



10

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
Éditorial	3
Citroën + Berliet.	4
Chiffres de Production	4
Échos	5
Les yeux de la DS	8
Édition Spéciale : DYANE	13
AMI 6 et 2 CV.	25
Photothèque : DYANE	26
Échos	28
Rallyes	30
Chez l'antiquaire : la B2	34

contents :

	Page
<i>Editorial.</i>	3
<i>Citroën + Berliet.</i>	4
<i>Production figures.</i>	4
<i>Echoes</i>	5
<i>The DS's eyes</i>	8
<i>Special feature: DYANE.</i>	13
<i>2 CV et AMI 6.</i>	25
<i>Photograph library: the DYANE</i>	26
<i>Echoes</i>	28
<i>Rallies</i>	30
<i>The antiquary's corner: the B2</i>	34

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. Télex n° 27817 Paris.



Photo de couverture : Un instant immobile auprès d'un étang, elle laisse admirer son reflet de coquillage, de caillou blanc dans l'eau qui paresse. A peine est-elle née que déjà les rues, les plaines et les bois s'ouvrent devant elle. Elle porte un nom de jeune DS : Dyane. (Voir en page 13 l'édition spéciale qui lui est consacrée).

Cover photograph : At rest for a moment by the side of a lake, it takes pride in its shell-like reflection, a white pebble mirrored in sleepy waters. And, though it is newborn, streets, plains and forest land already know its tread. Its name is that of a young goddess : Dyane (see special edition, page 13).

Photo d'André Martin (Citroën N°3 C 29).

éditorial

Le début et la fin de l'été ont été marqués, pour Citroën, par la conclusion d'un accord et la présentation de nouveautés. L'une et l'autre sont importants. L'une et l'autre renforcent les possibilités de la marque. Fin Juillet fut annoncé l'accord avec Berliet. Il a pour but la meilleure utilisation des potentiels de production respectifs afin de fournir le meilleur produit au meilleur prix (voir détails en page 4). Fin Août fut présentée la gamme Citroën 1968. La vedette en était une nouvelle venue: Dyane, modèle intermédiaire entre 2 CV et AMI 6. Son succès auprès du public fut immédiat, en France comme à l'étranger (Dyane fait l'objet de l'Édition Spéciale de ce numéro, pages 13 à 24). Peu de changements sur les 2 CV et AMI 6 (voir page 25). Une disparition : celle de la Panhard 24 dont la fabrication est arrêtée. Les ID, DS et breaks sont dotés d'une nouvelle carrosserie à l'avant redessiné pour incorporer un dispositif révolutionnaire de quatre phares. Ils bénéficient en outre d'un certain nombre d'améliorations mécaniques (voir page 8). A ces différents modèles vint encore s'ajouter, à l'ouverture du Salon de Paris, une version spéciale du break AMI 6, qui, toutes proportions gardées, est à la 3 CV ce que la Pallas est à la DS.

The beginning and the end of the summer season have, for Citroën, been marked by the conclusion of an agreement and the presentation of something new. Both events are important. Both events strengthen the make's position. At the end of July, the agreement with Berliet was made public. Its aim is to allow better use of the respective production potentials of both firms, so as to offer the best possible product at the lowest possible price (details page 4). In late August, the 1968 Citroën range was presented. Its highlight: Dyane, a model intermediate between the 2 CV and the AMI 6. It met with immediate success both in France and abroad. (Dyane is extensively covered in our "Special Edition", pages 13 to 24). There are few modifications to 2 CVs and AMI6s (see page 25). In the obituary list: the Panhard 24, whose production has been discontinued. IDs, DSs and estate cars will henceforward be fitted with a redesigned body front intended to house a revolutionary 4-headlight device. A certain number of mechanical improvements are moreover included. Over and above these various models, a special version of the AMI 6, with highly finished fittings, was presented at the Paris Motor Show; proportionately, it is to the 3 CV what the Pallas is to the DS.

Citroën + Berliet

De la fourgonnette 250 kilos au camion de 100 tonnes, la gamme de véhicules utilitaires la plus étendue du monde.

Le 28 Juillet 1967, Berliet et Citroën publiaient conjointement ce communiqué : " Un accord est intervenu entre la S.A. André Citroën et la S.A. Automobiles M. Berliet.

L'identité de but existant entre les deux maisons les a conduites à décider d'unir leurs moyens pour hâter l'évolution raisonnée de structure qui est inscrite dans l'avenir de l'industrie automobile.

Tout en gardant l'autonomie de leurs décisions respectives, les deux maisons mettront en œuvre les moyens de mieux utiliser leur potentiel de production en vue de fournir au consommateur le meilleur produit au meilleur prix.

Elles se donnent pour tâche, à cette fin :

- de définir une politique commune en matière d'investissement,
- d'unir leurs efforts dans le domaine de la recherche technique, de l'industrialisation, des méthodes de travail et de gestion,
- d'harmoniser leur action commerciale en France et à l'étranger en vue d'étendre leurs marchés,
- de définir les moyens pratiques propres à la réalisation de ces projets."

Par cet accord, les deux Sociétés se proposent de mettre sur pied une coopération industrielle débouchant rapidement sur des résultats concrets. Une répartition progressive des fabrications doit aboutir à une utilisation rationnelle des moyens de production des deux Sociétés. Ces moyens ne sont pas négligeables : les effectifs du Groupe Citroën-Berliet sont de 76.511 ouvriers et employés, la surface industrielle bâtie développée atteint près de 2 millions et demi de m². Le groupe est le premier producteur de véhicules utilitaires du Marché Commun, avec un chiffre de production de 100.197 unités pour 1966 et une gamme de modèles allant de la fourgonnette 2 CV AZU de 250 kg de charge utile au super-camion Berliet de 100 tonnes. Soit, en ajoutant la production Citroën de voitures particulières, une production d'ensemble en 1966 de 552.072 véhicules et un chiffre d'affaires de 5 milliards 740 millions de francs français.

From the 5-cwt. light van to the 100-ton heavy truck — the widest range of utility vehicles in the world.

On 28th July 1967, Berliet and Citroën jointly issued the following press release :

" An agreement has been reached between the Société Anonyme André Citroën and the Société Anonyme Automobiles M. Berliet. " The identity of aims existing between the Companies has led them to decide to merge their facilities in order to hasten the reasoned structural development inscribed in the future of the automotive industry.

" While respectively retaining their autonomy of decision-making, both Companies will apply means for improving the use made of production potential in order to offer consumers the best products at minimum cost.

" To this end, they have set themselves the following tasks :

- to define a common policy where investments are concerned,
- to unite their efforts in the field of technical research, of industrialization, and of working and management methods,
- to harmonize their sales activities in France and abroad, with a view to extending their markets,
- and to define the practical means required to implement these plans".

According to the terms of this agreement, the two Companies intend to set up industrial co-operation designed soon to achieve concrete results.

Gradual production redistribution should lead to rational use of both Firms' production means. These facilities are by no means negligible : the manpower strength of the Citroën-Berliet Group numbers some 76,511 workmen and office staff, while the built industrial surface area reaches close on 27 million square feet.

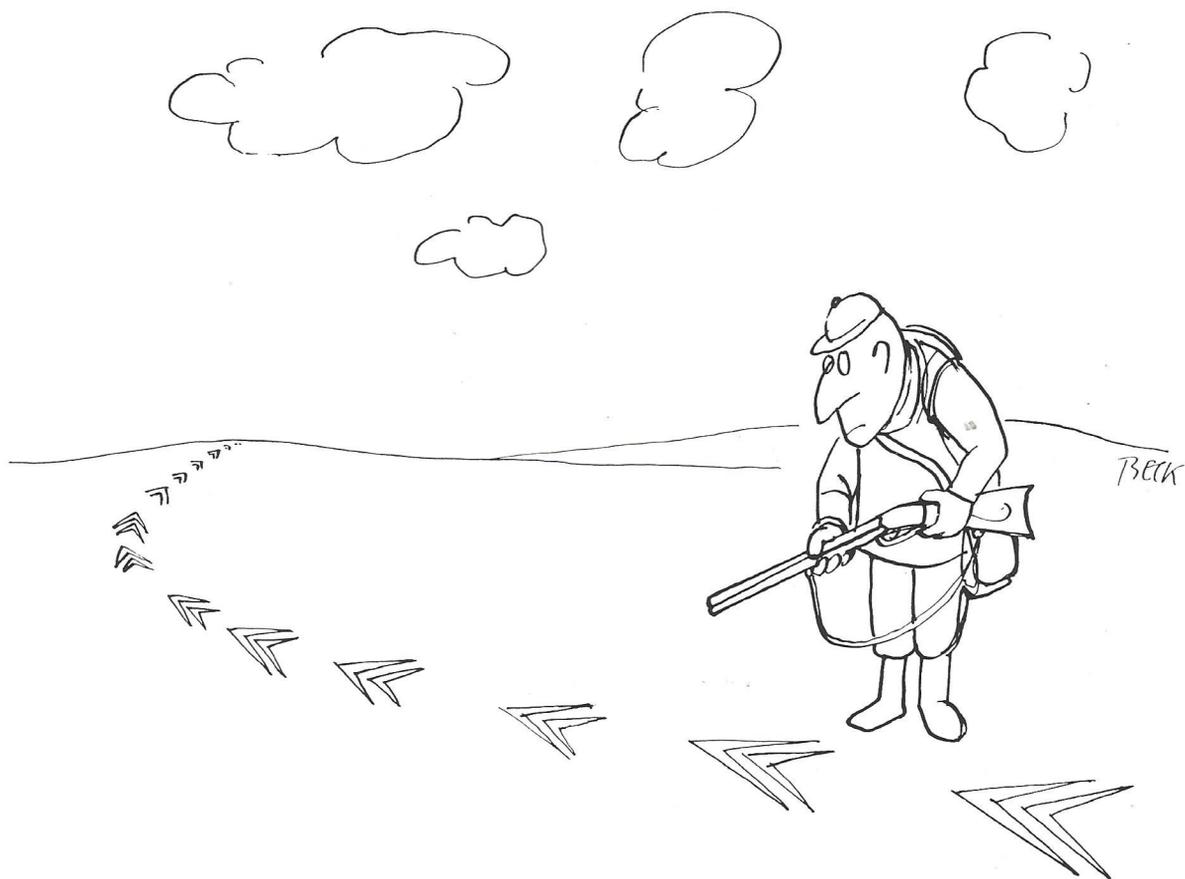
This Group is the largest Common-Market producer of utility vehicles, with production figures of 100,197 units, and a range of models going from the 2 CV AZU, with a payload of 550 lbs, to Berliet's 100-ton super-truck. If to this figure is added Citroën's production of private cars, the total production figure for 1966 is 552,072 vehicles, with a total turnover of 5 billion 740 million French Francs (over 400 million L.sterling, and over one billion dollars U.S.).

PRODUCTION CITROEN : NEUF MOIS 1967

La production Citroën pour les neuf premiers mois 1967 a été de 361.015 véhicules, dont 300.714 voitures particulières.

Citroen's production figures for the first nine months of 1967 : 361.015 véhicules, including 300.714 private cars.

échos



échos

MINI-RACER



Photo Teknik og Hobby
(Citroën N° 10.261)

COPENHAGUE (Danemark). Les « mini-racers » sont généralement des modèles réduits de voitures de course telles que Ferrari, Chaparral, Lotus... Aussi quand s'est ouverte au Danemark la première piste de mini-racing, toutes ces voitures y étaient présentes en miniature. Elles se livraient à une course très disputée et les petits moteurs électriques tournaient à régime maximum lorsqu'apparut une nouvelle venue. C'était, égarée parmi ces monstres prestigieux de la compétition internationale, mais parfaitement à son aise au milieu d'eux, une 2 CV Citroën à l'échelle 1/24. Elle fut applaudie ainsi que son auteur, un collégien de 18 ans, Peter Just Nielsen qui l'a construite patiemment, avec le fer blanc de boîtes de conserve, des filaments de vieilles ampoules de radio, des clochettes d'arbres de Noël pour les phares. Cette mini-2 CV possède naturellement un toit de toile pouvant se rouler, sa suspension est à ressorts de crayons à bille et c'est, bien sûr, une traction avant. Sa tenue de route est remarquable. Son comportement routier est rigoureusement semblable à celui de la grande 2 CV — à un détail près : sur la piste de Copenhague, elle s'est montrée aussi rapide que les Ferrari.

A MINI RACER

COPENHAGEN (Denmark). „Mini-racers” are usually scale models of racing cars such as Ferraris, Chaparrals, Lotuses, and what have you... And so, when the first mini-racing track opened in Copenhagen, all these makes, in miniature form, were there. They were going hell-for-leather in a very close race, their tiny electric motors revving like mad, when up came a new challenger which caused such a sensation that the competitors themselves forgot the race. Lost among these monsters of the international racing field came a 1/24 scale model of the 2 CV, apparently unawed. It was given loud applause, as was its builder, Peter Just Nielsen, an 18-year-old student, who patiently put it together, following photographs from motoring publications, out of metal from old tins and filaments from old radio valves, using Christmas-tree decorations for the headlights. This mini-2 CV natural has a roll-up canvas roof, its suspension uses ball-point pencil springs and it is —of course—a front-wheel drive. Its road behaviour is exactly that of the full-sized 2 CV, apart from one difference: on the Copenhagen track, it turned out as fast as the Ferraris.

AXEL NORT



Photo Louis Artus
(Citroën N° 10.259)

BRUXELLES (Belgique). Axel Nort est la vedette d'un feuilleton policier de la télévision belge d'expression flamande. Pendant près de six mois, les jeunes

téléspectateurs ont suivi avec passion les aventures de leur héros préféré et de sa voiture passe-partout.

AXEL NORT

BRUSSELS (Belgium). Axel Nort is the star of a detective instalment show on Belgian TV (Flemish language chain). For close on six months, young TV viewers passionately followed the adventures of their favourite hero and of his all-purpose car, the doughty 2 CV car without which he wouldn't be seen dead.

EXEMPLAIRE A BERLIN



Photo Marlen Gruber
(Citroën N° 10.210)

BERLIN (Allemagne). Après Hanovre, où elle s'était tenue au printemps, l'exposition réalisée par le Kunstgewerbemuseum de Zurich sur le thème « Le cas exemplaire de Citroën dans l'élaboration du produit et sa publicité » a attiré de nombreux visiteurs à Berlin, en Juillet.

OUR SHOW IN BERLIN

BERLIN (Germany). After Hanover, where the show took place this Spring, the Zurich Kunstgewerbemuseum's exhibition on the theme of "The exemplary case of Citroën in product elaboration and advertising" drew numerous visitors in Berlin city, during the two months of June and July last.

DS A TROIS PATTES



Photo Ronald Gabor
(Citroën N° 10.253)

MIAMI (États-Unis). Une DS a causé quelque souci aux agents de West Palm Beach, en Floride, et au juge du Tribunal municipal. Tout a commencé lorsque André Garnier, agent Citroën à Palm Beach, fut arrêté par l'agent en patrouille David Dega qui lui remit une contravention pour conduite d'un véhicule ne présentant pas de garantie suffisante de sécurité : Garnier avait ôté à sa DS la roue arrière droite et circulait ainsi depuis trois semaines. Au tribunal, Garnier soutint que grâce à la traction avant et à la suspension hydropneumatique, sa DS qui semblait défier les lois de l'équilibre était aussi sûre que n'importe quelle voiture courante sur quatre roues. Le juge sortit pour voir le véhicule. Après l'avoir soigneusement examiné et essayé, il relaxa le prévenu. A plusieurs reprises il a été question ici (voir Double Chevron n° 6 page 27 et n° 7 page 34) de cette amusante démonstration qui met en évidence la remarquable tenue de route de la DS, mais André Garnier en est sans doute le champion : en 1960 déjà, il avait parcouru sur une DS à trois roues le trajet Buffalo-New York.

3-LEGGED DS

MIAMI (Fla., USA). A DS has been giving a few headaches to Road Police, not to mention the County Court Judge, in West Palm Beach, in Florida. It all began when André Garnier, Citroën agent in Palm Beach, was stopped by Pa-

trolman David Dega, who gave him a ticket for driving a vehicle with insufficient safety guards: Garnier had removed his car's right rear wheel, and had been running around like this for the past three weeks. Before the court, Garnier maintained that, thanks to its front-wheel drive, his DS seemed to defy the laws of equilibrium and was just as safe as any normal 4-wheeled automobile. The Judge went out to look at the car. After having carefully examined it and tried it out, he released the indicted man. We have already several times alluded in these pages to this amusing experiment (see Double Chevron 6, page 27 and No. 7, page 34) which demonstrates the extraordinary road-holding powers of the DS, but André Garnier is probably the champ in this line of business: in 1960, he had already covered the road between Buffalo and New York in a three-wheeled DS, to the astonishment of the road-side dwellers.

DS PRINCIÈRE



Photo Bent Hassing
(Citroën N° 10.255)

COPENHAGEN (Danemark). Son Altesse Royale la Princesse héritière Margrethe de Danemark et son époux le Comte Henri de Laborde de Monpezat utilisent pour leurs déplacements, officiels ou privés, une DS 21 Pallas couleur bleu d'Orient qui leur fut offerte à l'occasion de leur mariage, en Juin dernier. Le jeune couple princier s'en est servi notamment pour la grande tournée de remerciements qui le mena à travers tout le Danemark.

A PRINCELY DS

COPENHAGEN (Danemark). Her Royal Highness Princess Margrethe of Denmark, Heir to the Throne, and her husband Count Henri de Laborde de Monpezat, have been using for their travels, both official and private, a DS 21 Pallas with Orient-blue coachwork, offered to them for their wedding last June. The young couple used it in particular for the thanksgiving journey which took them round all the country.

LA 2 CV S'AFFICHE



Photo Agence Thibaud Lintas
(Citroën N° 10.266)

PARIS (France). C'est une 2 CV qui fut choisie à l'unanimité par les techniciens de l'agence internationale de publicité Thibaud Lintas pour exprimer la jeunesse et la joie de vivre dans une campagne d'annonces et d'affiches en faveur du savon déodorant Lifeboy (fraîcheur « non stop »). Slogan : « un savon actif pour gens actifs ».

2 CV ON THE HOARDINGS

PARIS (France). Thibaud-Lintas International executives, were unanimous in choosing the 2 CV as the perfect symbol for « joie de vivre » in a press advertising and poster campaign for Lifebuoy deodorant soap (for « non-stop » freshness), and as an illustration of the base-line: "an active soap for active people".



(photo R. de Seynes. Citroën n° 1 F 9)

ECLAIRAGE D'UN VIRAGE PAR LES PHARES PIVOTANTS A BEND, IN THE LIGHT OF SWIVEL-MOUNTED HEADLIGHTS

« Les DS provoquaient déjà de folles passions. Elles vont désormais causer de plus grands ravages encore dans le cœur des automobilistes : elles ont appris à faire de l'œil. » Ainsi parle un commentateur. Un autre ajoute aussitôt : « la DS n'a jamais été une voiture comme les autres. Déjà elle poussait des soupirs. Voilà maintenant qu'elle nous suit des yeux ! »

En fait le brevet Citroën utilisé pour le nouvel éclairage des DS et des ID a des buts plus austères. Il transforme les conditions de la circulation nocturne.

Le gain de vitesse qu'il permet de réaliser sur une route sinueuse est spectaculaire et correspond à une augmentation de la sécurité préventive de l'ordre de 20 à 30 % par rapport à la prestation d'un véhicule à éclairage traditionnel.

L'éclairage d'une voiture se déplaçant la nuit à grande vitesse, était jusqu'ici insuffisant en virage, même lorsqu'il était — par exemple grâce à l'appoint de phares à iode à longue portée — satisfaisant en ligne droite. Pour y remédier, Citroën a étudié un dispositif optique nouveau. Avec celui-ci la DS dispose du système d'éclairage automobile le plus perfectionné qui soit aujourd'hui dans le monde. Il procure à son utilisateur un éclairement aussi bon en virage qu'en ligne droite, grâce à

The lighting of a car travelling at night at high speed was up to now insufficient when negotiating a bend, even when — for instance with the aid of long-range iodine headlights — it was satisfactory on straight lines. In order to remedy this, Citroën has perfected a new optical device, thanks to which the DS now has the most advanced automobile lighting system in the world. It gives the driver a visibility as good when rounding bends as when on the straight by means of the combined effect of four headlamps (2 main headlights and 2 auxiliaries).

In fact, the Citroën patent covering the new headlight system on the DS and ID models has more austere aims. It completely transforms night-driving conditions. The gain of speed it allows on winding roads is spectacular, and corresponds to an increase in preventive safety margins of the order of 20 to 30 % over those of a vehicle with traditional headlamps.

The main headlights (8" diameter) are dynamically controlled, or in other words the height of their beam is automatically adapted to variations in the car's attitude. The auxiliary headlights (diameter 6.5") are fitted with long-range iodine lamps. Moreover—and here is where the novelty comes in—they pivot about pins and are controlled by the steering, which means that they swivel automatically according to the front wheels' orientation so as to turn their beam into the bend. One observer has already jokingly but accu-

ILS TOURNENT

...AND YET THEY ROTATE

DOCUMENT



(photo R. de Seynes. Citroën n° 1 F 10)

LA MEME ROUTE AVEC DES PHARES NORMAUX THE SAME ROAD WITH NORMAL HEADLIGHTS

l'action combinée de quatre phares, deux principaux et deux auxiliaires.

Les projecteurs principaux (200 mm) sont à commande dynamique, c'est-à-dire que la hauteur de leur faisceau lumineux est automatiquement adaptée aux variations d'assiette de la voiture.

Les projecteurs auxiliaires (162 mm) sont à lampe à iode à longue portée. De plus — c'est en ceci que réside la nouveauté — ils sont mobiles sur un axe et sous commande directionnelle, c'est-à-dire qu'ils pivotent automatiquement en fonction de l'orientation des roues directrices afin d'éclairer les virages. Déjà un observateur les a drôlement mais justement nommés « les phares pour voir dans les coins ». Un système de renvoi par leviers et tiges, avec réglages et ressort de rappel, commande leur rotation depuis le relais de direction (côté droit). Leur mouvement est calculé pour que leurs faisceaux lumineux soient toujours placés où le conducteur a besoin de voir, non seulement sans retard, mais encore avec une certaine anticipation : avant que la voiture ne commence vraiment à tourner. On sait qu'une voiture ne répond au braquage du volant de direction qu'avec un certain délai, du fait de l'intervention d'un facteur d'élasticité : la rigidité de dérive des pneumatiques (phénomène décrit par la théorie de la dynamique du véhicule). Au contraire les phares auxiliaires

tely termed them "headlights for seeing round corners". An adjustable lever-and-rod linkage system, actuated by the track rod (right end) and fitted with a return spring, controls their rotation.

Their degree of rotation is calculated so that their light beams are always pointing where the driver needs to see, not merely without time-lag, but even with a certain degree of anticipation: just before the car really starts rounding the bend. It is common knowledge that a car only answers the wheel with a certain timelag, owing to an elasticity factor: the wheels' drift rigidity (a phenomenon described in the theory of vehicle dynamics). The auxiliary headlights on the contrary have immediate response.

They thus light up the inside of the bend just before the car actually starts to turn.

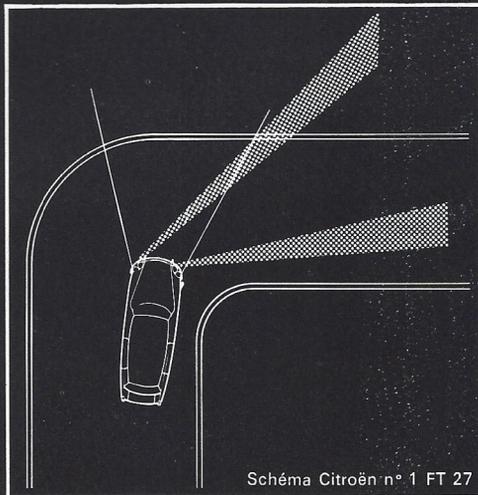


Schéma Citroën n° 1 FT 27

UNE IDEE LUMINEUSE :

A BRILLIANT IDEA :

ont, eux, une réponse instantanée. Ils éclairent donc l'intérieur du virage un peu avant que la voiture ait effectivement commencé à tourner.

Afin que le dispositif soit pleinement efficace, les phares pivotent de façon inégale. Leur mouvement a été étudié de telle sorte que la rotation du phare intérieur soit plus grande que celle du phare extérieur, et cela d'autant plus que le braquage des roues est augmenté. Roues braquées à fond, le phare intérieur pivote de près de 80°. Ainsi, pour entrer dans un garage obscur, la voiture est encore sur la route que déjà l'intérieur du garage situé à la perpendiculaire est éclairé.

En position « lanterne » ou « code » (feux de croisement) seuls les phares principaux sont éclairés. En position « route » les quatre phares fonctionnent ensemble. Le pivotement des phares d'appoint et la fixité des phares de route conventionnels procurent une excellente plage d'éclairage devant le véhicule et vers l'intérieur du virage. Même en ligne droite ce dispositif est utile : il est facile par de très légères impulsions données au volant, de déplacer le faisceau des phares à longue portée ; le jeu d'ombres et de lumière ainsi créé révèle mieux le lointain en donnant du relief au moindre obstacle de la route.

Ce dispositif équipe en série toutes les Pallas. Il est livrable en option sur les autres modèles ID, DS et breaks.

La carrosserie des ID, DS et Breaks a été redessinée dans sa partie avant pour intégrer à la forme le nouvel ensemble de quatre phares. C'est la modification d'apparence la plus importante subie par la DS depuis sa naissance. Elle confère à la voiture un aspect plus moderne, plus dynamique, plus épuré.

D'AUTRES NOUVEAUTÉS...

D'autres modifications, d'ordre mécanique, sont à signaler : un alternateur de 35 Ampères sous 12 volts remplace la dynamo ; l'assistance de la direction est augmentée afin de rendre la direction plus souple même à basses allures ; de nouveaux rapports de boîte permettent de pousser la seconde vitesse jusqu'à 90 km/h, la troisième jusqu'à 135 km/h.

In order that the device should be fully effective, the headlights pivot through different angles. Their movement has been designed in such a way that the rotation of the light on the inside of the bend is greater than that on the outside, and the more so, the greater the lock put on the wheels. At full lock, the inside headlight turns through nearly 80°.

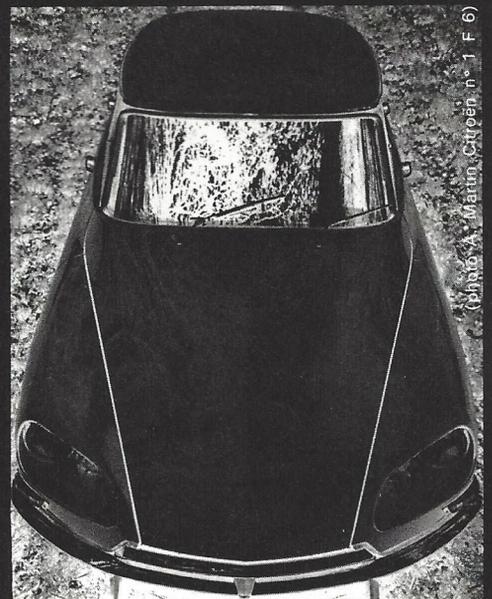
In the "side-lights" or "dip" positions, only the main headlamps are on. In the "road" position, all four headlights function together. The fact that the auxiliary lights swivel while the main conventional lights are fixed gives an excellent area of illumination in front of the vehicle and towards the inside of bends.

This equipment is standard on all Pallas models. It is optional on other ID, DS and estate car models.

The forward part of ID, DS and Estate Car models has been redesigned to fit the new 4-headlight unit into the lines of the car. This is the most noteworthy external modification undergone by the DS since its birth. It gives the car a more modern, more dynamic, cleaner lined look.

OTHER NOVELTIES...

Other modifications of a mechanical nature are worth noting: a 35 amp., 12 V alternator has replaced the dynamo; assisted steering has been reinforced in order to make for smoother steering even at low speeds; and new gear-box ratios make it possible to reach 56 m.p.h. in second gear and 84 in third.



(Photo: A. Marun, Citroën, n° 1 F 6)

LES PHARES PIVOTANTS

SWIVEL-EYED HEADLIGHTS

(photo de Seynes. Citroën n° 1 F 8)

DOCUMENT

ROUTE DE NUIT EN DS: SÉCURITÉ ACCRUE
NIGHT ROAD IN THE DS: GREATER SAFETY MARGIN

(photo de Seynes. Citroën n° 1 F 7)

LES PHARES CLASSIQUES N'ÉCLAIRENT PAS LES VIRAGES
NORMAL HEADLIGHTS DON'T LIGHT ROUND BENDS

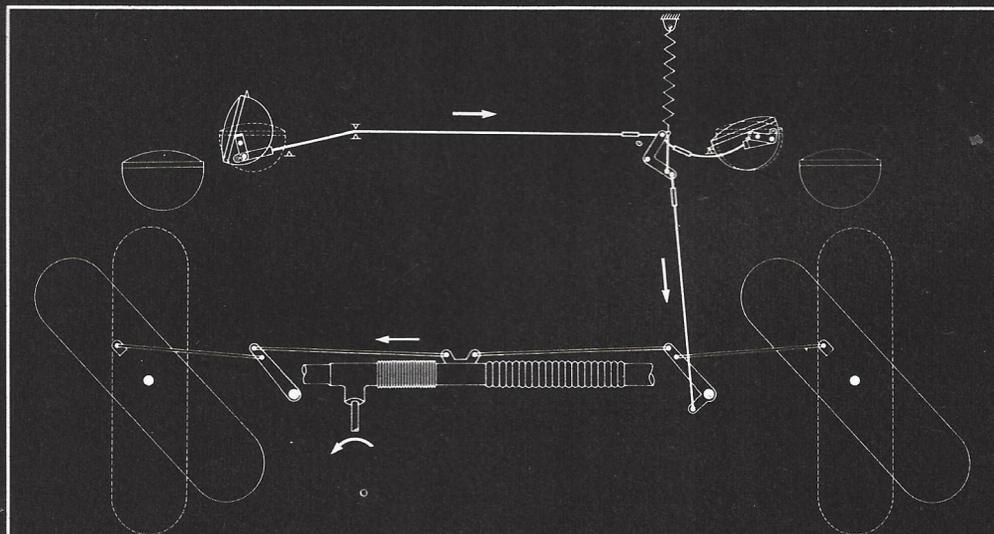


Schéma de la commande directionnelle des phares : un système de tringlerie (avec renvois, manchons de réglage, ressorts de rappel et butée de blocage après une certaine valeur de rotation vers l'intérieur) commande depuis la barre de direction, le pivotement des projecteurs auxiliaires en fonction du braquage des roues. (Citroën n° 1 FT 28)

A system of rods (with feedback, adjusting sleeves, return springs and a blocking device after a certain angle of rotation towards the inside) actuated by the steering drag link, the auxiliary headlights' swivel angle being proportional to the degree of lock imparted to the wheels (Citroën N° FT 28).



ça c'était de la bagnole
et puis en ce temps
là un kg de cerises
ça coûtait 6 sous
.....



édition spéciale



une petite qui a de l'avenir

THE LATEST BORN OF THE FAMILY

Dyane a les joues creuses, les pommettes saillantes, une beauté piquante et originale. Elle a du charme, de la gentillesse, de l'esprit, une personnalité bien à elle et de l'allure à toutes les allures. Elle est jeune, vive, gaie. Dyane est la dernière née des Citroën. C'est une débutante qui promet. D'ailleurs, elle a de qui tenir. La type A, la 5 CV, la B 14 comptent parmi ses aïeules, de même que la Traction ou la DS. Dyane est sage : bien que résolument moderne, elle ne renie pas pour autant la tradition de sa famille où depuis longtemps on sait ce que rouler veut dire : tenue de route, sécurité, confort... toute la doctrine d'une marque qui est toujours parvenue à satisfaire les deux catégories d'utilisateurs les plus difficiles du monde : les gangsters et les chefs d'Etat. A peine née, Dyane détient déjà toutes les qualités de ses devancières. Pour posséder ses caractéristiques propres, elle ne s'en est pas moins mise à l'école de ses deux cousines l'AMI 6 et la 2 CV. Dans plusieurs domaines elle a bénéficié de leur expérience.

Dyane has hollow cheek and prominent cheekbones—a piquant, original style of beauty. It is attractive, pleasant, amusing—in fact it has great individuality and allure, whatever its speed. It is young, sprightly and gay. Dyane is the latest born of the Citroëns. And what a proud ancestry it has! The Citroën Type A, the 5 CV, the B 14 are among its forebears, as are the “Traction” (front-wheel drive) and the DS.

Dyane is a good little car: although decidedly modern, it does not for all that despise family tradition as to driving qualities: road-holding, safety, comfort... the basic philosophy of a make which has always managed to satisfy the world's two hardest-to-please categories of users: gangsters and Heads of States. Only just out, Dyane already has all the qualities of its predecessors.

Although it has its own characteristics, it is nevertheless closely related to its two cousins, AMI 6 and 2 CV. In a number of fields, it has benefited by their experience.



Photo André Martin (Citroën 3 CD 1)



Dyane, bien sûr, est une traction-avant. Ce n'est plus aujourd'hui une originalité : tous les constructeurs du monde se rallient les uns après les autres à cette solution. Mais alors qu'ils abordent, souvent en tâtonnant, une technique nouvelle pour eux, chez Citroën « traction avant » signifie : 34 ans d'expérience et d'études, 34 ans de coude-à-coude avec le progrès. Cette expérience, ces études, ce progrès, Dyane en est la riche héritière : sa tenue (de route) est irréprochable. La suspension y participe en même temps qu'elle constitue un élément non négligeable du confort. Roues avant et roues arrière sont reliées de chaque côté par un ressort hélicoïdal protégé de l'extérieur, avec amortisseurs hydrauliques sur les roues arrière et amortisseurs à friction sur les roues avant. Dyane a le pied sûr : chacune de ses quatre roues indépendantes est équipée d'un batteur à inertie, dispositif qui est pour une grande part dans l'adhérence souvent stupéfiante des AMI 6 et 2 CV. Dyane ne craint pas l'effort, elle ne s'essouffle jamais et son cœur bat toujours au même rythme régulier : elle est animée par un moteur de deux cylindres à plat refroidi par air. Le moteur à 2 cylindres opposés constitue la meilleure solution qui se puisse trouver pour une voiture de la catégorie de Dyane. Il est d'une robustesse à toute épreuve, d'une architecture solide, naturellement bien équilibré, d'une remarquable économie de fonctionnement et d'entretien. Il peut sans inconvénient tourner longtemps à son plus haut régime, ce qui — avec l'aide d'une tenue de route sans défaut — permet de réaliser de hautes moyennes. Refroidi par air, ce moteur ne craint ni le chaud ni le froid — sous n'importe quel climat et à n'importe quel régime — et démarre à la première sollicitation quelle que soit la température extérieure.

Est-ce tout? Non, bien sûr. Freins efficaces, direction douce et précise, sans à-coups, embrayage classique ou à auxiliaire centrifuge (conduite à « 2 pédales » si agréable en circulation urbaine), boîte maniable à 4 vitesses toutes synchronisées et bien étagées, conduite facile, pédalier suspendu. De multiples et ingénieux détails d'aménagement complètent et parachèvent une conception d'ensemble cohérente : finition de la planche de bord au dessin moderne et net, système complet de chauffage — dégivrage et aérateur — désembueur réglable en volume et en direction, glaces à double coulissement « multi-positions » et vide-poches intérieurs sur les portières avant, deux pare-soleil, serrures de sécurité commandées à distance aux quatre places, poignées extérieures de forme originale, poignées intérieures incorporées pour ne présenter aucune saillie, capot à verrouillage intérieur, un essuie-glace à grande surface...

Dyane naturally has a front-wheel drive. Nowadays, this is nothing original: all the world's car manufacturers are, one after the other, adopting this solution. But whereas they are all more or less groping after a technique new to them, "front-wheel drive" in Citroën parlance means 34 years of experience and study, 34 years hobnobbing with progress. This experience, this study, this progress are Dyane's fantastic heirloom: its conduct (on the road) is beyond reproach. Suspension plays no mean part in this, and also in comfort, of which it is an important factor. Front and rear wheels on either side are connected by a helical spring protected from the outside, with hydraulic dampers at the back and friction shock-absorbers on the front wheels. Dyane is sure-footed: each of its four independent wheels is fitted with an inertia arm damper, a device which plays a major rôle in the

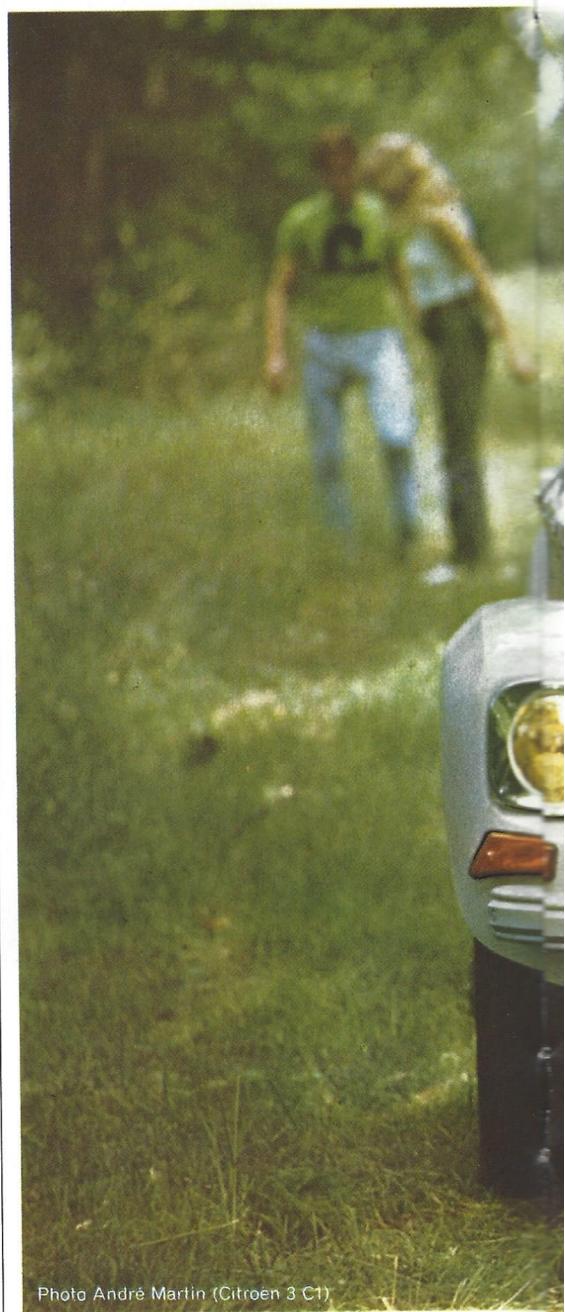


Photo André Martin (Citroën 3 CV)

Confortable et facile à vivre, maniable et facile à conduire, robuste et facile à entretenir, Dyane est une voiture résolument de son temps, sans préjugé et sûre d'elle. Les carrefours les plus encombrés s'ouvrent devant elle. D'une file à l'autre, elle se glisse, elle se faufile et trouve sa place sans tracas, sans provocation, sans agressivité. Elle est comme chez elle, elle connaît tous les trucs, mais n'en abuse pas. Elle passe où il faut et s'arrête où l'on veut. Ses qualités de base, économie, robustesse, confort, sécurité, s'enrobent d'un petit air de charme qui les font paraître encore plus naturelles et plus agréables. Dyane veut bien être ce qu'elle est, à toute épreuve, loisirs-travail, passepartout et toujours prête, mais elle veut y mettre des formes pour le faire apprécier davantage et presque sans qu'il y paraisse. Elle veut être aimée pour elle-même et non plus seulement pour ce qu'elle fait.

often amazing road-holding capacity of AMI 6 and 2 CV on any type of surface. Dyane is not afraid of hard work, never gets out of breath, and its heart always beats at the same regular rhythm: like AMI 6 and 2 CV, it is driven by a flat-twin, air-cooled engine. The opposed-cylinder flat-twin engine is the very best solution that can be found for a car of Dyane's category. It will stand up to anything, its architecture is strong and in natural balance, and it is remarkably cheap to operate and maintain.

Being aircooled, the engine fears neither heat nor cold and it starts at first go no matter what the outside temperature. Is this all? No, of course not : efficient brakes, smooth, accurate, jerkless steering, classic clutch or auxiliary centrifugal clutch (for the pleasure of "2-pedal driving" in town), smooth synchromesh 4-speed gear-box with well-distributed ratios.







Dyane prend place entre la 2 CV et l'AMI 6. Comme elles, Dyane est peu dépensière. Voiture jeune faite pour les jeunes, ses exigences sont modestes, son budget d'entretien presque nul. Voiture féminine faite pour les femmes, elle parvient — ce qui n'est pas toujours facile — à satisfaire à la fois leurs goûts et leurs besoins : elle est pratique et pourtant jolie. Elle a l'allure d'une berline et rend les services d'un break. Elle transporte sans rechigner famille, amis, paquets, chiens et mari. Dyane a quatre places et cinq portes. La cinquième porte est un grand hayon arrière à lunette incorporée. Il ouvre sur un compartiment bien dégagé (roue de secours et outillage sont logés sous le capot sur le modèle confort) dont

Dyane's place lies between the 2 CV and the AMI 6. Like its sisters, Dyane is no spendthrift. A car for young people, its demands are few and its maintenance budget of the slimmest. A feminine car designed for women, it manages—and this is by no means always easy—to satisfy both their tastes and their needs: a handy car, it still remains a good-looker. It has the appearance of a 4-door saloon but can assume the tasks of an estate car. Without demur, it will carry the family, friends, parcels, dogs, and even husbands. Dyane is a 4-seater with four doors. The fifth door is large tailgate with inset rear window. It opens on to a spacious compartment (spare wheel and tools are lodged under the bonnet in the "comfort" model) whose already appreciable size (8.8 cu.ft. as

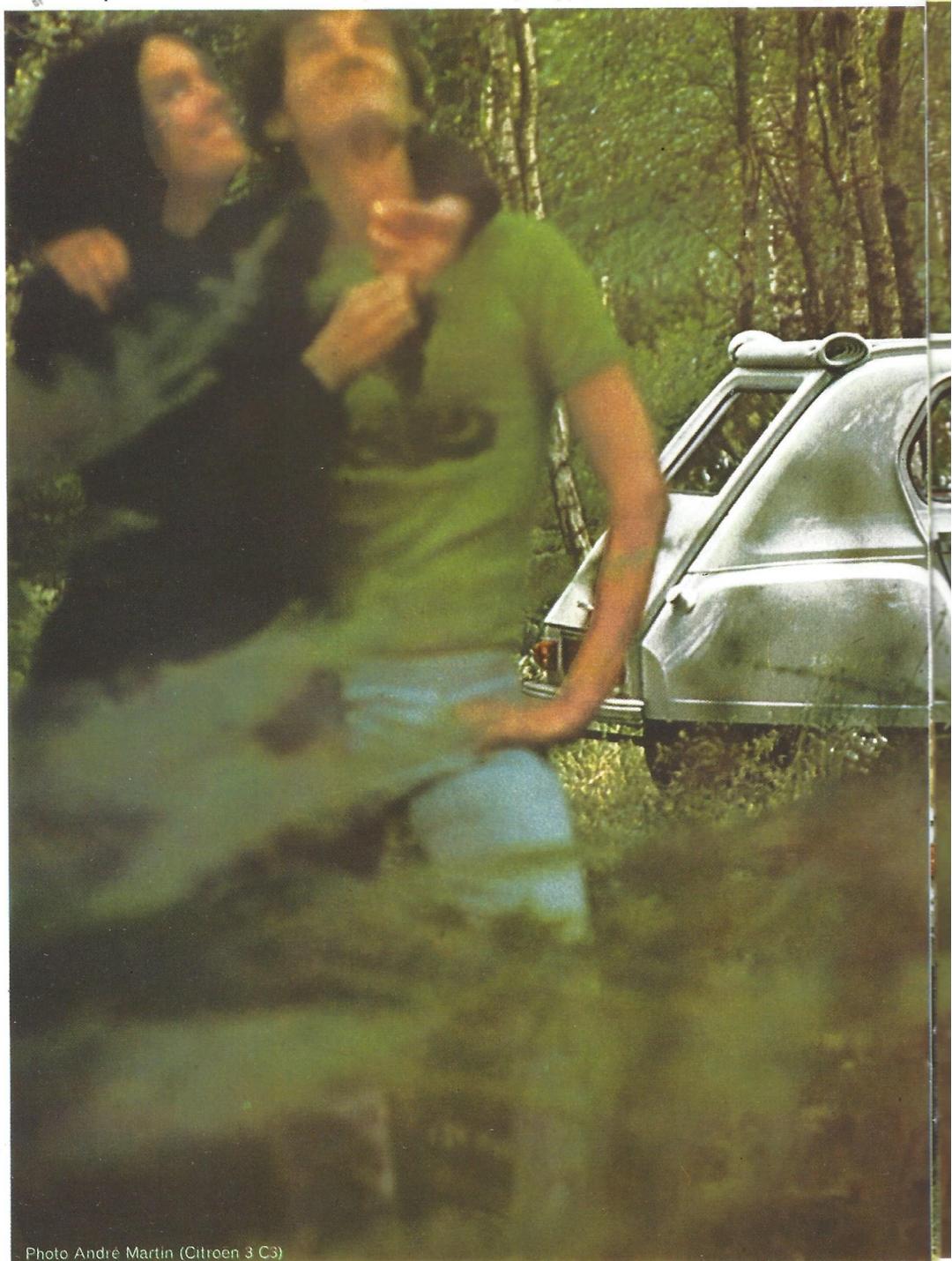


Photo André Martin (Citroën 3 C3)

la grandeur déjà très appréciable (0,254 m³ contre 0,180 m³ pour la 2 CV) peut être considérablement développée si l'on enlève la banquette arrière amovible ou si on la replie (banquette rabattable sur option).

Dyane a une silhouette bien à elle. Sa carrosserie présente des lignes franches et sans mièvrerie. Les phares, à enjoliveurs carrés, sont encastrés dans les ailes. Les portes latérales sont galbées en creux. Le capot plat à trois nervures dégage la vue du conducteur. Le toit plat augmente la garde au-dessus de la tête des passagers, donne de la nervosité à la ligne de la voiture et contribue à l'élégance de sa ligne. Il est découvrable, avec deux positions qui combinent ainsi les avantages du toit ouvrant aux attraits du cabriolet.

against 6.4 for the 2 CV) can be considerably increased if the removable rear seat is taken out or if the seat is folded (folding seat optional).

Dyane has a very individual silhouette. Its body has clean-cut, unaffected lines. The square-rimmed headlights are sunk into the wings. The side doors have a hollow curve. The flat bonnet, with three longitudinal ribs, gives the driver excellent visibility. The flat roof, allowing passengers more head-room, also lends a certain dash to the car's lines and adds to their smartness.

It can be opened in either of two hood positions. Dyane thus combines the advantages of a sliding roof and the high degree of fascination of a luxurious convertible.





Dyane existe en deux versions : Confort et Luxe (présentation plus dépouillée).

Moteur : 2 cylindres à plat 425 cc (alésage 66, course 62). Refroidissement à air. Rapport volumétrique 7,9. Culasses hémisphériques en aluminium. Soupapes en tête. Radiateur d'huile. Carburateur avec pompe de reprise. Puissance effective 21 Ch SAE de 5 500 à 6 000 t/mn (18,5 Ch DIN à 4 750 t/mn). Couple maxi SAE 3 m/kg à 4 750 t/mn (DIN 2,9 m/kg à 3 500 t/mn).

Boîte de Vitesses : 4 vitesses synchronisées + marche arrière.

Direction : à crémaillère. Rayon de braquage 5,50 m.

Transmission : traction avant. Joints homocinétiques doubles (de série sur Confort, en option sur Luxe). Couple cône 8 × 29. Embrayage monodisque à sec, au choix : normal ou à commande auxiliaire centrifuge.

Suspension : à ressorts hélicoïdaux, interaction longitudinale entre roue avant et roue arrière indépendantes. Amortisseurs hydrauliques sur roues arrière, à friction sur roues avant.

Batteurs à inertie.

Pneus : 125 × 380 Michelin X à chambre incorporée.

Freins : hydrauliques sur les 4 roues. Tambours avant à la sortie du différentiel. Surface totale 386 cm². Frein de secours à main à verrouillage de sécurité agissant sur roues avant.

Poids et encombrement : poids ODM 570 kg modèle luxe 585 kg modèle confort. Poids total en charge : 910 kg. Longueur hors-tout 3,90 m. Largeur hors-tout 1,50 m. Hauteur hors-tout (à vide) 1,54 m. Volume du coffre : 250 dm³.

Capacités : Essence 20 litres. Huile moteur 2 litres, boîte de vitesses 1 litre.

Performances : Vitesse maximale 99 km/h. Consommation 5 à 6,5 litres selon moyenne (4,97 litres selon norme DIN 70 030).

Coquettishly, Dyane sports two versions: "Comfort" and "Luxury" (the latter a little less finicky as to details).

Engine: Flat twin, capacity 425 cc (bore 2.598", stroke 2.441"). Air cooled. Compression ratio 7.9/l. Hemispherical aluminium cylinder heads. Overhead valves. Oil radiator. Carburettor with accelerator pump piston. Effective output: 21 b.h.p. SAE between 5,500 and 6,000 r.p.m. (18.5 HP DIN at 4,750 r.p.m.). Maximum torque SAE 3 m/kg (21.7 lbs ft.) at 4,750 r.p.m. (DIN = 21.0 lbs ft. at 3,500 r.p.m.).

Gear-box: 4 synchromesh forwards speeds.

Steering: rack-and-pinion. Turning radius: 18 ft.

Transmission: front wheel drive. Dual constant velocity couplings (standard on the "Comfort" model, optional on the "Luxury"). Driving pinion to crown wheel reduction ratio: 8/29. Single-plate dry clutch, with option of either standard clutch or auxiliary centrifugal clutch.

Suspension: helical springs with longitudinal interaction between independent front and rear wheels. Hydraulic dampers on rear wheels, friction dampers on front wheels. Inertia arm dampers.

Tyres: Michelin X, 125 × 380.

Brakes: Hydraulic 4-wheel braking system. Front drums at the output ends of the differential. Emergency handbrake with safety lock on front wheels.

Weight and dimensions :

Weight in working order 1.257 lbs in the "Luxury" version, 1,290 lbs in the "Comfort" version. All-up weight: 2,006 lbs. Overall length: 12' 9 1/2"; Overall width: 4' 10 3/4". Overall height (empty): 5' 0 1/2". Luggage boot capacity: 8.8. cu. ft.

Tank capacity : Petrol 4.4 gals.

Performance figures: maximum speed 61.5 m.p.h. Petrol consumption 5 to 6.5 litres per 100 km (43.5 to 56.5 m.p.g.) according to average speed. DIN standard 57 m.p.g..





BERLINE : OPTIONS NOUVELLES BREAK : UN MODELE « CLUB »



Photo de Seynes (Citroën n° 2 B 49)

L'AMI 6, Berline ou Break, avait connu l'an dernier plusieurs modifications importantes : alternateur, insonorisation plus poussée, nouvelle planche de bord, nouvelle calandre. Cette année, il n'y a guère à signaler qu'une amélioration qui intéresse les vitres des portières avant, désormais à double coulissement.

Mais si les modèles de série ne subissent pas d'autre changement, deux options supplémentaires sont proposées pour la berline (le toit ouvrant et, pour certaines couleurs, le toit peint dans la teinte de la carrosserie) et une nouvelle version du break voit le jour, le modèle « Club » qui est un peu au Break AMI 6 ce que la « Pallas » est à la DS : finition luxueuse, matériaux sélectionnés. Extérieurement le break AMI 6 Club se différencie des breaks de la série courante par des baguettes de protection en inox ainsi qu'un système optique de quatre phares ronds groupés deux par deux à la place des phares rectangulaires.

A l'intérieur : tapis en moquette, sièges avant individuels à dossier réglable en inclinaison, garnissage mixte : assise et dossier en tissu bordé de bourrelets en simili, vide-poche sur le côté extérieur du siège, garnissage de portières assorti.

The AMI 6, in 4-door saloon and in Estate car versions, had already last year undergone several major modifications: alternator, better sound-proofing, new dashboard, new front grille. This year, there is nothing much to report apart from an improvement concerning the windows of the forward doors, which are now double-slide mounted.

Now if standard models have no other modifications; two extra optional features are offered where the 4-door saloon is concerned: a sliding roof and, in certain colour-schemes, a roof of the same colour as the body; there is also a new version of the estate car, the estate "Club" model which is to the standard AMI 6 estate car what "Pallas" is to the standard DS.



Ph. de Seynes (Citroën 2 BD 2)

ELLE CONTINUE!

NEVER SAY DIE

Toujours semblable, toujours différente, la 2 CV, sans cesse améliorée depuis sa première apparition publique en 1948, continue sa brillante carrière sous la forme du modèle AZL, avec un embrayage normal ou un embrayage centrifuge, au choix.

Always the same, yet always different, the 2 CV, constantly improved since its first public appearance in 1948, pursues its brilliant career in the form of model AZL, with normal or centrifugal clutch, as desired, and the design of an all-purpose car.

la 2 CV n'a rien perdu de son charme, ni l'AMI 6 de son éclat

PHOTOTHÉQUE *DAVANE*



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.



échos

ELLE CONTRE-BRAQUE



Photo ÖAMTC Bildstelle
(Citroën N° 10.262)

VIENNE (Autriche). C'est un véhicule peu banal que la 2 CV mise en service par l'ÖAMTC, l'Automobile Club d'Autriche, sur sa piste d'entraînement : elle est équipée de roues arrière directrices ! Il s'agit d'une voiture-école destinée à éduquer les réflexes des conducteurs et à leur apprendre sans douleur l'art et la manière du contre-braquage. L'élève se sert de la direction normale sur les roues avant, le moniteur manœuvre discrètement les roues arrière par l'intermédiaire d'un levier. Même sur sol sec et à basse vitesse on a l'impression délicate que la voiture dérape sur du verglas ou une tache d'huile. Peu à peu l'élève apprend ainsi à corriger les dérapages et à rester maître de sa voiture.

YES ! IT HAS REAR STEERING

VIENNA (Austria). The 2 CV put into service on its training track by the OAMTC, or Austrian Automobile Club, is no common vehicle: it is fitted with rear steering! This is a tuition car intended to educate driver reflexes and to teach them how to apply opposite lock without tears. The pupil uses normal steering on the front wheels, while the teacher slyly wiggles the rear wheels with a lever.

Even on dry ground and at low speeds, you have the delightful impression that the car is skidding on an oil patch or on an iced-up road. The pupil thus gradually learns this art.

2 CV DE BELLE MINE

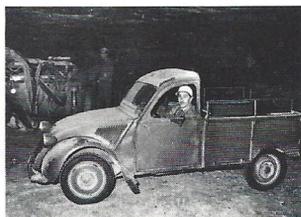


Photo Lotte (Citroën N° 10.67)

NANCY (France). A Varangeville, près de Nancy, sous les collines des vergers à mirabelles, un trésor est enfoui : un banc de sel gemme exploité depuis plus d'un siècle par la mine de St Nicolas. Là, à près de 200 mètres sous terre se trouve une 2 CV. Descendue en pièces détachées elle a été immédiatement reconstituée et transformée en "pick up". Depuis elle s'active au fond et a parcouru des milliers de kilomètres, effectuant les travaux les plus divers et rendant d'appréciables services. Elle a même une utilisation qui n'avait pas été prévue : pendant la pose, les mineurs qui n'ont pas leur permis apprennent à conduire avec elle. Voilà une anecdote qui ne manque pas de sel !

2 CVs MINE'S A MINER !

NANCY (France). At Varangeville, near Nancy, hidden under the rolling the mirabelle-plum orchards, a treasure lies buried: a layer of rock-salt, worked for over a century by the St. Nicolas Mine. And here, about 650 ft below ground level, is a 2 CV. Taken down into the mine completely dismantled, it was immediately re-assembled and transformed into a "utility". Since that day, it has been busy as a bee in its

underground hive and has done thousands of miles, taking on the most varied tasks and generally making itself useful. In fact, it even has one use which nobody had thought of : during breaks and whenever possible, the miners who haven't yet got their driving license learn how to drive. This true story is deep, rather than tall, so you needn't take it with a grain of salt !

DES VETERANS



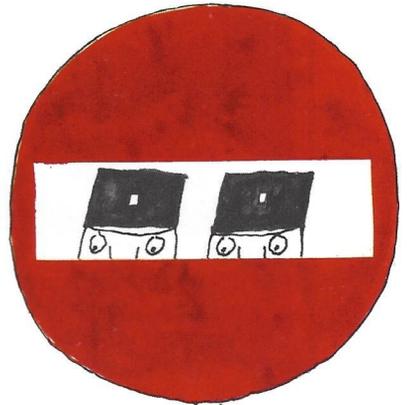
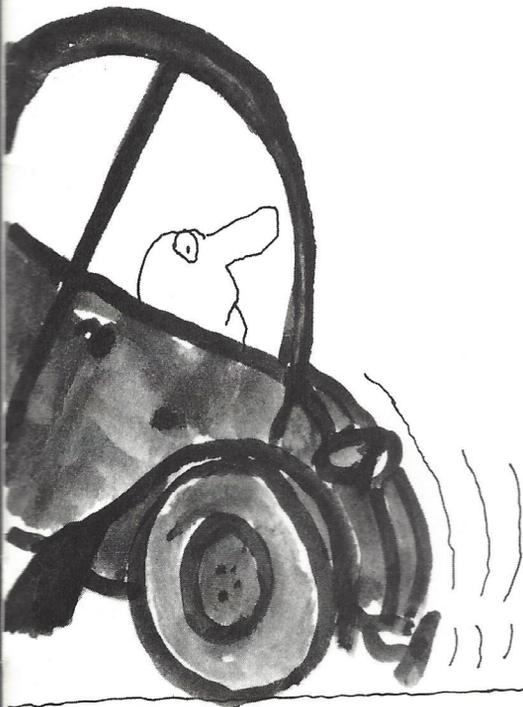
Photo Bogdan Jovicic
(Citroën n° 10.256)

ZAGREB (Yougoslavie). Deux 11 CV Traction-avant se sont distinguées en terminant seconde et quatrième dans une course échevelée pour moteurs vétérans (ouverte seulement aux voitures construites avant 1940) disputée sur dix tours d'un circuit de 1.500 m en pleine ville. Le club des fanatiques yougoslaves de Citroën a été fondé il y a près d'un an.

OLD-TIMERS

ZAGREB (Jugoslavia). Two 11 CV Citroën front-wheel drive cars won their laurels by finishing second and fourth in a crazy race for veteran engines (open only to cars built before 1940), fought over ten laps round a course of 1.500 metres (nearly one mile) in the centre of the town. It is now nearly a year since the Citroën Fans Club was founded. Old-car lovers are growing ever more numerous in its membership.

échos



« TARGA » CEVENOLE

tourisme de série : 2 DS 21 en tête
NEYRET 1^{er}, OGIER 2^e



Photo Sejnost (Citroën n° 7. 207)

Disputée les 27 et 28 mai sur les routes étroites et sinueuses du massif de l'Aigoual, la Ronde Cévenole comportait cette année dix tours d'un circuit montagneux de 45 km : 44 km chronométrés au 5^e de seconde, le 45^e servant de secteur de liaison. En d'autres termes : 440 km de course de vitesse pure sur un parcours très accidenté passant de 368 m d'altitude (près du Vigan) à 1.326 m (col de la Luzette), ne comportant pas moins de 800 virages et épingles, avec des dénivellations allant jusqu'à 14 %. Cette nouvelle et spectaculaire formule valut à la Ronde Cévenole le surnom mérité de « Targa Florio » française et permit à Citroën d'enregistrer un nouveau succès : non seulement se retrouvent toutes à l'arrivée les quatre DS 21 présentées au départ, deux le premier jour (compétition des voitures de tourisme) et deux, à la carrosserie allégée, le second (GT, Sport et prototype), mais encore Neyret-Capdeville (DS 21) remportent le classement général des voitures de

Fought out on 27th and 28th May on the narrow, winding roads of the Aigoual Range, the "Ronde Cévenole" this year included ten laps round a 28-mile mountain circuit: 44 km (27.4 miles timed to within 1/5 second), and the 45th (or the last 6/10 mile) acting as a "liaison" stretch. In other words, 440 km (275 miles) of pure speed racing on a very difficult course going from 1,200 ft (near le Vigan) to 4,350 ft (Col de la Luzette), and including no fewer than 800 bends and hairpins, with gradients as steep as 14 per cent (1 in 7). This new, spectacular formula servedly earned the "Ronde Cévenole" the nickname of "French Targa Florio" and allowed Citroën to add one more success to its store: not only were the four DS 21 starters all there at the finish, two on the first day (touring car competition), and two more, with lighter bodies (GT, Sports and prototype categories) on the second day, but Neyret-Capdeville (DS 21) moreover won the standard touring model

J.-C. Ogier dans la ronde. (Photo Sejnost - Citroën n° 7. 206)



tourisme de série devant Ogier-Ogier (DS 21), 2^e au même classement général. Malgré l'itinéraire très tourmenté et le goudron frais répandu 48 h avant le départ sur une partie de la route qui, soleil aidant, devint extrêmement glissante, les deux DS se suivirent, à environ une minute d'intervalle, tout au long de l'épreuve avec une remarquable régularité, couvrant leur 450 km de virages enchaînés à quelque 80 km-h de moyenne.

Jean-Claude Ogier reprit le volant le lendemain, en sport, et accomplit l'exploit de glisser sa DS 21 parmi les Porsche 904 GTS, les Abarth Carrera, les Alfa Romeo Tubolare, les Lotus, les Alpine... Il termine 3^e au classement général de 45 voitures GT, Sport et Prototypes qui étaient au départ. L'autre DS 21, celle de Lucette Pointet-Mme Arnaud, est 8^e au classement général.

general classification, in front of Ogier-Ogier (DS 21), 2nd in the same general classification.

Despite the very tortuous route, and the tar spread a bare 48 hours before the start on a part of the road which, with the sun's help, became very slippery, the two DS followed one another, at about 1 minute's interval, throughout the test and with remarkable regularity.

Jean-Claude Ogier again took the wheel on the following day, in the Sports category, and achieved the performance of slipping his DS 21 in among the Porsche 904 GTSs, the Abarth Carreras, the Lotuses, the Alpines... He finished third among the 45 starters in the GT, Sports and prototype categories. The other DS 21, that of Lucette Pointet-Mme Arnaud, finished 8th in the general classification.

RALLYE DE GENEVE

LUCETTE POINTET coupe des dames
et 1^{ère} en sport-prototypes

Au Rallye International de Genève, disputé du 15 au 18 juin dans les Alpes suisses et françaises sur un itinéraire très sélectif de 2.000 km avec 13 épreuves spéciales, Citroën avait engagé deux voitures : celle de l'équipage Robert Neyret-Jacques Terramorsi (DS 21, groupe 1) et celle de Lucette Pointet-Michèle Véron (DS 21, groupe VI). 75 voitures étaient au départ, 26 à l'arrivée. Neige, pluie et brouillard. Avec sa DS 21 à la carrosserie simplement allégée, Lucette Pointet a remporté la Coupe des Dames et le classement général des groupes IV, V et VI réunis (voitures de sport, spéciales et prototypes). Dès le premier tronçon chronométré, elle avait pris la tête et elle augmenta sans cesse ensuite son avance sur ses concurrents immédiats : Ford Shelby 350, Alpine, Alfa Giulia GT, Porsche 912.

Robert Neyret, de son côté, bien que s'étant trompé plusieurs fois de parcours, faute d'avoir eu le temps de reconnaître suffisamment l'itinéraire, s'est classé 7^e du classement général Tourisme et Grand Tourisme, 4^e du groupe I et 1^{er} de la classe de plus de 1.600 cc où se trouvaient réunies Ford Mustang, Lancia Flavia, Triumph 2.000, BRM 2.000, Volvo 122 S, Rover TC.

In the International Geneva Rally, which took place between 15th and 18th June in the Swiss and French Alps over a very selective route covering some 1,240-odd miles and including 13 special tests, Citroën had entered two cars: that of the Robert Neyret—JacquesTerramorsi team (DS 21, group I), and that of Lucette Pointet-Michèle Véron (DS 21, Group VI). Out of 75 cars at the start, only 26 finished. Snow, rain and fog on the course.

In her DS 21, whose body had simply been lightened, Lucette Pointet won the Ladies' Cup and was first in the general classification for Groups IV, V and VI (Sports cars, special cars and prototypes). From the first timed stretch on, she was in the lead; and this she was ceaselessly to increase over her closest competitors: Ford Shelby 350, Alpine, Alfa-Romeo Giulia GT and Porsche 912...

For his part, Robert Neyret, although he had on several occasions committed errors of navigation and gone off course, not having had sufficient time to reconnoitre it, was 7th in the Tourist and GT categories, 4th in Group I and 1st in the over-1600 cc class where he was up against Ford Mustang, Lancia Flavia, Triumph 2000, BRM 2000...



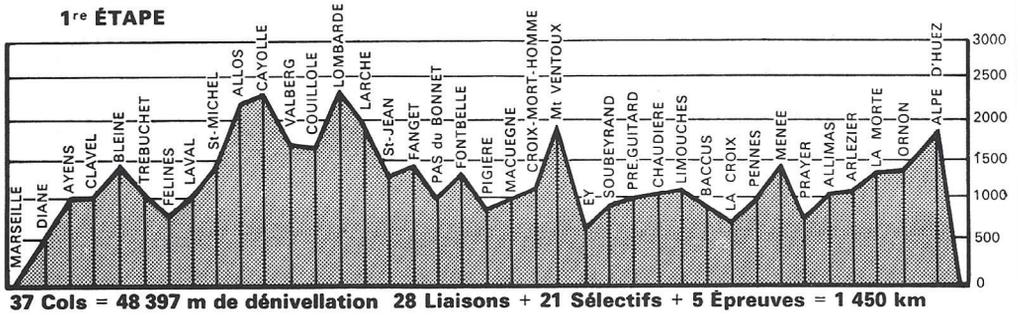
Lucette Pointet (photo Buscarlet. Citroën n° 7.211)

Robert Neyret (photo Buscarlet. Citroën n° 7.212)

COUPE

le quart des voitures classées : des DS 21

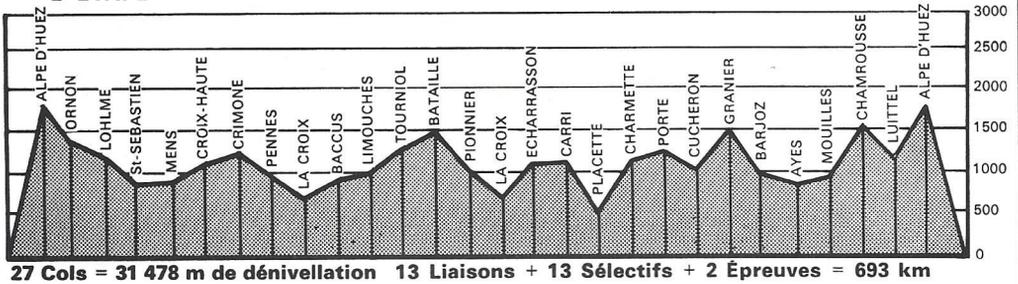
1^{re} ÉTAPE



DES

NEYRET-TERRAMORSI 1^{er} en tourisme de série

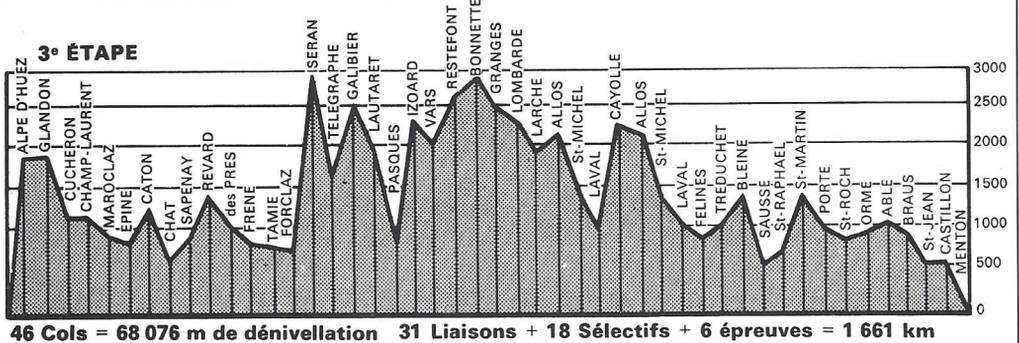
2^e ÉTAPE



ALPES

seules rescapées en tourisme : les CITROEN

3^e ÉTAPE



La 28^e Coupe des Alpes, disputée du 4 au 8 septembre, a été la plus difficile qu'on ait jamais connue depuis que cette épreuve existe. Elle comportait 3.800 km à parcourir en trois étapes de Marseille à Menton, avec 52 tronçons sélectifs, 13 épreuves spéciales, 110 cols alpins et une dénivellation totale de 148.000 m.

Sur 79 voitures ayant pris le départ, 15 seulement furent classées à l'arrivée. Parmi celles-ci, plus du quart sont des Citroën : les DS 21 de Neyret-Terramorsi, Verrier-Syda, Barde-Flandrin, Marang-Nithart.

Renouvelant la victoire de Lucien Bianchi l'an dernier, Robert Neyret remporte la 1^{re} place du classement général Tourisme de série. S'étant assuré dès le début une avance considérable sur ses concurrents en tourisme de série, Robert Neyret fit une

The 28th "Coupe des Alpes", fought out between 4th and 8th September, was the most difficult ever known since this trial was created. It consisted of 3,800 km (2,350 miles odd), to be run in three main stretches from Marseilles to Mentone, with 52 selective sub-stretches, 13 special trials, 110 alpine passes to be negotiated and changes in altitude totalling 148,000 metres (485,000 feet).

Out of 79 cars present at the start, only 15 were placed on arrival. Among these, more than one quarter were Citroëns: DS 21s driven by Neyret-Terramorsi, Verrier-Syda, Barde-Flandrin and Marang-Nithart.

Repeating Lucien Bianchi's victory last year, Robert Neyret took first place in the general classification for standard touring car. Having, from the start,

course prudente (autant qu'on puisse être prudent dans cette course de vitesse pratiquement ininterrompue qu'est devenue la Coupe des Alpes), sa place de 7^e de classement général scratch n'en a que plus de valeur.

Robert Neyret, auquel ses activités professionnelles ne permettent pas de participer à toutes les épreuves de la saison, a néanmoins enregistré cette année de brillants succès à chacune des sorties de sa DS 21 : après avoir remporté la 1^{re} place au classement général des voitures sans limitation dans l'usage des pneumatiques au Rallye Monte-Carlo, il s'est classé 1^{er} au classement général toutes catégories dans le Critérium Neige et Glace, et 1^{er} en tourisme de série dans le Rallye Lyon-Charbonnières.

Une fois encore, dans un rallye qui constitue sans doute la plus dure épreuve routière européenne, les DS font jeu égal avec des voitures de sport et des engins spécialement étudiés pour la compétition — quand elles ne les devancent pas.



Neyret dans le col du Trébuchet (photo Sejnost, Citroën n° 7, 215).

secured the lead over his direct competitors in the standard touring class, Robert Neyret took things cautiously (if one can talk about caution in the practically uninterrupted speed race which the Coupe des Alpes has become), and his 7th place in the scratch general classification is therefore all the more praiseworthy.



Neyret dans le col de Felines (photo Sejnost, Citroën n° 7, 214).

COUPE DES PYRENEES

LUCETTE POINTET
coupe des dames

Dans la Coupe Internationale des Pyrénées, disputée les 3 et 4 juin sur 650 km en deux boucles (l'une de nuit, l'autre de jour) coupées d'étapes spéciales accidentées et empruntant la plupart des grands cols pyrénéens, l'équipage Lucette Pointet-Michèle Véron (DS 21) a remporté de haute lutte une Coupe des dames très disputée en terminant 4^e au classement général absolu derrière une Lotus Elan, une Matra, une Porsche GTS, et devant une Alpine, une Mustang, etc...

Un mois plus tard, le même équipage et la même voiture se classait 8^e (sur 127 voitures au départ) dans le Rallye Mont Blanc.

In the Coupe Internationale des Pyrénées, striven for over two loops (one in daytime, the other at night) on 3rd and 4th July over 650 km (400 miles), with intermediate special stretches over hilly ground including most of the toughest passes of the Pyrenees, the team, consisting of Lucette Pointet and Michèle Véron (DS 21) swept off the Ladies' Cup by coming in 4th in the general classification for all categories, behind a Lotus Elite, a Matra and a Porsche GTS, and in front of an Alpine, a Mustang, and so on. One month later the same team, in the same car, came in 8th (out of 127 cars at the start) in the Mont-Blanc Rally.



CHEZ L'ANTIQUAIRE

Citroën 10 hp type B 2-1923

C'est en 1923 qu'apparut cette variante de la B 2 (dont le torpédo luxe, premier modèle en date, avait vu le jour en Juin 1921). Comme tous les coupés de ville de l'époque, encore inspirés du fiacre, c'est une voiture de maître à "conduite extérieure". Elle est l'auto "chic", celle des premières au théâtre français et des galas à l'Opéra. Chauffeur en livrée indispensable.

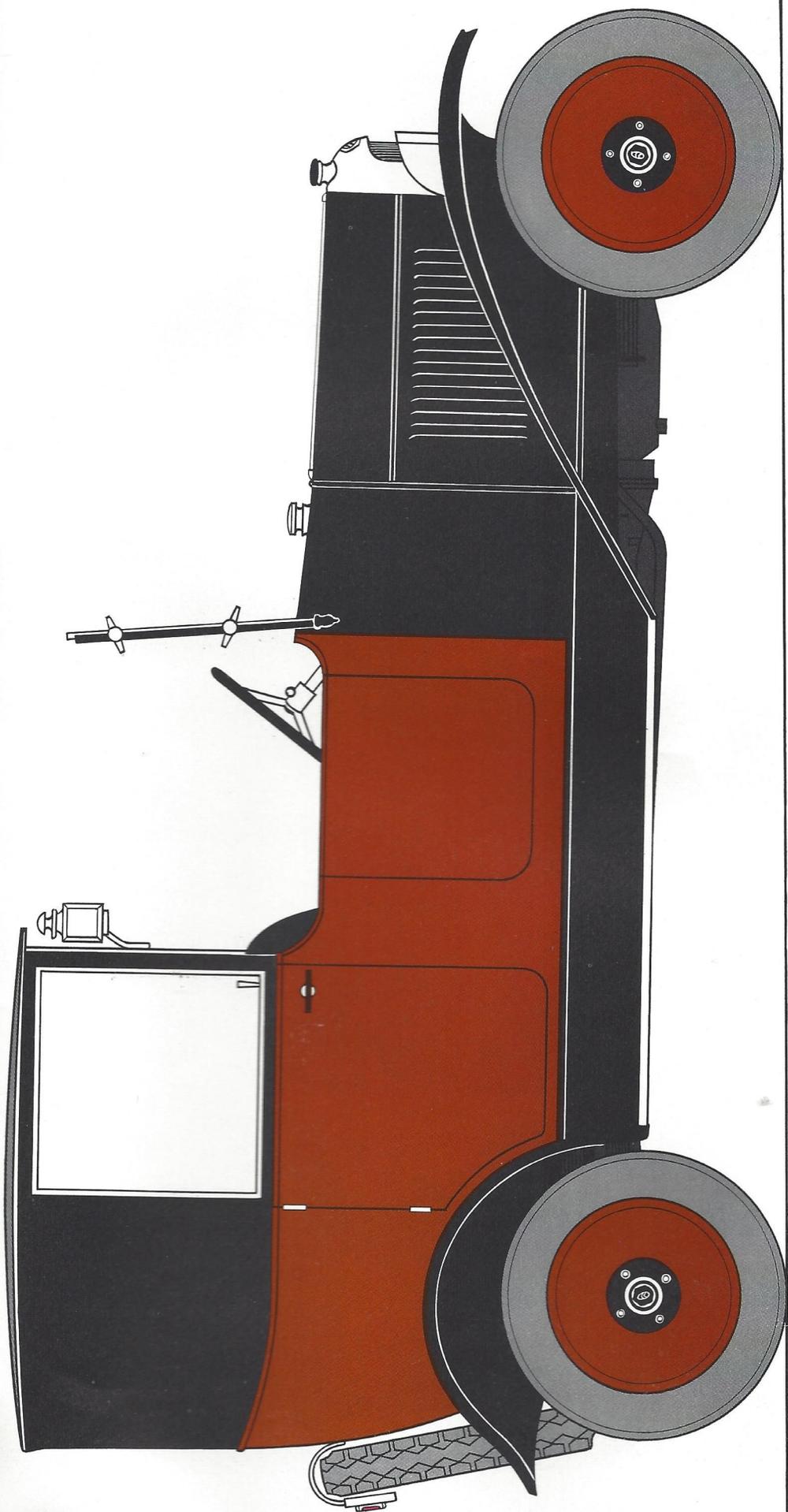
This version of the B2 (the "torpedo luxe" 4-seater tourer version of which the first model of the series had come out in June 1921) appeared in 1923. Like all "coupés de ville" of the period, it still took its inspiration from the four-wheeler cab, and was a chauffeur-driven car with "outside drive". It was the "smart" car, the only thing to be seen at premieres at the Comédie Française.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type B 2 alias 9/10 HP. Puissance fiscale 9 CV.

MOTEUR : dérivé du moteur de la type A (modèle précédent), 4 cylindres monobloc, à soupapes latérales, culasses amovibles, alésage 68 mm, course 100 mm, cylindrée 1.452 cc. Vilebrequin à 2 paliers. Puissance réelle 20 Ch à 2.100 tr/mn. Allumage par magnéto RB. Démarrage électrique. Circulation d'eau par thermo-siphon. Radiateur à grande surface. Réservoir d'essence (25 l) en charge sous auvent AV. Carburateur Solex horizontal en bronze avec volet de départ commandé par tirette. **BOITE DE VITESSES :** 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. **TRANSMISSION :** arbre avec flectors Hardy, pont AR. **ECLAIRAGE :** électrique. **SUSPENSION :** ressorts 1/4 elliptiques inversés à l'AV, doubles 1/4 elliptiques superposés à l'AR réalisant un effet d'auto-amortissement grâce à des flexibilités différentes (pas d'amortisseurs séparés), **FREINS :** A pied sur mouvement, poulie à la sortie de boîte (pédale à droite de l'accélérateur). A main sur tambours des roues AR. **PNEUS :** 710 x 90. A partir de 1924 pneus « Confort » 730 x 130 (2,2 kg/cm²) **CHASSIS :** Empattement 2,835 m. Voies AV et AR 1,90 m. Longueur hors tout 3,68 m. Largeur hors tout 1,41 m. Hauteur 1,83 m. **POIDS :** à vide 1010 kg. **CARROSSERIE :** Coupé de ville (poste de conduite extérieur, à portes et pare-brise). **PERFORMANCES :** Vitesse maximale 72 km/h. Consommation aux 100 km : essence 8 lit., huile 0,250 lit.

TECHNICAL SPECIFICATION :

Citroën type B2 alias 9/10 h.p. French Treasury rating 9 h.p. ENGINE: derived from that of the type A (previous model), 4 cylinders, monobloc, side valve, removable cylinder heads, bore 68 m.m., stroke 100 m.m., capacity 1,452 c.c. 2 bearing crankshaft. Actual power 20 b.h.p. at 2,100 r.p.m. R.B. magneto ignition. Electric starter. Thermosiphon water circulation. Large surface area-radiator. Aluminium 3 bladed fan driven by a flat belt. Pressure greasing petrol tank (251. 5.5. gals.) Horizontal bronze Solex carburettor with pull-button controlled starting choke system. CLUTCH: single dry plate. GEAR-BOX: 3 speed ball change lever in the centre of the floor. TRANSMISSION: prop-shaft with Hardy couplings. ELECTRIC LIGHTING. SUSPENSION: inverted 1/4 elliptic springs at the front, double superimposed 1/4 elliptic springs at the rear, self shock absorbers due to varying flexibility (no separate shock absorbers). BRAKES: foot brake on shaft, pulley on gearbox drive shaft (pedal on the right of the accelerator). Handbrake on rear wheel drums. TYRES: 710 x 90. CHASSIS: wheelbase 9' 5". Front and rear tracks 6' 0". Over-all length 12' 0 1/4". WEIGHT: empty, 2227 lbs. BODY: "Coupé de ville" (driver's seat outside, with doors and wind-screen). PERFORMANCE: maximum speed 45 m.p.h. Consumption: petrol 36 miles per gallon; oil 0,7 pints per 100 km.



Dessin d'Oliver

Citroën type B 2 coupé de ville, 1923

