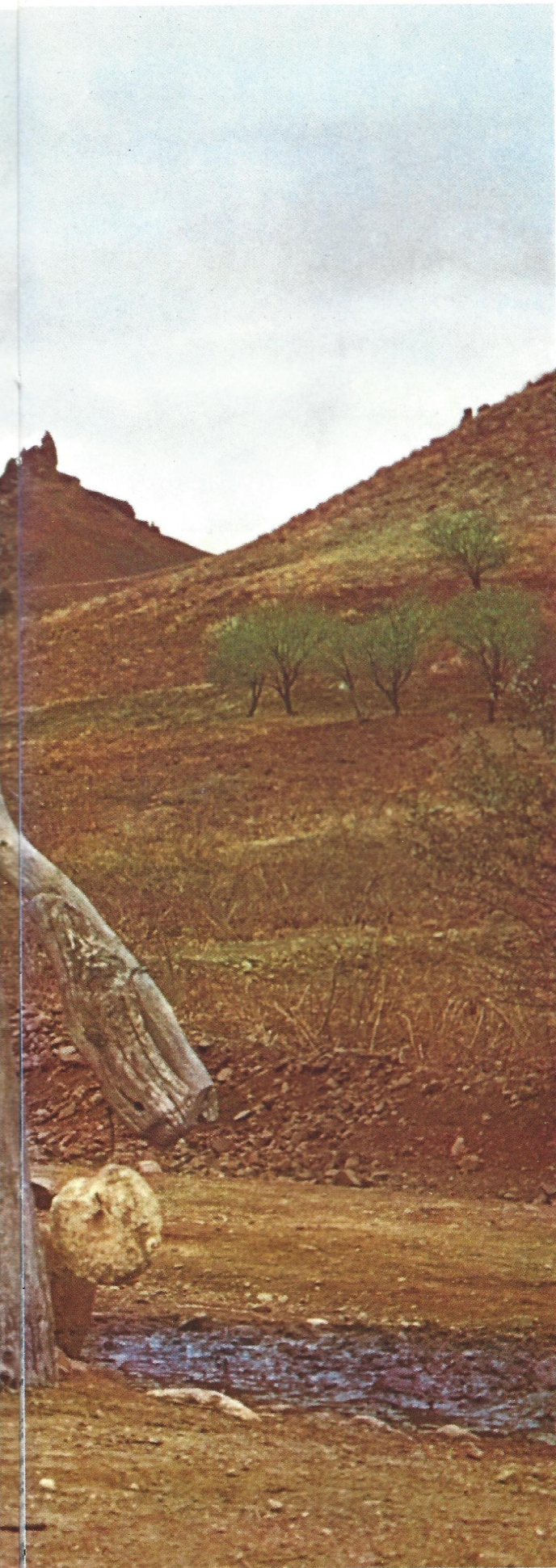
une marionnette, permet à son créateur de conquérir tous les spectateurs... C'est ainsi que Philippe Genty réussit à vivre "Les cinq sous de Lavarède" en même temps qu'"Alice au pays des merveilles" avec les appuis les plus officiels, UNESCO, Alliance française, Association d'Action Artistique. Car pour lui les marionnettes constituaient aussi un but : l'étude des diverses manifestations de cet art à travers le monde était au programme du voyage. Dans sa quête, Genty emmène un ami, Serge George qui, malade, abandonne à Tokyo, aussitôt remplacé par la marionnettiste japonaise Mitchiko Tagawa. Yves Brunier, photographe, cinéaste, comédien et partenaire doué, rejoint à Panama. En quatre ans, l'expédition Alexandre

out "Les cinq sous de Lavarède" (an old French tale in which a boy set out for a round-the-world trip with only five "sous", or five pence, in his pocket) and the "Adventures of Alice in Wonderland", with the very official assistance of UNESCO, the Alliance Française and the Association d'Action Artistique. For puppets were not merely a means, but also an end: the study of the uses to which this art is put throughout the world was also part of the trip's programme. In his quest, Genty took along with him a friend, Serge George who, falling ill, had to abandon in Tokyo; he was immediately replaced by Japanese puppeteer Mitchiko Tagawa. Yves Brunier, photographer, cinematographer, actor and gifted partner, joined the team in Panama. In four years,

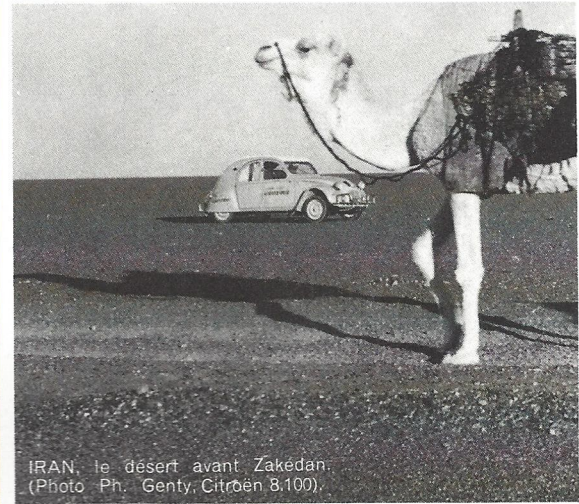
- qui tient son nom de sa poupée vedette - fait connaissance avec 3.000 marionnettistes et acquiert à travers 200.000 spectateurs l'expérience de tous les publics : nomades du Pakistan, indiens du Pérou, beatniks de San Francisco, arborigènes d'Australie, passant de tréteaux improvisés en plein vent aux plus grandes scènes internationales, du palais de l'impératrice Farah Diba à un cargo asiatique chargé de buffles. A Hong-Kong, le même jour elle joue le matin dans une école, l'après-midi dans un hôpital, le soir dans un music hall, la nuit dans un cabaret. En quatre ans la 2 CV de l'expédition parcourt 130.000 km autour de la terre, traverse 4 continents, 9 déserts, 34 pays. C'est le plus long trajet effectué en un seul voyage par une 2 CV.

Expedition Alexandre (whose name comes from its star puppet), got to know 3,000 marionettists and, playing before a total audience of 200,000, got to know every type of public, going from makeshift trestle-top scenes to those of the greatest theatres in the world, from the palace of Empress Farah Diba to the deck of an Asian tramp-steamer with a load of buffaloes. On the same day in Hong-Kong, performances were given in the morning in a school, in the afternoon at a hospital, in the evening at a music hall — the latest performance taking place in a night club. In four years, the expedition's 2 CV covered over 80,000 miles round the world, crossed four continents, 9 deserts and 34 countries. This is the longest trip ever made by a single 2 CV.

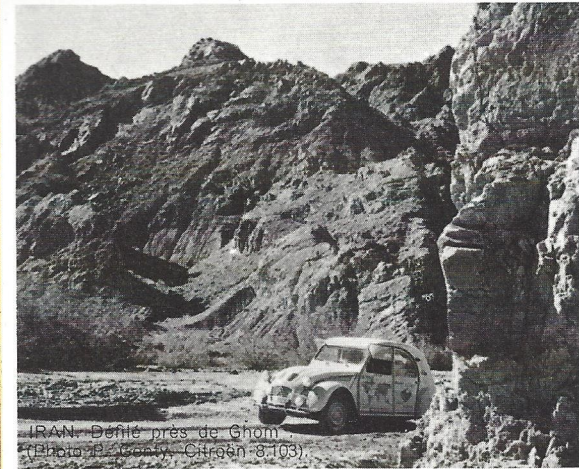




MOSCOU, devant la cathédrale Saint-Basile.
(Photo: Serge George, Citroën 8.97).



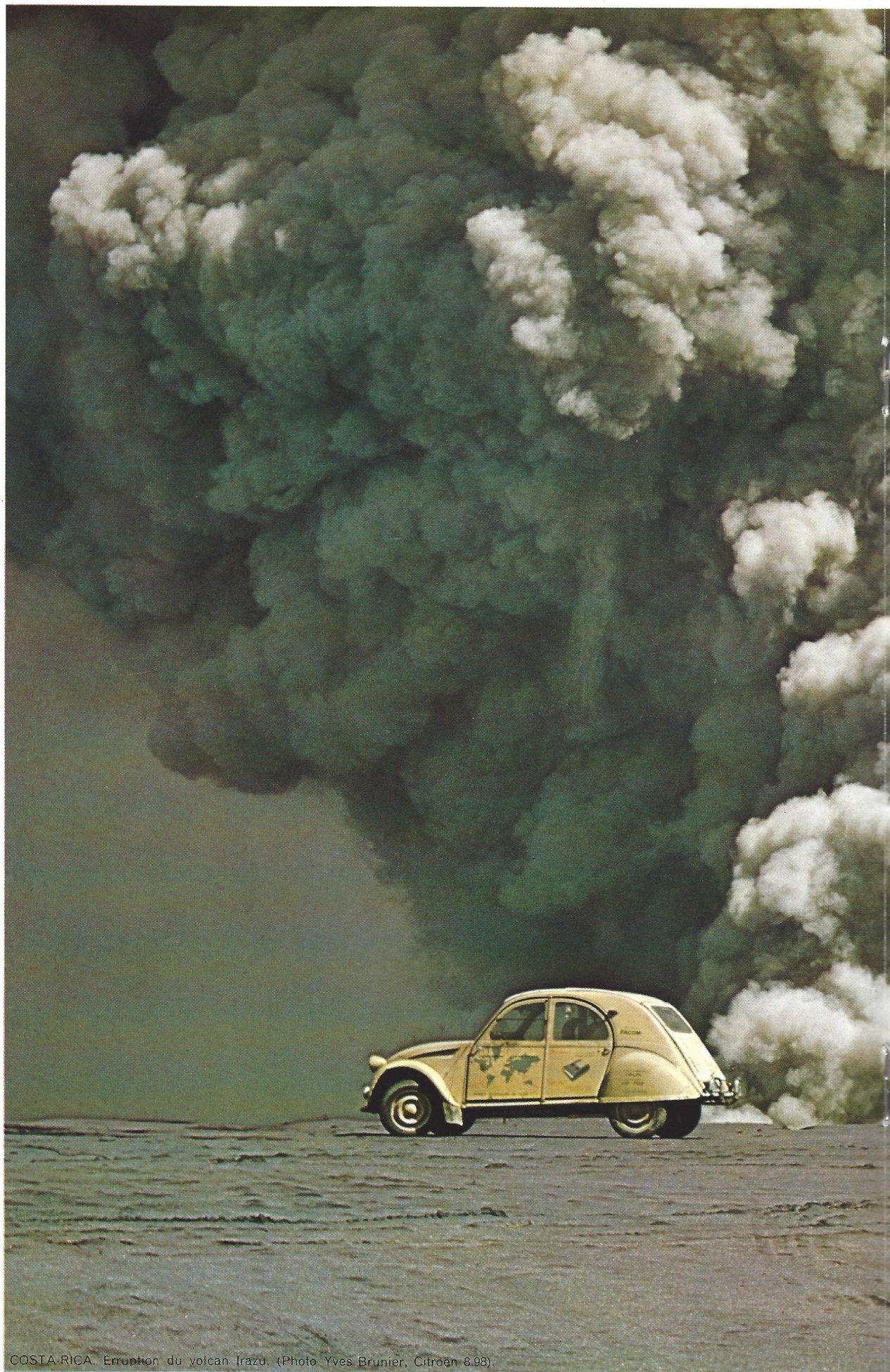
IRAN, le désert avant Zakedan.
(Photo: Ph. Genty, Citroën 8.100).



IRAN, Défilé près de Ghom.
(Photo: Ph. Genty, Citroën 8.103).

Ce puits dans le Sud de la Roumanie, c'est presque l'Orient qui commence. La 2 CV arbore les couleurs de ses deux ennemies, la poussière et la boue. Turquie, Iran, Pakistan: 3000 km de désert. La piste, déjà mauvaise, devient pire, encombrée de pierres, barrée de tôle ondulée, coupée d'oueds à sec... La 2 CV, têtue, s'accroche et passe.

This well in southern Rumania is practically on the frontiers of the East; and here the 2 CV flies the flag of its two great enemies, dust and mud. Turkey, Iran, Pakistan: 1,860 miles of desert. The bad track was cluttered with stones, barred by corrugated iron, cut across by dry wadis. Obstinate as a mule, the 2 CV hung on — and got through.



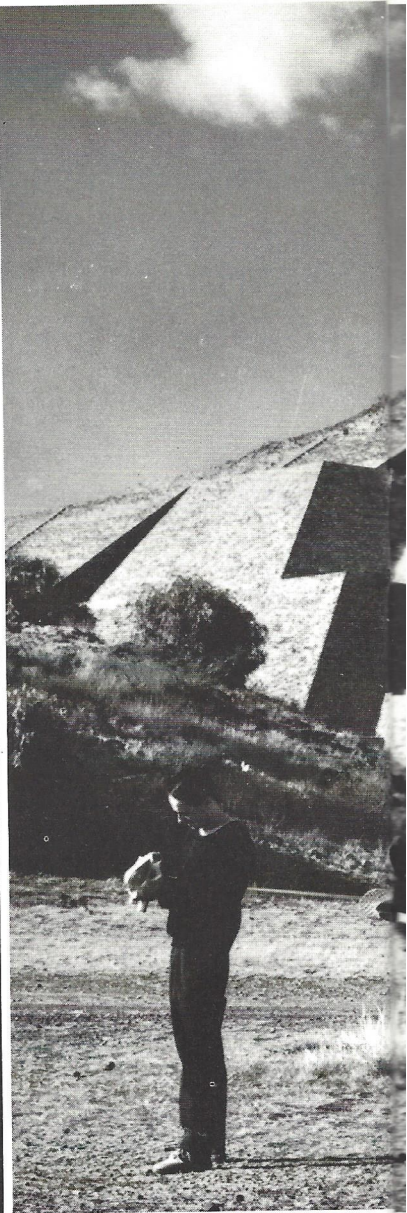


San José de Costa Rica est une ville grise dans un paysage vert : la capitale de la Suisse de l'Amérique latine est envahie par les projections de son voisin le volcan Irazu. Chaque jour ce volcan malappris déverse 40.000 tonnes de cendres sur le pays. Pour avoir voulu filmer le phénomène de trop près, l'expédition faillit être ensevelie sous une avalanche de pierres incandescentes. Ce ne fut d'ailleurs pas sa seule aventure sismique : quelques jours auparavant, au Pérou, dans les studios de télévision d'Arequipa une émission publique sur Alexandre fut interrompue par un tremblement de terre. Trois ans plus tôt un séisme semblable avait détruit toute la ville.

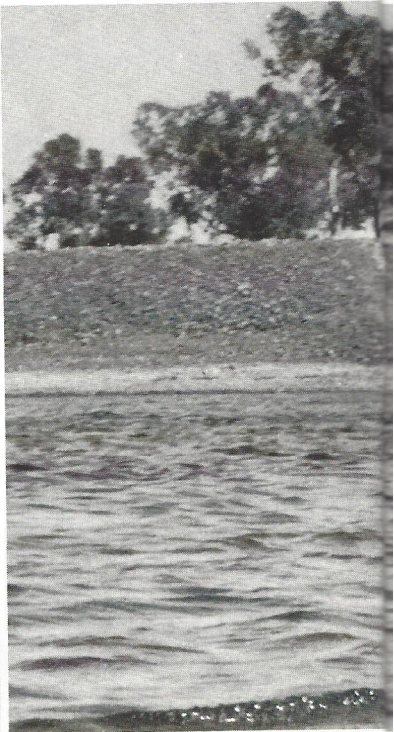
San José, Costa-Rica, is a grey town in green surroundings: the capital of Latin America's Switzerland is invaded by the dust spewed forth by its neighbour, Irazu. Every day, this churlish volcano pours out 40,000 tons of ashes over the countryside. Inspired with a desire to film close-ups of this phenomenon, the expedition almost got buried under an incandescent rocks. But this was not its only seismic experience: a few days earlier, in Peru, several hundred spectators were huddled in an Arequipa TV studio for one of Alexandre's public broadcasts... When an earthquake interrupted the performance. Three years before, a similar earthquake had razed the city.

Des hauts et des bas, l'expédition Alexandre n'a cessé d'en subir, passant du niveau de la mer à quelque 4000 mètres, du dortoir de l'Armée du Salut de Bombay au plus grand palace de la ville, le Taj Mahal Hôtel, juste en face, pour se produire dans son élégant night club. En Australie, la piste complètement inondée entre Alice Spring, au centre du pays, et Adelaïde au Sud, obligeait à faire un immense détour par l'Est. Mais l'expédition était attendue à Adelaïde et la 2 CV prit au plus court : plusieurs centaines de kilomètres de piste submergée ; elle fut l'une des très rares voitures à pouvoir passer. Au Mexique, dans un village indien de la région de Téotihuacan, au cours d'un spectacle pour enfants, le "gentil" et le "méchant" s'affrontent sur scène quand un jeune métis se lève et lance son couteau sur le "méchant" ! L'arme se plante dans le décor, à dix cm du manipulateur.

Ups and downs were Expedition Alexandre's frequent lot, going from sea level to altitudes of 13,000 ft and over, or from a Salvation Army dormitory in Bombay to the town's most fashionable hotel, the Taj Mahal (which is just across the way). In Australia, the road between Alice Springs, in the Central Provinces, and Adelaide, in the South, was flooded, compelling the expedition to make a tremendous detour eastward. But the 2 CV took the shortest way: several hundred miles of water-logged track. In Mexico in an Indian village in the region of Téotihuacan during a children's show. Suddenly up sprang a young mestizo and whnag! his throwing knife flew at the "evil" missing him but sticking deeply into the scenery about four inches from the operator. A pause and the puppet turned towards the spectator and said in Spanish: "Hey brother get back to your seat or I'll eat you up!"



INDE.
Calcutta.
(Photo
Serge George,
Citroën 8.104).

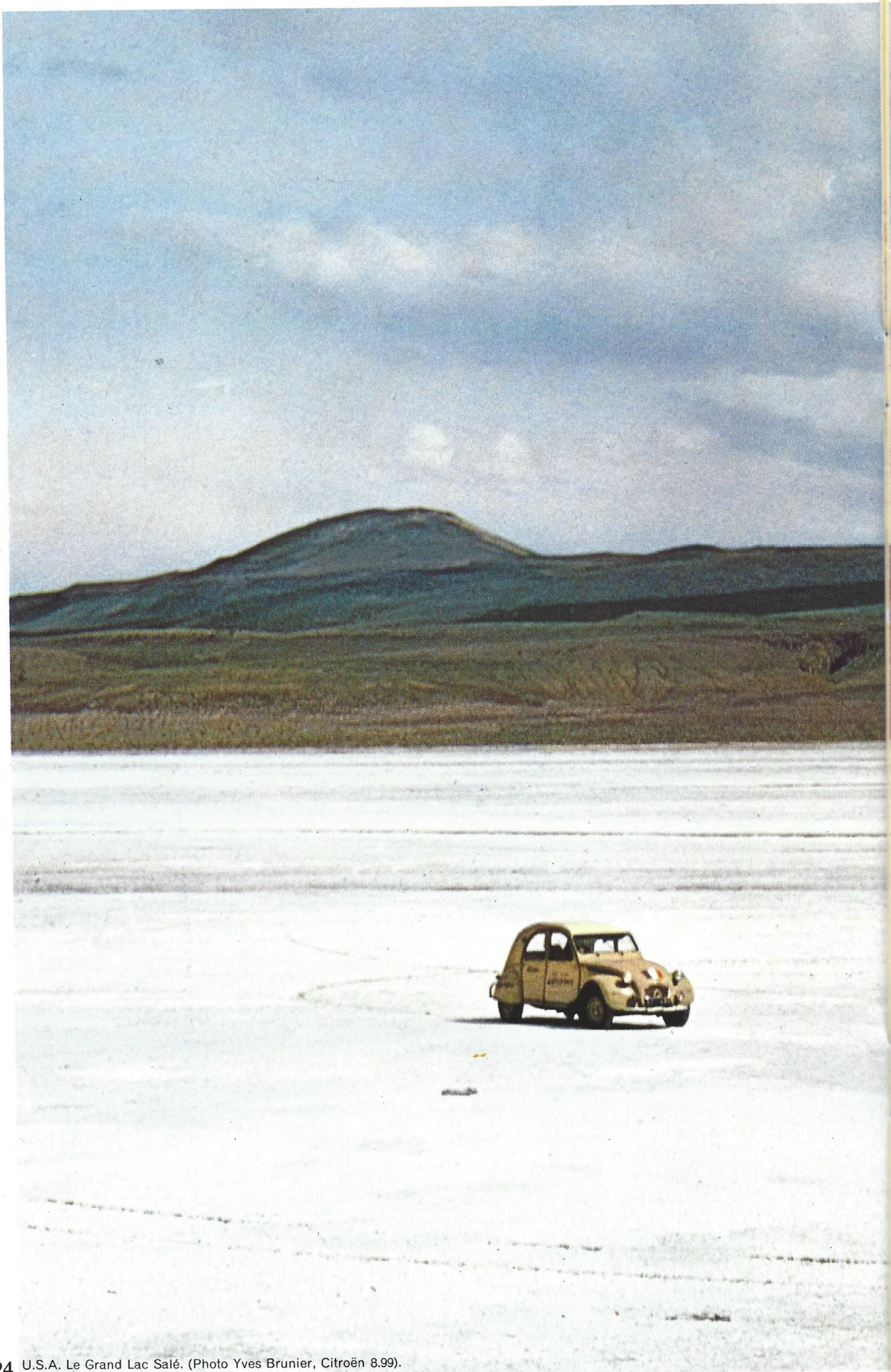


MEXIQUE.
Téotihuacan,
la pyramide de la Lune.
Photo Yves Brunier,
Citroën 8.106).



AUSTRALIE.
Traversée d'un gué
dans le centre.
(Photo
Mitchiko Tagawa,
Citroën 8.105).







Que ce soit sur le
Grand Lac Salé,
ou en Iran dans le désert,
Grand lui aussi
et non moins Salé, la
2 CV aime à quitter la
piste pour aller
à la découverte, là où
d'autres voitures
ne peuvent se risquer.
En Arizona, dans le Parc
National, l'expédition
s'était aventurée
en terrain meuble...
Des policiers arrivent en
hélicoptère et ordonnent
aux voyageurs de
rebrousser chemin
exactement dans les
traces des pneus de la
2 CV. Normalement,
disent-ils, elle n'aurait
jamais dû parvenir
jusque là : le sol est fait
de sables mouvants.

*No matter where — as
here in the United States,
on the Great Salt Lake,
or in the Iranian desert,
the 2 CV loves
to leave the
beaten track for an
exploratory trip over
country on which other
cars dare not set their
tyre-treads. In the
Arizona National Park,
the expedition set out
over soft soil, when
suddenly a police
whirlybird landed and
the 2 CV was ordered
back exactly along its
own tyre tracks.
Normally the cops said,
the car should never
have got that far:
the soil consists of
quicksands. The 2 CV
had learnt its lesson:
from Chicago to New-
York City it never once
left the road and took
just one day to cover
560 miles of highway.*



échos



échos

AU SALON DE BRUXELLES



Photo Promotion. (Citroën 10.202).

BRUXELLES (Belgique). Vedette inattendue du Salon de Bruxelles : la 2 CV. Bourrée d'objets hétéroclites comme au Salon de Paris, elle amusa les nombreux visiteurs du stand Citroën. Pour la circonstance, une statue du Manneken-Pis avait avantageusement remplacé l'angelot français aux mains vides.

AT THE BRUSSELS MOTOR SHOW

BRUSSELS (Belgium). An unexpected star shone at the Brussels Motor Show: the 2 CV. Stuffed with a wild medley of odds and ends, it gave a laugh to visitors at the Citroën stand. As befitted the Show's location, the empty-handed cherub which had featured at the French Show gave way to a reproduction of the well-known Manneken-Pis.

L'IDOLE DES JEUNES



Photo Hans Seiden. (Citroën 10.190).

STOCKHOLM (Suède). Le film suédois « Livet är sten-

kul » (« la vie est mar-rante ») traite du conflit des générations : la jeunesse « pop » et ses parents. C'est une 2 CV Citroën que les réalisateurs ont choisi pour être, tout au long du film, le symbole du goût des jeunes pour la liberté et de leur mépris des conventions. A noter que cette jeune vedette avait tout de même 235.000 km à son compteur au début du film.

YOUNGSTERS' RAVE

STOCKHOLM (Sweden). The Swedish film "Livet är stenkul" ("Isn't life fun") deals with conflict between generations: "pop" youth and parents. A 2 CV Citroën was chosen by the producers to symbolize youth's taste for freedom and its scorn for convention. The 2 CV had already run some 235,000 km (over 145,000 miles) before shooting started!

LA RONDE DES MUSÉES



Photo Klinsky. Wien. (Citroën 10.229).

VIENNE (Autriche). Après Paris, Amsterdam, Copenhague, c'est à Vienne, au Kunstlerhaus, que s'est tenue l'exposition « Citroën, Arts graphiques et publicité ». Affiches, brochures et photos ont séduit le public autrichien, parmi lequel se trouvaient des amateurs de souvenirs : il a fallu remplacer quatre fois les lunettes du mannequin de la grand-mère en 2 CV et sa perruque a beaucoup souffert des ciseaux des collectionneurs.

DOING THE ROUNDS OF THE MUSEUMS

VIENNA (Austria). After being on show in Paris, Amsterdam, and Copenhagen, the exhibition entitled "Citroën, Graphic Arts and Advertising" was recently at the Kunstlerhaus in Vienna. Posters, brochures and photographs delighted the Austrian public, among whom were a number of souvenir hunters: it proved necessary to replace the spectacles of the grandmother's waxwork figure in the 2 CV four times, while her wig suffered considerable damage from the slyly snipping scissors of numerous hairlock collectors.

UNE DS AUX ROUES PALMÉES



Photo Ken Hult. Sundsvall. (Citroën 10.177).

SUNDSVALL (Suède). Il semble que les Vikings n'aient jamais renoncé à considérer ce qui les transporte comme devant d'abord pouvoir aller sur l'eau. C'est ainsi que l'on a pu voir une DS, devenue aquatique, s'aventurer au milieu d'un lac parmi les roseaux. Elle est équipée de rames et son conducteur a lâché le volant pour grimper sur le toit avec son fusil. La DS a vraiment l'air de nager comme un des canards qui l'observent.

WEBBED-WHEELS

SUNDSVALL (Sweden). It looks as though the Vikings have not yet given up the idea that any device intended to transport them must, first and foremost, be seaworthy. Thus a DS,

turned amphibian, was one day to be seen nosing its way through the reeds of a Swedish lake. It is fitted with oars, and its driver leaves the wheel to clamber on the roof, gun in hand. The DS seems as happy in the water as the ducks.

NOUVEAUX CAMIONS

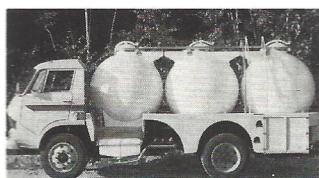


Photo Citroën 5 F 50.

PARIS (France). De nouveaux camions s'ajoutent à la gamme existante : le « 800 » Diesel, châssis-cabine pour citerne (ci-dessus) et le « 450 » de 6.990 kg de poids total en charge (charge utile : 4.790 kg) en deux empattements (3 m et 3,75 m) et deux moteurs (Citroën essence et Perkins Diesel).

NEW-TRUCKS

PARIS (France). New trucks have come to join the existing range: the "800" Diesel, tanker chassis-cabin (above), and the "450", with an all-up weight of 6.990 kg (15.400 lbs) (carrying capacity 4.790 kg). There are two wheelbases: 3 m (9' 11 1/2") and 3.75 m (12' 3 1/2") and two power units (Citroën petrol engine and Perkins Diesel) to choose from.

UN CONCOURS DE PHOTOS

STUTTGART (Allemagne). La photo d'un jeune garçon jouant au ballon devant des panneaux de publicité Citroën a valu au Suisse Lothar Moser d'être l'un des lauréats du concours de photos d'amateurs organisé par

la revue allemande « Hobby ». Le jury a apprécié le contraste entre les plans et leur pouvoir suggestif.

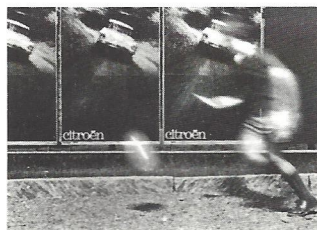


Photo Lothar Moser. (Citroën 10.193).

A PHOTOGRAPHIC CONTEST

STUTTGART (Germany). A photograph of a small boy playing ball in front of Citroën advertising hoardings won Lothar Moser (of Switzerland) one of the prizes in the photographic contest organized by the German magazine "Hobby". The jury appreciated the contrast between the background (posters), in pin-point focus, and the blurred foreground (movement), as well as the picture's suggestive qualities.

D'UN TOIT A L'AUTRE



Photo Citroën 10.

EPINAL (France). Grimpé sur le toit de sa maison pour vérifier l'antenne de télévision, Germain Munier, 41 ans, ancien charpentier à Senones dans les Vosges, et à ce titre pourtant familier des toitures, glisse dès qu'il met le pied sur la première tuile luisante de givre. Il tombe de 10 m de haut sur une 2 CV en stationnement, crève la capote et se retrouve, indemne, assis sur la banquette arrière : le confort dans la sécurité!

FROM ROOF TO ROOF

EPINAL (France). Germain Meunier, 41 who had been a builder's carpenter at Senones, in the Vosges, and should therefore have known all about roofs, had clambered on to the roof of his own house to check the television aerial. His foot slipped on the very first tile, and he tumbled 33 ft... on to the roof of a 2 CV luckily parked below, burst the fabric top, and landed, absolutely uninjured, in the car's seat. Comfort and safety!

PODIUM A GENÈVE



Photo Ph. Dreux. (Citroën 10.204).

GENÈVE (Suisse). C'est à la DS 21 Pallas qu'échut la place d'honneur sur le stand Citroën du Salon de Genève (9 au 19 Mars). Portée sur deux plans incurvés, elle en occupait le centre. L'éclairage étudié et les tons dégradés du décor mettaient en valeur la carrosserie gris palladium.

ON A PEDESTAL IN GENEVA

GENEVA (Switzerland). A DS 21 was in the place of honour on Citroën's stand at the Geneva Motor Show (9-19 March), of which it formed the centre-piece, carried by two curved surfaces. The well-thought-out lighting, and the background's shaded off grey tints, formed an admirable foil for the coachwork's palladium grey.

échos

LES 2 CV DÉBARQUENT

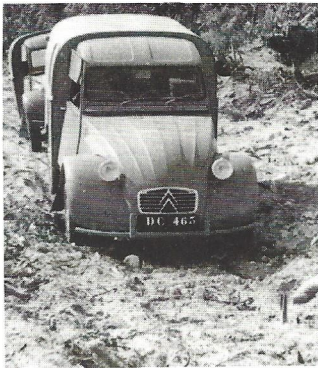


Photo A. Hecquet. (Citroën 10.131).

MURUROA (Polynésie Française). On a roulé sur l'atoll de Fangataufa : les oiseaux qui seuls le peuplent tendaient le cou et fixaient de leurs yeux ronds les deux 2 CV qui dessinaient sur le sable les traces de leurs pneus. C'était le premier bruit de moteur qui troublait leur paix, le premier mouvement mécanique dans ce paradis bruissant d'ailes : jamais aucun véhicule n'était venu là,

2 CV LANDING

MURUROA (French Polynesia). Cars have set their tyres on the atoll of Fangataufa: its only inhabitants, the birds, craned their necks and stared round-eyed at the two 2 CVs whose tyre-prints marked the hitherto virgin sand of its beaches. This was the first time the noise of an engine disturbed the peace in this paradise of whirring wings.

DES PALLAS EN POLOGNE

VARSOVIE (Pologne). Le Gouvernement de Varsovie a acheté quarante DS 21 de type Pallas. C'est la première fois qu'un pays de l'Est

commande des voitures françaises pour ses dirigeants.

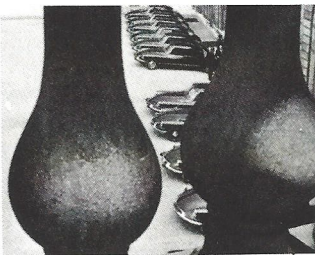


Photo Citroën 10.126.

PALLASES IN POLAND

WARSAW (Poland). The Warsaw Government has purchased forty Pallas-type DS 21s for the use of Polish Ministers. This is the first time one of the Iron Curtain countries officially orders French cars for its staff.

POSTE A COULISSES



Photo Ministère des Postes et Télécommunications (Citroën 10.133)

NIORT (France). Pour desservir les communes rurales du département des Deux-Sèvres, l'Administration française des Postes y a mis en service un bureau rural mobile aménagé à bord d'un fourgon H Citroën. Ce bureau roulant est à encombrement variable : il est replié quand il roule. Dès l'arrêt, la mise en place s'effectue en 1 minute 30 : la salle d'attente extensible (1,60 m x 2 m) coulisse vers l'arrière et le téléphone est branché presque instantanément. L'opération inverse est plus rapide encore : en 45 secondes le H est tout prêt au départ.

A TELESCOPIC POST OFFICE

NIORT (France). To serve rural areas in the Department of Deux-Sèvres, the French Post Office has put into action a mobile rural

post office set up in Citroën H van. This post office on wheels can change its dimensions: on the road, everything is folded in; as soon as the van stops, everything is in position within one-and-a-half minutes: the extendible waiting-room (5' 3" x 6' 7") slides towards the back, and the telephone is connected almost instantaneously. The reverse operation is even quicker: within 45 seconds, the H van is ready to move out again.

CITROEN CAR CLUB

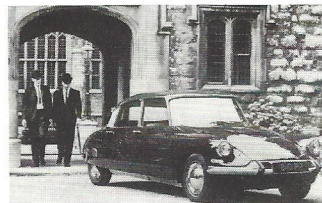


Photo Eric Hartmann-Magnum. (Citroën 1 A 64).

WORTHING (Angleterre). Deux Anglais qui se rencontrent fondent aussitôt un club, le fait est bien connu. Au printemps 1949, John Beresford-Leighton, sa femme Kaye et quelques amis s'entretenaient avec tant de plaisir des mérites de leur Traction avant qu'ils décidèrent de fonder le « Citroën Car Club ». En moins de six mois, ils étaient plus de 100. Ils eurent bientôt leur revue trimestrielle, qui devint mensuelle en 1953 et n'a cessé de paraître depuis. Libre et indépendant, vivant de ses propres ressources, le Club organise chaque année un voyage au Salon de l'Auto à Paris.

CITROEN CAR CLUB

WORTHING (England). It is a well known fact that when two English people meet, the first thing they do is form a club. In the spring of 1949, John Beresford-Leighton, his wife Kaye and a few friends, derived such pleasure from their common interest; their front wheel drive Citroens, that they decided to form the "Citroen Car Club". In

less than six months they were over 100 strong. Soon after, they had their own quarterly review, which became monthly in 1953 and has appeared ever since. The Club, which is free and independent, pays its own way, organizes, every year, a trip to the Paris Motor Show where its members are among the first to see the new features presented by Citroën. Present Chairman: Mr. H.F.T. Cullen.

SECOURS IMMÉDIAT

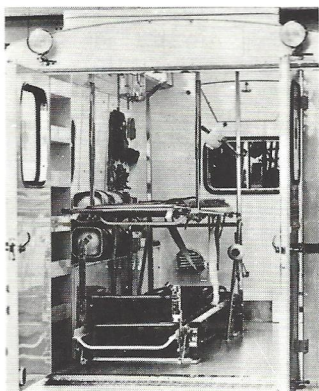


Photo Promotion (Citroën 10.34).

GAND (Belgique). Une ambulance de type « antenne chirurgicale » a été mise en service sur l'autoroute Bruxelles-Ostende par l'hôpital académique de la ville de Gand. Il s'agit d'un fourgon H Citroën de 1.500 kg allongé, spécialement aménagé pour permettre des interventions immédiates. Deux brancards superposés permettent le transport de

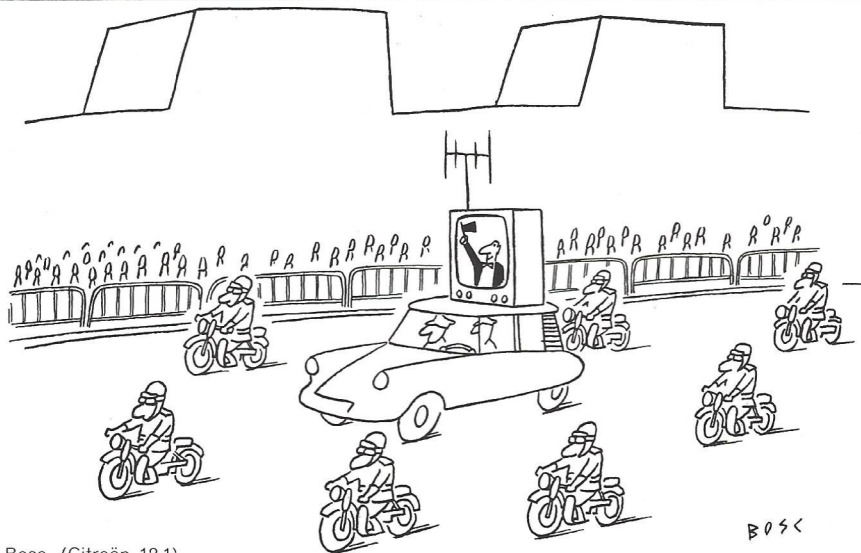
deux blessés. Le brancard supérieur, à la hauteur d'une table d'opération, permet au médecin de prodiguer les premiers soins (déchocage d'un blessé, réanimation et même petite chirurgie) pendant que l'ambulance roule. Un système de sangles pour le médecin permet à celui-ci d'opérer sans devoir tenir compte des mouvements du véhicule en marche. Le matériel comprend deux bonbonnes de 6.000 litres d'oxygène, des bouteilles à transfusion, un défibrillateur pour traiter les électrocutés complété par un cardioscope, un aspirateur à pompe électrique, deux projecteurs à focale réglable pour l'éclairage précis du champ opératoire. Le toit, réhaussé pour permettre la station debout du médecin, est en plastique translucide afin d'obtenir un éclairage uniforme. Le chauffage à essence autonome fonctionne très rapidement. Un émetteur récepteur radio permet au médecin de donner à l'avance ses ordres à l'hôpital en vue de l'arrivée du blessé.

IMMEDIATE MEDICAL ATTENTION

GENT (Belgium). A "mobile operating theatre" type of ambulance has been put into service on the Brussels-Ostend motorway by a Gent

hospital. It is a 30 cwt. Citroën "H" van which has been specially lengthened for the purpose. It accommodates two stretchers, one above the other. The upper stretcher, which is at the height of an operating table, enables immediate medical attention to be given by a doctor (treatment for shock, revival and even minor surgery) whilst the ambulance is in motion. Wearing a special type of harness, the doctor is able to operate whilst the vehicle is in motion. The equipment includes two 6,000 litre oxygen cylinders, transfusion bottles, electric shock treatment apparatus, a cardioscope, an electric suction pump and two adjustable spotlights for clear illumination of the operating area. The roof, which has been raised to enable the doctor to work in a standing position, is made of translucent plastic to provide uniform diffusion of light. An independent petrol driven heater system functions very rapidly. A radio telephone enables the doctor to give instructions to the hospital so that the preparation can be made for the reception of the patient.

échos



Dessin de Bosc. (Citroën 12.1).

BOSC

échos

LA PLUS AUSTRALE



Photo Jacques Cornet.
(Citroën 10.35).

BUENOS AIRES (Argentine). En Terre de Feu, non loin du 55^e parallèle de l'hémisphère Sud, à Ushuaia, un ancien bague devenu base navale, il est une voiture qui résiste à tout depuis trois ans. C'est la 2 CV Citroën des Sœurs de Saint-Vincent de Paul. Elle va partout, transportant les petites sœurs chez les forestiers ou les montagnards de Patagonie. Elle n'en est pas plus fière pour cela et ne sait même pas qu'elle détient un record : celui de la voiture la plus australe du monde entier.

THE SOUTHERMOST MOTOR CAR

BUENOS AIRES (Argentina). *In the Tierra del Fuego, close to the 55th parallel in the southern hemisphere, at Ushuaia, an old prison which was turned into a naval base, there is a car which has stood up to all conditions for the past three years. It is a 2 CV Citroën belonging to the Sisters of Saint Vincent de Paul. It goes every where taking the nuns to the foresters or to the highlanders of Patagonia. It doesn't boast about it and it doesn't know it holds a record: that of being the southernmost car in the world.*

2 CV POUR L'UNICEF

SINGAPOUR (Malaisie). En Extrême-Orient, un

centre sanitaire mobile de l'U.N.I.C.E.F. Cette organisation internationale qui se consacre à la sauvegarde de l'enfance n'utilise pas moins de 350 berlines et fourgonnettes 2 CV pour exercer son aide dans les pays les plus éloignés. et les régions d'accès difficile.

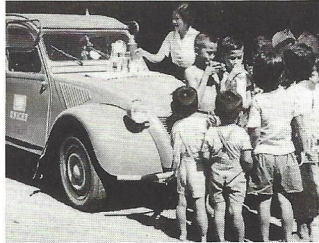


Photo Citroën 10.104.

2 CV'S FOR UNICEF

SINGAPORE (Malaysia). *In the Far East there is a mobile U.N.I.C.E.F. medical corps. This international organization, devoted to the welfare of children, uses no less than 350 2 CV saloons and vans to carry its aid to the most distant countries and regions to which the access is most difficult.*

VOITURES BÉBÉS

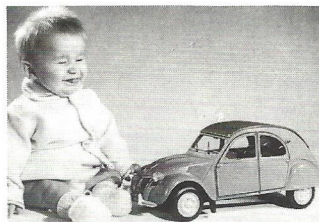


Photo Citroën 10.165.

PARIS (France). En 1928 Citroën lance un nouveau modèle qu'il vend à 5.200 exemplaires. C'est un succès : la première grande sortie de l'auto miniature, reproduction minuscule mais exacte de la voiture de papa. Les gosses se les arrachent, les parents applaudissent à cette idée merveilleuse. Fort de ce triomphe, Citroën augmente les cadences : 76.900 en 1929, 101.800 en 1930, 197.900 en 1932. En 1933 les ventes sont telles (576.000 véhicules) que Citroën doit ouvrir une usine « Spéciale minia-

tures », avec ses propres ingénieurs, son Bureau d'Études Top-secret et ses concessionnaires exclusifs.

SCALE MODEL CARS

PARIS (France). *In 1928, Citroën launched a new model, of which 5,200 were sold. An obvious success: the very first baby-car out — an accurate model of Daddy's own car, on a very reduced scale. The kids were wild about it, and so were their parents. What a relief! Triumphantly, Citroën increased production rhythm: 76,900 in 1929, 101,800 in 1930, and 107.900 in 1932. In 1933, sales rose to such an extent (some 576,000 vehicles) that Citroën had to set up a special factory for "Mini-cars", with its own engineers, its Design Department and its exclusive dealers.*

BICORNES EN 4x4



Photo Guzman, Madrid
(Citroën 10.44).

MADRID (Espagne). On savait déjà que la 2 CV admet un conducteur en chapeau de haut forme. La preuve est faite désormais qu'elle offre des possibilités similaires en largeur. Tout le monde connaît le pittoresque et encombrant bicorne de la « guarda civilia » espagnole. Pendant longtemps ce bicorne allait à cheval; il ira dorénavant à 2 CV. Quelque 80 berlines 2 CV 4 x 4 à 2 moteurs sont en effet utilisées par la garde civile pour ses patrouilles en tout terrain.

COCKED HATS IN A 4x4

MADRID (Spain). *We know that a 2 CV can*

accommodate a driver in a top hat. Now we have evidence that it can offer similar facilities in width. Everyone knows the picturesque cocked hats worn by the Spanish Civil Guards. For many years these cocked hatted gentlemen rode on horseback, but from now on they will travel in 2 CVs. Some 80, 4 x 4 2 CVs with two engines are being used by the Civil Guard for patrols in rough terrain or anywhere that the lack of roadways calls for a suitable cross-country vehicle.

HY-TV

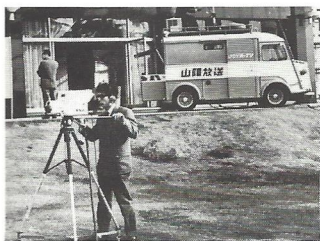


Photo Citroën 10.195.

TOKYO (Japon). Le fourgon Citroën HY portant sur ses flancs une inscription de belle calligraphie japonnaise est célèbre dans tout le Japon : c'est la voiture-labo de la Télévision nipponne. L'habitabilité exceptionnelle du fourgon H et ses parois à angles droits qui évitent toute perte de place, lui permettent d'absorber facilement les encombrants et délicats appareils d'enregistrement et prise de vue.

HY-TV

TOKYO (Japon). An HY Citroën van, with beautifully painted Japanese characters on either side, is now well known throughout Japan. What is it? Merely the Nippon TV's laboratory car. The astonishing space available within the H van, and its perfectly square-set sides avoiding any loss of room, easily allow it to absorb bulky, delicate recording apparatus and cameras.

LA 2 CV FAIT LA NOCE



Photo Oppelaar, La Haye. (Citroën 10.10).

LA HAYE (Hollande). L'embarquement pour Cythère dans une voiture décapotable, quelle jeune fille n'en a rêvé? Ce jour-là, il y avait du soleil pour tout le monde. Le toit de la 2 CV était ouvert, on avait accroché des fleurs à la carrosserie. A la place d'honneur, il y avait un joli nuage de mousseline blanche autour d'un sourire encore timide. Vive la mariée! Tout ému sous le chapeau haut de forme, le jeune époux va s'asseoir au volant. La mariée dans ses voiles fragiles, le marié en grande tenue : la 2 CV absorbe tout avec bonne humeur. Derrière, six autres 2 CV suivent la noce.

THE 2 CV AT THE WEDDING

THE HAGUE (Holland). What girl has not dreamed of setting off for Cythera in a convertible? Today, at Amsterdam, there was enough sunshine for everyone. The roof of the 2 CV was open, flowers had been fastened to the body. In the place of honour, there was a lovely cloud of white muslin around a still shy smiling face. Long live the bride! And beside her, his face glowing with excitement under his top hat, the bridegroom sits at the stee-

ring wheel... The bride in her delicate veils, the bridegroom in full morning dress—the 2 CV takes them both in its stride. Behind six 2 CVs follow the newly-weds.

BANC D'ESSAI POUR 10 HP

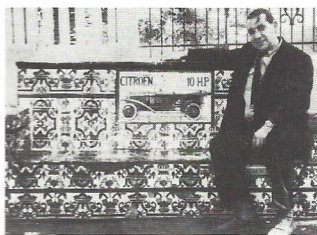


Photo John M. Masson. (Citroën 10.123).

SANTA CRUZ (Ténériffe). Aux Canaries, Santa Cruz, comme toutes les villes méridionales, possède de petites places où l'ombre délicate entretient une douce torpeur. L'une d'elle, qu'Alphonse XIII offrit aux ténériffiens, s'orne de douze bancs multicolores. Bancs de pierre à l'origine, ils furent en 1926 vêtus de céramique par les soins de la fée publicité. L'essai fut concluant : aux heures tièdes et paresseuses, les braves gens venaient rêver devant les images. Une 10 HP Citroën décapotable a trouvé-là son paradis.

10 HP TEST BENCH

SANTA-CRUZ (Teneriffe). In Santa-Cruz islands as in all southern towns, small, shaded squares are a sempiternal inducement to a gentle smooere. One of them—a present from Alfonso XIII to the people of Teneriffe—is decorated with 12 multi-coloured benches. Originally in stone, they were covered with a ceramic overlayer—advertising, after all, had its word to say. This was paradise for a particular 10 CV Citroën.

échos

AMSTERDAM/BRUXELLES

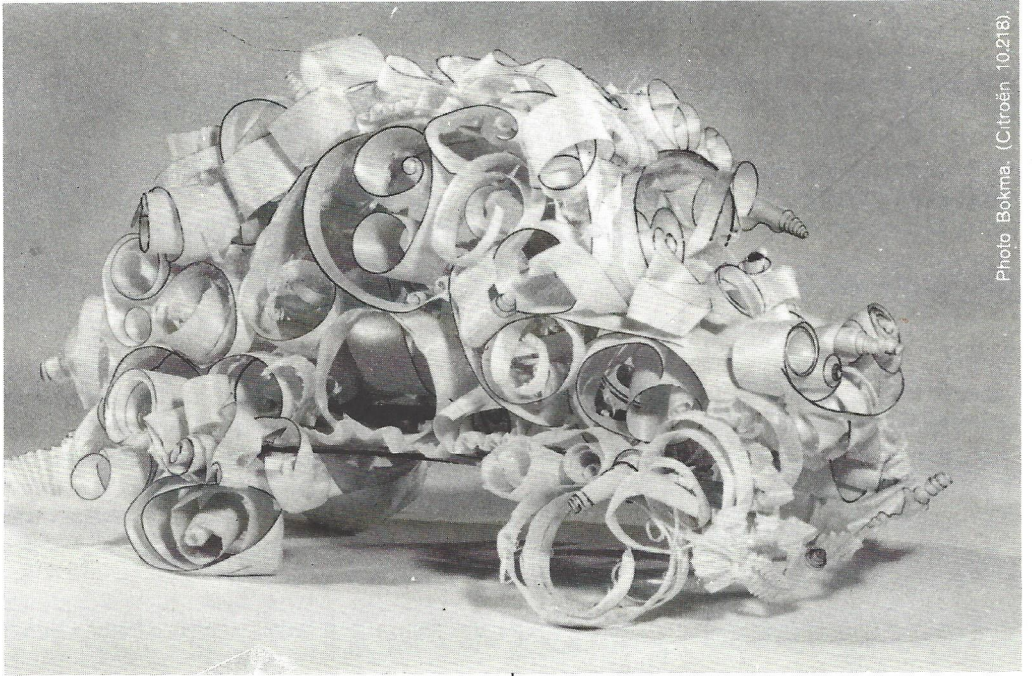


Photo Bokma. (Citroën 10.218).

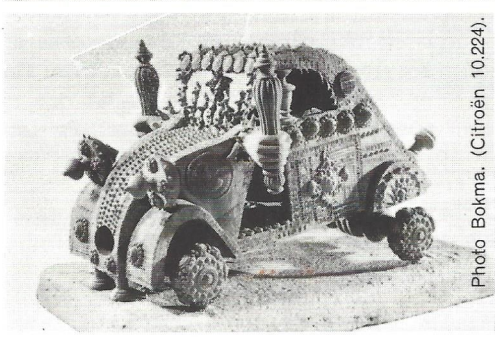


Photo Bokma. (Citroën 10.224).

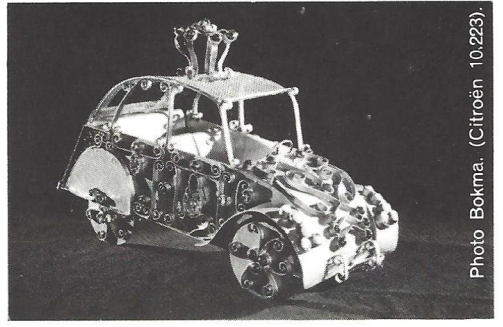


Photo Bokma. (Citroën 10.223).

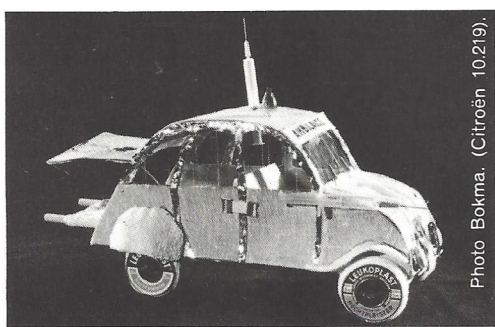


Photo Bokma. (Citroën 10.219).

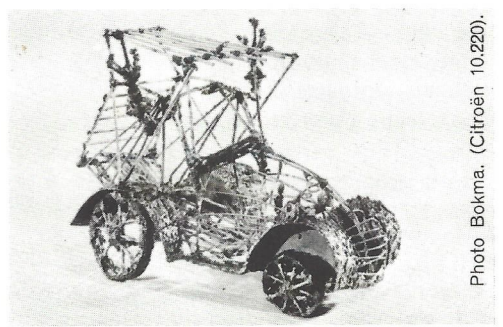


Photo Bokma. (Citroën 10.220).

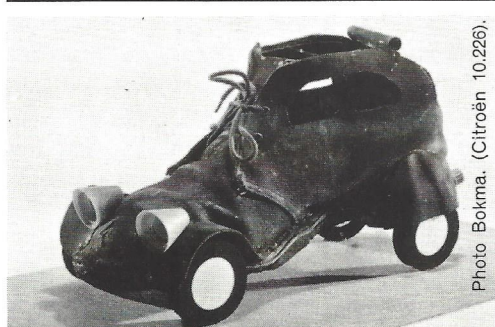
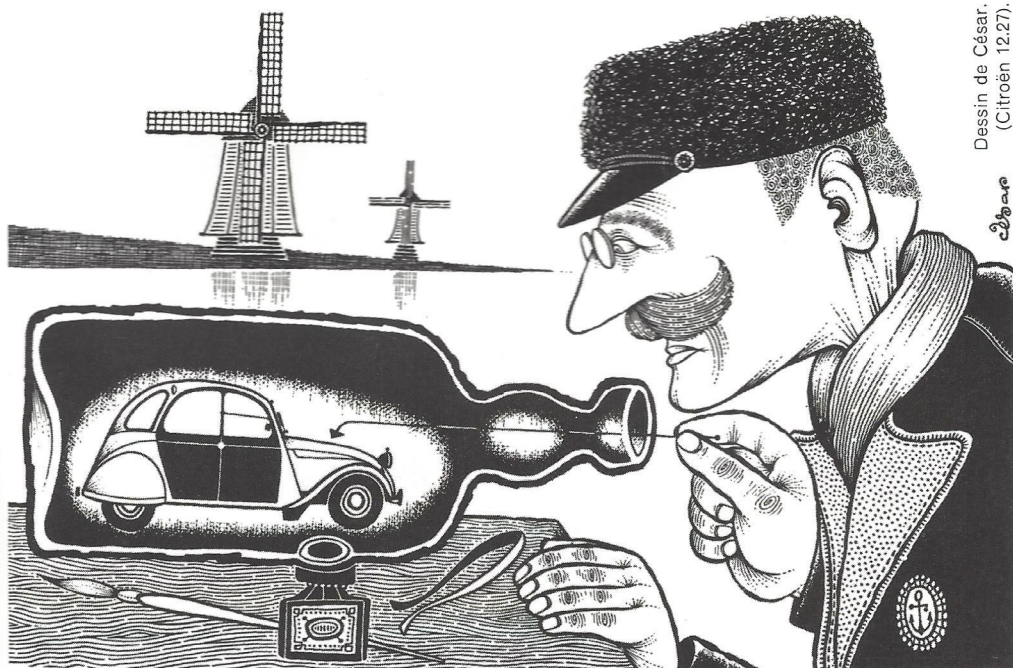


Photo Bokma. (Citroën 10.226).



Photo Bokma. (Citroën 10.225).

Dites-le avec des 2 cv. Say it with 2 cv.s



Dessin de César.
(Citroën 12.27).

A l'exemple de la Suisse, où se fut, à Bâle et à Zurich, une réussite totale, la Hollande à son tour a lancé, sous le titre « 2 CV à votre façon », un concours de construction de 2 CV miniatures. Dans ce pays où la 2 CV est si populaire qu'on ne la désigne plus que par son nom d'amitié « petit canard », ce ne pouvait qu'être un succès : en deux mois plus de 600 modèles furent rassemblés. Les cinquante meilleurs d'entre eux, selon la décision du jury, furent exposés sur le stand Citroën pendant toute la durée du Salon de l'Auto d'Amsterdam (16 au 26 février); cinquante autres dans le hall de la filiale Citroën. Quelque temps plus tard, du 1^{er} au 15 avril, une sélection mêlant les plus jolies réalisations hollandaises aux plus réussies des « 2 CV-hobby » suisses, devait être exposée en Belgique, dans le magasin de la filiale Citroën de Bruxelles. Nées de rien et de tout, rêve miniature, évasion de poche, on vit des 2 CV de toutes les formes et de toutes les couleurs. L'une des plus réussies, des plus élégantes et sûrement la plus légère, était simplement faite de rubans de copeaux enroulés. La plus artistique, la plus baroque, n'était pas sans rappeler, en terre cuite, les motifs du palais du facteur Cheval. Là c'était un délire de fils de fer, ici des entrelacs de paille et d'osier... Et là, bien sûr, une chaussure; elle et la 2 CV n'ont-elles pas la même fonction, celle de faire du chemin ?

As, at Basel and Zurich, Switzerland, where it was a complete success, a miniature 2 CV-building contest entitled „The 2 CV as you see it” has now taken place in Holland. In a country where the 2 CV is so popular that everyone knows it by its pet name of “duckling”, this contest could only be a success: in two months, over 600 models were sent in. The fifty judged best by the jury were exhibited on the Citroën stand throughout the Amsterdam Motor Show (16th to 26th February); another fifty others were exhibited in the showrooms of the Citroën branch office. A little later, between 1st and 15th April, a selection grouping the finest Dutch models with the best Swiss “Hobby-2 CVs”, was to be shown in Belgium, in the showrooms of the Belgian Citroën branch in Brussels. 2 CVs of all shapes and colours, made up of everything or of nothing—miniature dream-cars, pocket escape-hatches from humdrum life—were to be seen. One of the finest and most elegant, and certainly the lightest, was simply made up of curled wood shavings. The most artistic one, in terra cotta, was also the most baroque. Here, a delirious tangle of wire, there a web of straw and osier... postage stamps, twigs, fish honks... and finally, of course, a shoe. (Exactly two shoes: one from Switzerland, one from Holland). After all, doesn't it have the same fundamental purpose as the 2 CV: to get where one wants to go?

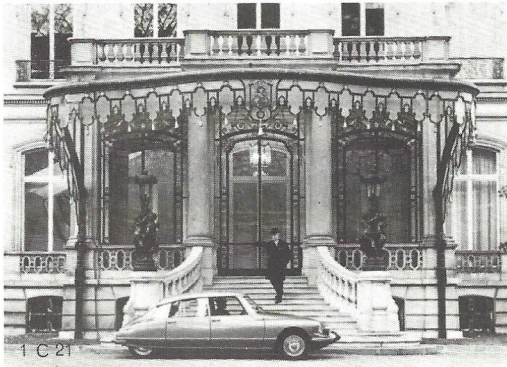
PHOTO THÈQUE *ds*



1 A 82



1 C 16



1 C 21



1 C 15



1 A 80



1 C 26



1 A 41



1 A 38

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.



Photo Ph. Dreux (objectif spécial) 1 C 32



1 A 73



1 A 67



1 C 27



1 C 4



CHEZ L'ANTIQUAIRE

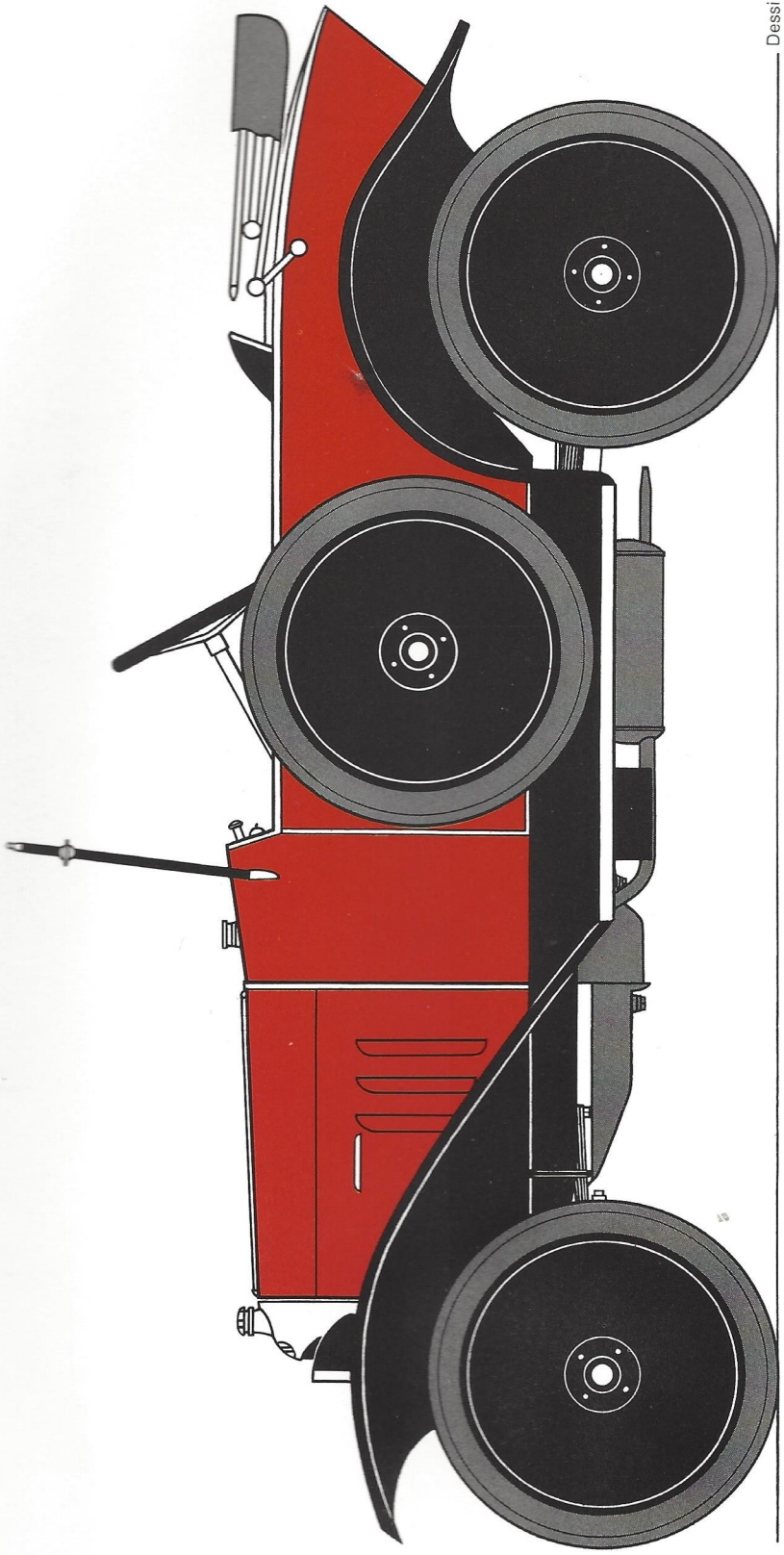
Citroën 5 CV type "trèfle" - 1923

Devant le succès de la 5 CV type C 1922 qui devint très vite à la fois voiture populaire et voiture de jeunes — son prix avait été étudié dans ce but — il fut décidé de l'étoffer quelque peu. Plus longue et dotée d'une troisième place à l'arrière, d'où son nom, la "trèfle" prit le relais de la "petite Citron". Les ventes dépassent 100.000 exemplaires par an jusqu'à l'arrêt de la production, en plein succès, en 1926. Prix en 1923 : 10.800 francs.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type C 3, dite "trèfle". Puissance fiscale française 5 CV. **MOTEUR :** 4 cylindres monobloc, à soupapes latérales, alésage 55 mm, course 90 mm, cylindrée 856 cc. Vilebrequin 2 paliers. Puissance réelle 11 Ch à 2.100 tr/mn. Circulation d'eau par thermosiphon (pas de pompe à eau, pas de ventilateur). Graissage par barbotage. Allumage par magnéto. Démarrage électrique. Réservoir à l'avant (18 l). Carters moteur et boîte en alu. **EMBRAYAGE :** à disque sec unique. **BOITE DE VITESSES :** 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. **TRANSMISSION :** arbre avec flectors Hardy, pont arrière en 2 parties (en 1924 : pont type banjo en une pièce, très renforcé). **ÉCLAIRAGE :** électrique. **SUSPENSION :** 4 demi-ressorts (semi-cantilever) à effet d'auto-amortissement (pas d'amortisseurs séparés). **FREINS :** à pied sur transmission, poulie à la sortie de boîte (pédale à droite, accélérateur au centre). A main sur tambours des roues AR. Volant à 3 branches en aluminium. **PNEUS :** 715 x 115. **CHASSIS :** empattement 2,35 m. Voies AV et AR 1,18 m. Longueur hors tout 3,25 m. Largeur hors tout 1,34 m. Hauteur (capote levée) 1,65 m. **POIDS :** 580 Kg à vide. **CARROSSERIE :** Torpédo 3 places "en trèfle". Marchepied en aluminium, partie arrière pointue dépassant légèrement de la capote, 2 coffres de part et d'autre de la place arrière, roue de secours sur le côté gauche (1 porte sur le côté droit) jusqu'en 1924, à l'arrière de la pointe ensuite. **PERFORMANCES :** Vitesse maxi. 60 km/h. Consommation essence aux 100 km : 7 l.

The success of the type C 5 CV of 1922, which had very soon become both a popular car and a young people's car - its price had been studied with this in mind - was such that it was decided to enlarge it to some extent. Longer, with a third seat in the back, whence its name, the "trèfle" clover leaf took over from the "petite Citron" (little lemon). Sales exceeded 100.000 a year until the end of production, in 1926. 1923 price : 10,800 francs.

TECHNICAL SPECIFICATIONS : Citroën type C 3, known as "clover leaf". French treasury rating 5 h.p. **ENGINE :** 4 cylinders, monobloc, side valves, bore 55 mm, stroke 90 mm, capacity 856 cc. 2-bearing crankshaft. Thermo-syphon water circulation (no water pump, no fan). Splash-type engine lubrication. Magnetic ignition. Electric starter. Petrol tank in front (18 l. ; 4 gallons). Aluminium engine and gearbox sumps. **CLUTCH :** single dry plate. **GEARBOX :** 3-speed ball change in centre of floor. **TRANSMISSION :** Prop-shaft with Hardy couplings, two-part rear axle (in 1924 : greatly strengthened banjo-type single-piece rear axle). **LIGHTING :** electric. **SUSPENSION :** 4 semi-elliptic springs (semi-cantilever) with self-damping effect (no separate shock absorbers). **BRAKES :** Foot brake on the propshaft, pulley immediately behind gearbox (brake pedal at right, accelerator in centre). Hand brake on rear wheel drums. Steering wheel ; 3 aluminium spokes. **TYRES :** 715 x 115. **CHASSIS :** wheelbase 7' 8 1/2" Track, front and rear : 3' 10 1/2". Overall length : 10' 7 3/4". Overall width : 4' 4 3/4". Height (with hood up) : 5' 5". **WEIGHT (empty) :** 1280 lbs. **BODY :** Three-seater Torpedo (seats set in "clover leaf" formation). Aluminium running-board. Tail of car pointed, stretching slightly beyond the hood ; luggage boots on both sides of the rear seat ; spare wheel on the left side (1 door to the right) until 1924, at the tip of the pointed tail thereafter. **PERFORMANCE :** Max. 37 m.p.h. Petrol consumption : 40 m.p.g.



Dessin d'Oliver.

Citroën 5 cv type "trèfle", 1923

