16

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
Une nouvelle Citroën : l'AMI 8	4
Photothèque : AMI 8	8
Les Berliet-Citroën	10
Chiffres de production	10
Nouvelle Maserati : l'Indy	12
Citroën-Autobianchi	14
Édition spéciale : Citroën a 50 ans	15
Echos	31
Paul Panhard n'est plus	37
Rallyes	38
Chez l'antiquaire : la C4	42

contents :

	Page
Editorial	*3*
A new Citroën: the AMI 8 Saloon	*4*
Photograph library: the AMI 8	*8*
Citroën-Berliet models	*10*
Production figures	*10*
A new Maserati: the Indy	*12*
Citroën-Autobianchi	*14*
Special feature: Citroën's fifty years	*15*
Echoes	*31*
Paul Panhard	*37*
Rallies	*38*
The antiquary's corner: Citroën C4	*42*

Rédaction, administration : Société Citroën, Service de Presse, 133 quai André Citroën, Paris XV^e^. Téléphone : 828.70.00, (soixante lignes groupées) poste 3300. Télex n° 27817 Paris.

Photo de couverture : Sur la plage encore frileuse, une silhouette dorée se découpe, inscrivant dans ses lignes nouvelles le profil du printemps et l'espoir de l'été : dans le reflet des flaques scintillantes, la berline AMI 8 roule sur le sable blond... jeux d'espace et de lumière que réchauffe un soleil neuf.

On a beach still shivering in the wintry breeze, a golden silhouette stands out, its new lines limning the profile of spring and the hopes of summer : reflected in the glistening pools, the AMI 8 saloon runs over the saffron sands... fireworks of space and light basking in the newly reborn sun.

Photo Raymond de Seynes (Citroën n° 2 C 36)

éditorial

Il n'y avait pas un an que l'accord Citroën-Maserati avait été signé que déjà la presse annonçait pour le salon de Genève 1969 une super-Citroën à moteur Maserati. On sait qu'il faut plus longtemps que cela pour réaliser un nouveau modèle de voiture, mais l'impatience des journalistes et du public n'a d'égale que leur imagination. Quoi qu'il en soit, il y eut tout de même une nouvelle Citroën au Salon de Genève : la berline AMI 8, née avec le printemps (voir nos informations page 4). Il y eut aussi une nouvelle Maserati : l'Indy, carrossée par Vignale (voir page 12). Cependant qu'à quelques kilomètres de là, à Lyon-Vénissieux étaient présentés les camions Berliet-Citroën, premiers fruits visibles de la coopération technique des deux sociétés (voir page 10). Coopération encore, sur le plan commercial et dans le cadre de l'accord Fiat-Citroën, entre Autobianchi et Citroën dans certains pays (voir page 14). Ceci c'est le présent, riche de promesses d'avenir, mais le passé lui aussi a sa place dans ce numéro : 1969 est l'année du cinquantième anniversaire de Citroën. 1919 à aujourd'hui : cinquante ans d'esprit d'avant-garde dans la conception et la construction des automobiles. De cette histoire prestigieuse, nous rappelons quelques dates dans notre Edition Spéciale (page 15).

Barely had a year gone by since the signature of the Citroën-Maserati agreement when the Press was already announcing, for the 1969 Geneva Motor Show, a super-Citroën with a Maserati engine. Everyone knows that it takes longer than that to bring out a new model, but the impatience of public and journalists alike is only exceeded by their imagination. Be this as it may, there was a new Citroën at the Geneva show: the AMI 8 saloon, born for springtime (see page 4). There was also a new Maserati: the Indy, with coachwork by Vignale (see p. 12). Meanwhile, no great distance away, at Lyons-Vénissieux, the Citroën-Berliet trucks were being presented - first visible fruit of the technical co-operation between the two firms (see p. 10). More co-operation, commercially speaking and pursuant to the Fiat-Citroën agreement, between Autobianchi and Citroën in certain countries (see p. 14). This is present-day stuff, full of promise for the future, but the good old days also have their fling in this issue: 1969 is the year of Citroën's 50th anniversary. From 1919 up to now: half a century of the pioneer spirit in designing and building cars. A few dates in this history are highlighted in our Special Edition (see page 15). The past will vouch for the future.

LA BERLINE AMI 8

Plus fine, plus élégante, plus cossue aussi que l'AMI 6, la berline AMI 8 présentée par Citroën en « première mondiale » le 11 mars au Salon de Genève, est plus qu'une simple évolution du modèle qu'elle remplace: d'innovation en innovation, elle a été si profondément transformée qu'on pourrait désormais parler d'une nouvelle voiture.

La carrosserie, dont on remarque d'emblée la nouveauté, habille beaucoup d'autres modifications: la berline AMI 8 a été étudiée, dessinée et réalisée en allant de l'intérieur vers l'extérieur, elle a été conçue à partir de ses occupants.

Les lignes de la carrosserie sont simplifiées, épurées et comme allongées par rapport à celles de l'AMI 6. Alors que les dimensions extérieures sont inchangées, l'AMI 8 a l'aspect d'une plus grande voiture. La vaste lunette arrière est inversée par rapport à celle de l'ex-AMI 6, donc placée dans un plan perpendiculaire à celui du pare-brise, ce qui agrandit l'habitacle. Nouvelle dans sa ligne générale, la carrosserie de l'AMI 8 l'est aussi dans ses détails: calandre, phares rectangulaires aux caractéristiques améliorées, avec un nouvel habillage chromé, nouveaux pare-chocs à butoirs de caoutchouc (comportant à

Slimmer-lined than the AMI 6, more elegant, richer-looking too, the AMI 8 saloon, presented for its "world premiere" at the Geneva Motor Show on 11th March, is more than a mere development of the model it replace: from innovation to innovation, the transformation has turned out so far-reaching that it may now be considered a new car.

The body, whose novelty is immediately noticeable, hides many other modifications: the AMI 8 saloon has been designed and built from the inside out, with its passengers as central preoccupation.

The body's lines are simpler and cleaner, and seem longer, than those of the AMI 6. While overall outside dimensions remain

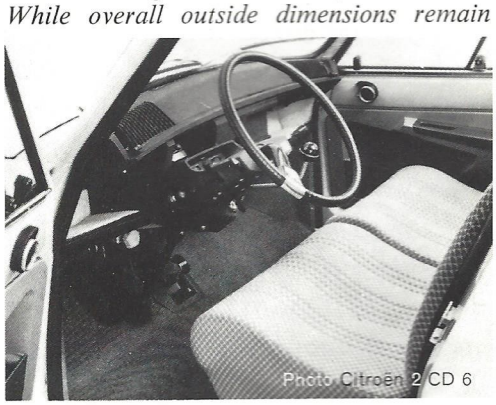


Photo Citroën 2 CD 6

Photo Philippe Dreux (Citroën 2 C 38)

l'arrière un dispositif d'éclairage de la plaque de police et de la serrure de malle), feux arrière intégrés dans les ailes, poignées de portes encastrées, etc...

Plus coquette, plus racée, l'AMI 8 est vêtue de couleurs gaies qui lui sont spécialement réservées: bouton d'or, bleu Danube, vert iris (elles s'ajoutent au vert charmille, au bleu mésange, au blanc stellaire et au beige antilope qu'elle hérite de l'ancienne AMI 6).

Un effort particulier a porté sur la visibilité : les huit glaces de l'AMI 8 procurent à ses occupants une visibilité totale dans toutes les directions. Devant, le pare-brise a été très agrandi, sa base abaissée de 4 cm par rapport à l'ancien modèle; la surface de balayage des essuie-glaces a été augmentée en proportion. Les trois glaces latérales laissent la vue complètement libre sur les côtés, y compris la glace de custode très allongée vers l'arrière afin de supprimer tout angle mort. La lunette arrière est très large et haute: sa surface est la même que celle du pare-brise.

Le poste de conduite lui aussi a été entièrement réaménagé: le tableau de bord et la planche de bord nouveaux sont garnis de bourrelets de sécurité et les commandes, encastrées ou éclipsables aux chocs, sont

unchanged, the AMI 8 looks a larger car. The slope of the wide rear window has been inverted by comparison with that of the ex-AMI 6, and is thus at right angles to that of the windscreen. This gives greater cabin space. The roof is of sheet steel.

New as far as its general line goes, the AMI 8's body is also new in its details: grill, rectangular headlights with improved performance and a new chromium surround, new bumpers with rubber stops (the rear bumper having a built-in light for the rear number-plate and the luggage boot), rear lights sunk into the wings, recessed door-handles, etc.

Daintier and more aristocratic, the AMI 8 wears gay colours which are its very own: buttercup yellow, Danube blue and iris green (not to mention the AMI 6 colour range which it inherits: linden green, titmouse blue and antilope buff).

Particular attention has been paid to visibility: the AMI 8's 8 windows give its occupants 100 % visibility in all directions. To the fore, the windscreen has been greatly enlarged, its base lying 1.6 inches lower than on the older model; the windscreen wipers' sweep has been proportionately increased. The three side windows leave a perfectly clear view - including the window

DOCUMENT

groupées près du volant. C'est ainsi que la clé de l'anti-vol sert au contact de l'allumage et actionne la nouvelle commande électrique du démarreur; les commandes électriques du lave-glace et de l'essuie-glace sont facilement accessibles à gauche sous le volant.

Une nouvelle inclinaison du tube de direction redresse la position du volant de 10° vers la verticale (38°38). La direction a été adoucie par l'adoption d'une nouvelle démultiplication.

L'aménagement du poste de conduite est complété par des nouveautés mécaniques: si l'on a conservé le moteur de 602 cc développant 35 Ch SAE à 5.750 tours-minute de la nouvelle génération de moteurs « flat-twin » Citroën à refroidissement à air, ainsi que le couple conique (8 × 31), de nouveaux rapports de vitesses ont été choisis. Un plus grand réservoir (32 litres contre 25 auparavant) donne à l'AMI 8 une autonomie de près de 500 km.

L'adjonction d'une barre anti-roulis sur les essieux avant assure la stabilité dans les virages.

Confort et habitabilité

Le confort n'a pas été oublié: l'habitabilité est augmentée. La largeur aux coudes aux places avant est de 125 cm. La banquette arrière est reculée de 5 centimètres, elle est amovible. L'intérieur de chaque portière est muni d'un vide-poches et d'un accoudoir originaux s'intégrant à la forme des panneaux, les proportions en sont étudiées pour le repos du bras et pour offrir la meilleure prise à la main qui ferme la porte. Commande de sécurité d'ouverture et de verrouillage des portières par bouton tournant, d'un moindre encombrement que les poignées habituelles. Nouveaux aérateurs de part et d'autre du tableau de bord, à commande orientable et diffuseur agrandi. Chauffage et aération améliorés. Grande tablette intérieure sous la lunette arrière. Nouveau plafonnier. Malle arrière à parois planes et à angles droits. Capacité: 250 dm³. En enlevant la banquette arrière, on prolonge la malle par l'habitacle (sans même enlever la banquette, grâce au plancher totalement plat, on peut glisser sans difficulté des skis à l'intérieur de la voiture). Ouverture dans le plan vertical, accès bas au-dessus du sol, porte à compensateur permettant la manœuvre d'une seule main.

La version Club

La berline AMI 8 est également proposée en version club: sièges avant à dossiers inclinables (en option pour la berline de série) à garnissage mixte (tissu simili), moquette au sol, jonc de protection sur la ligne de lumière des portes et des ailes arrière. Profilés en inox de l'encadrement des glaces, intérieur de coffre garni.

by the rear seat, which stretches back a long way - so that there are no "dead" angles. The rear window is both high and wide - in fact, its area is exactly that of the windscreen.

As for the driver's controls, they too have been completely remodeled: the new dashboard and fascia are fitted with safety padding while the controls, which are sunk or give way upon impact, are grouped near the steering wheel. Thus the steering-column locking key also acts as ignition key and starter contact key, while the electric windscreen washer and wiper controls are easily accessible under the steering wheel, to the left.

The steering tube has been inclined differently, so that the steering wheel now lies 10° closer to the vertical (38° 38'). Thanks to a new gear ratio, steering is now smoother. Layout for the driver is not all : what is under the bonnet also counts. While the 602 cc engine developing 35 HP SAE at 5,750 r.p.m. has been retained (for it belongs to the latest generation of Citroën air-cooled flat twins), as has the mitre-gearing ratio (8 × 31), gear-box ratios have been modified. A larger-capacity fuel tank (7 gals., as against 5.5 gals. before) gives the AMI 8 a range of over 300 miles.

Addition of an anti-roll bar on the front axle makes for stability when rounding bends.

Comfort has not been forgotten. Living-space has increased. Elbow-room in the front seats is 4' 1 1/4". The rear seat is set 2" further back, and can be removed. The inside of each door is fitted with an original cubby-hole and elbow-rest fitting into the shape of the panels, the shape being designed for arm comfort and to afford the best possible grip for the hand closing the door. The doors are opened and locked by means of special-profile knobs which takes up less space than conventional handles. New-style directional ventilators on either side of the fascia, with wider vents. Heating and ventilation improved. Wide shelf under rear window. New ceiling light. New rear luggage boot with flat sides, set at right angles; capacity: 8.8, cu. ft. On removing the rear seat, the boot stretches forward into the cabin (and, without even removing the rear seat, you can slip skis into the car thanks to its completely flat floor). The tail-gate opens vertically, giving a flat access to the boot and cabin; it has a compensating spring system for one-handed manipulation. The inside of the boot is lit by the rear number-plate lights.

There is also a « club » version of the AMI 8 saloon : the front seats have reclining backs (optional on the standard saloon), and are upholstered in fabric and artificial leather; the floor is carpeted, and the line between front and rear lights carries a moulding on doors and rear wings. The windows have stainless-steel rims, the boot is felt-lined.

Photo Philippe Dreux (Citroën 2 C 38)

PHOTOTHÈQUE ami8

2 C 3

2 C 4

2 C 7

2 C 30

2 C 24

2 C 25

2 C 18

2 C 11

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.

2 C 6

2 C 28

2 C 29

2 C 10

2 C 27

2 C 23

2 C 31

2 C 17

les premiers camions Berliet/Citroën

Le 27 Juillet 1967 un accord intervenait entre Citroën et Berliet, hissant le groupe ainsi constitué au premier rang des constructeurs européens de véhicules utilitaires. La communauté d'idées existant entre les deux sociétés a facilité l'évolution rapide de cette association. D'abord développé à l'échelon de la production (montage des camions Citroën à Vénissieux), des achats et des recherches, cet accord devait également trouver très vite sa réalisation au niveau du produit: le 13 Mars 1969, soit moins de vingt mois après leur accord initial, Berliet et Citroën ont présenté plusieurs camions réalisés en commun, les 350 K, 450 K et 480 K vendus conjointement par les deux réseaux, et le 180 K, vendu par le seul réseau Citroën. Ces modèles complètent la gamme déjà très étendue de véhicules utilitaires Citroën-Berliet, qui va de la fourgonnette 2 CV Citroën au dumper Berliet de 102 tonnes de poids total en charge.

LES TROIS K

Le 350 K, le 450 K et le 480 K sont équipés de châssis et mécanique Citroën (dont les freins hydrauliques de type DS avec répartiteur avant-arrière et deux circuits indépendants), d'une cabine Berliet de trois places (la cabine « K », conçue en vue d'offrir à la fois commodité et agrément pour trois personnes: accessibilité facile, marche-pied à 30 centimètres du trottoir, chauffage-dégivrage puissant, visibilité totale: plus de 2 m² de surface vitrée, circulation intérieure facile d'un côté à l'autre grâce au plancher plat, à la grande hauteur intérieure: 148 cm, à la main courante fixée au dessus du pare-brise) et d'une boîte de vitesse Berliet spécialement étudiée pour ce type de véhicules. Ces trois camions sont vendus par les deux sociétés, chacune sous sa propre marque. Leurs utilisateurs peuvent donc profiter d'un réseau après-vente beaucoup plus étoffé. Dans la gamme Citroën, ces trois camions s'ajoutent aux 350, 450 et 480 existant déjà. Ils sont disponibles équipés de moteur à essence (10 CV fiscaux, 4 Cyl. 90 × 85,5 = 2,176 l développant 82 Ch à 4 750 t/m) pour le 350 K et le 450 K; de moteur Diesel

On 27th July 1967, an agreement was signed between Citroën and Berliet whereby the group thus formed was raised to the front rank of European utility vehicle manufacturers. The community of views existing between the two Companies has facilitated quick development of this association. First developed at the stages of production (Citroën trucks assembled at Vénissieux), of purchasing and of research, this agreement was very soon to come to fruition at the final product stage : on 13th March 1969 — less than twenty months after the initial agreement — Berliet and Citroën presented several trucks produced in common : the 350 K, 450 K and 480 K, sold conjointly by both sales networks, and the 180 K, sold only by the Citroën network.

THE THREE Ks

The 350 K, 450 K and 480 K are fitted with Citroën chassis and mechanical parts (and among them DS-type hydraulic brakes with front-rear distribution and two independent circuits), with a Berliet 3-seater cabin (the "K" cabin, designed to afford space and comfort for 3), and a Berliet gear-box specially designed for this type of vehicle. The three trucks are sold by both companies, each under their own name. Users will thus benefit from a much denser after-sales service network. In the Citroën range, these trucks are additional to the already existent 350, 450 and 480 models. They are available powered by a petrol engine (French Treasury rating 10 CV, 4 cylinders, 90 mm × 85.5mm = 2,176 cc, developing 81 b.h.p. at 4,750 r.p.m.) where the 350 K and

PRODUCTION CITROEN-BERLIET

3 mois 3 months	1969	1968
Voitures particulières Private cars	113.071	112.794
Total Citroën	134.749	134.310
Berliet	4.914	4.769
TOTAL	139.663	139.079

the first Berliet/Citroën trucks

(13 CV fiscaux, 4 Cyl. 98,4 × 127 = 3,860l développant 80 Ch à 2 800 t/m) pour 350 K, 450 K et 480 K. Plusieurs longueurs carrossables sont offertes, de 3,64 m à 5,61 m. Poids total en charge de 5 990 kg à 7 400 kg (charge utile 3 507 kg à 4 908 kg).

UN CAMION URBAIN

Le petit camion 180 K est vendu par le seul réseau Citroën. Il est équipé de la nouvelle cabine « K » identique à celle des 350 K, 450 K et 480 K. Il a été étudié pour répondre aux impératifs de la circulation urbaine ou suburbaine. La largeur hors-tout est inférieure à 2 m (1,98 m). Malgré la cabine réduite pour laisser le plus grand plateau possible, le confort du chauffeur et de ses deux passagers n'a pas été sacrifié. La direction, douce et efficace, permet de braquer comme une voiture. Le conducteur freine efficacement sans efforts (freins assistés de type DS). Entretien mécanique facile (accès aisé au moteur). Le 180 K ne nécessite pas, en France, le permis de conduire de « poids lourd ».

450 K are concerned ; and with a diesel engine (13 CV, 4 cylinders, 98.4 mm × 127 mm = 3,860 cc, developing 79 b.h.p. at 2,800 r.p.m.) for the 350 K, 450 K and 480 K. Several chassis lengths are available, allowing bodies between 11' 11 1/4" and 18' 4 3/4" long to be fitted. All-up weights from 13,206 lbs. to 16,314 lbs.

A CITY TRUCK

The small 180 K truck is sold by the Citroën network alone. It is fitted with the new "K" cabin, identical to that of the 350 K, 450 K and 480 K. It is designed to meet the demands of urban or suburban traffic. Its overall width is barely 6' 6". Although the cabin has been cut down to leave as long a platform as possible, the comfort of the driver and his two passengers has not been sacrificed. Smooth, effective steering gives it a lock like that of a car. The driver can brake efficiently without effort (DS-type assisted brakes). Mechanical maintenance is easy (excellent engine accessibility). In France, the 180 K does not call for a "poids lourd" ("heavy vehicle") driving licence.

Photo Berliet (Citroën 5 G 1)

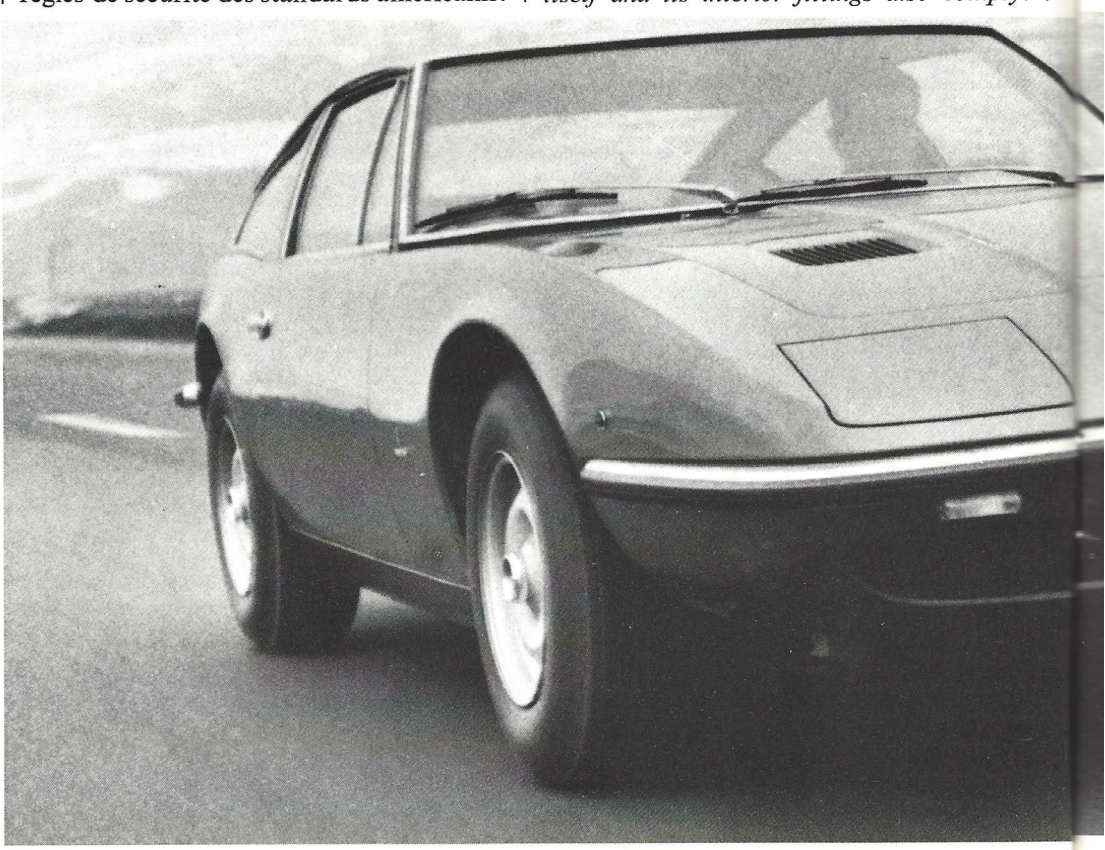
la Maserati 'indy'

• elle porte un nom de victoire
• elle roule à 250 km/heure

Maserati a présenté au Salon de Genève un nouveau coupé 4 places à moteur V/8 4 136 cc, l'Indy, ainsi nommé en souvenir d'une victoire: le 31 mai 1939, la Maserati de Wilbur Shaw gagnait le Grand Prix des 500 miles d'Indianapolis.
L'Indy est une voiture de grande classe qui s'insère avec bonheur dans la gamme des modèles Maserati. C'est une très belle sportive (250 km/heure), luxueuse et sûre, offrant quatre vraies places confortables. Son architecture offre une bonne utilisation du volume total, une excellente visibilité et l'efficacité aérodynamique nécessaire pour obtenir la vitesse prévue de 250 km/h avec un moteur de 4 136 cm^3. Un effort particulier a porté sur la sécurité: l'étude poussée de l'architecture de la voiture (élargissement de la voie avant et arrière, abaissement du centre de gravité) assure une stabilité excellente en ligne droite et en virage aux vitesses les plus élevées, de même qu'une remarquable résistance au vent latéral (autostabilisation). Grâce aux importantes surfaces de glaces, la visibilité est assurée dans toutes les directions. La colonne de direction est réglable en longueur et en inclinaison par rapport à l'horizontale. Le volant est du type à déformation continue, suivant les règles de sécurité des standards américains.

• is named after a victory
• will do 155 m.p.h.

At the Geneva Motor Show, Maserati presented their new 4-seater coupé with a V 8, 4,136 cc engine, the Indy, so called to commemorate a victory : on 31st May 1939, Wilbur Shaw's Maserati had won the Indianapolis 500-mile Grand Prix race.
The Indy is a top-class car that fits happily into the range of Maserati model. It is a beautiful sports car (speed : 155 m.p.h.), luxuriously appointed and safe, with 4 full-sized, really comfortable seats.
Its structure shows ingenious use of total available volume, excellent visibility and the required aerodynamic efficiency to reach the planned speed of 155 m.p.h. with a 4,136 cc engine.
Special attention has been devoted to safety: thorough study of the car's structural design (broadening of both front and rear tracks, lowering of the c. of g.) give it amazing stability both on straight runs and round bends, even at very high speeds, and also an extraordinary resistance to side wind (self-stabilization). Thanks to the windows' large dimensions, visibility is complete in every direction. The steering column can be adjusted both length- and slope-wise. The steering wheel is of the continuous deformation type complying with American safety standards. The structure of the car itself and its interior fittings also comply.



La structure de la voiture et ses aménagements répondent aussi aux mêmes standards.
Les caractéristiques techniques principales de l'Indy sont les suivantes: moteur V/8 4 136 cc (85 × 88). 260 Ch DIN à 6 000t/m. Couple maxi 39 m/kg à 4 000 t/m. Taux de compression 8,7. Allumage électronique. 5 vitesses synchronisées. 4 freins à disque ventilés, à double circuit hydraulique et servo-frein double. Empattement 2,60 m. Voie avant 1,48 m, arrière 1,43 m. Poids à vide 1 500 kg. Vitesse 250 km/h.

PARTICIPATION CITROEN

En même temps qu'ils présentaient l'Indy à la presse, les dirigeants de Maserati ont annoncé que la Société Citroën S.A. avait acquis une participation majoritaire dans la société Maserati, conformément à l'accord conclu en 1968, qui prévoyait non seulement une collaboration étroite dans la conception et la fabrication des véhicules aussi bien que dans leur commercialisation, mais encore une prise de participation.
Ces liens financiers, qui font entrer Maserati dans le groupe Citroën, complètent et renforcent la coopération développée depuis un an entre les deux Sociétés dans les domaines technique (parallèlement à la production de ses modèles traditionnels qui continue et doit même être développée grâce à la participation de Citroën, Maserati travaille sur le projet d'un moteur de six cylindres destiné à équiper une future Citroën de prestige) et commercial (des concessionnaires Citroën complètent dans certains pays, comme la France, l'action de l'importateur Maserati).

The Indy's main technical specifications are: engine : 4,136 V 8 (85 mm × 88 mm). 260 HP DIN at 6,000 r.p.m.. Max. torque 282 lb.ft. at 4,000 r.p.m.. Compression ratio 8.7:1. Electronic ignition. 5 synchronized speeds. 4 air-cooled disc brakes with dual hydraulic circuit and double servo brake. Wheelbase 8' 6 1/2", front track 4' 10 1/4", rear track 4'8". Two 50-litre petrol tanks (making a total supply of 100 l. or 22 imperial gallons). Weight empty, 3,300 lbs. Speed, 250 km/h = 155 m.p.h.. Fuel consumption (CUNA standards) : 16 l/100 km = 17.8 m.p.g..

CITROEN'S SHARE

While presenting the Indy to the Press, Maserati management stated that the Citroën S.A. Company had acquired a majority interest in the Maserati Company, in pursuance of the agreement concluded in 1968, which not merely planned for close co-operation in designing, manufacturing and marketing vehicles, but also for sharing of interests.
These financial ties, which mean that Maserati is now part of the Citroën group, complete and strengthen the co-operation which has developed over the past year between the two Companies in the technical field (side-by-side with the production of its traditional models, which not only continues but is to be stepped up, Maserati are working on the design of a 6-cylinder engine intended to power a prestige-Citroën-to-be) and in the field of marketing (some agents have, in certain countries such as France, come to reinforce the commercial activity of the Maserati importer).

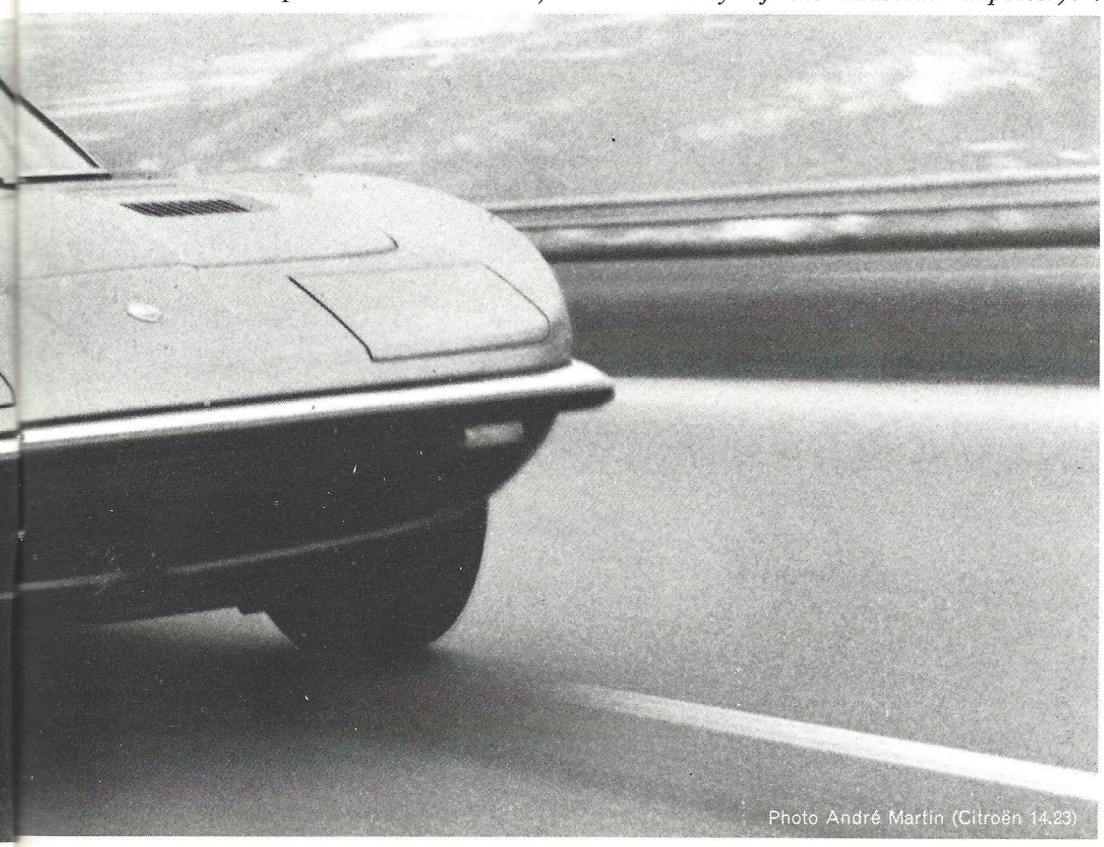


Photo André Martin (Citroën 14.23)

Photo Citroën 15 P 4

En Belgique, en Suisse, en Italie, en France

CITROEN DISTRIBUE AUTOBIANCHI

C'est l'une des premières concrétisations, sur le plan commercial, de l'accord Citroën Fiat: dans un certain nombre de pays d'Europe, le réseau Citroën distribue désormais les modèles Autobianchi (groupe Fiat). Le cas de chaque pays a été étudié et résolu en fonction des données spécifiques existantes. Dans tous les cas les dispositions prises aboutissent à assurer à la clientèle un service plus étendu et plus efficace. C'est ainsi qu'en Belgique d'abord, puis en Suisse, le réseau Citroën a pris en main la diffusion des modèles Autobianchi. En Italie les organisations respectives d'Autobianchi et de Citroën distribuent chacune les véhicules des deux marques et en assurent en commun le service après-vente. En France, les concessionnaires Citroën sont appelés à vendre et à entretenir les modèles Primula conjointement au réseau Autobianchi déjà existant qui continue son activité.

La Primula 65 C s'intègre parfaitement à la gamme Citroën. C'est une voiture dite de catégorie « intermédiaire », à traction avant, offrant 4-5 vraies places, équipée d'un moteur 1 197 cc dérivé des 4 cylindres de la Fiat 124 (super carré, développant 65 Ch SAE à 5 600 t/m pour 7 CV fiscaux). Elle est maniable et nerveuse; sa vitesse de pointe est de 145 km/h. Boîte 4 vitesses synchronisées. Freins à disque sur les quatre roues avec régulateur de freinage à l'arrière en fonction de la charge.

La Primula 65 C est offerte en trois modèles de carrosserie: deux, trois et cinq portes, et en une version plus sportive: le Coupé S (1 438 cc, 75 Ch, 155 km/h).

In Belgium, Switzerland, Italy, France

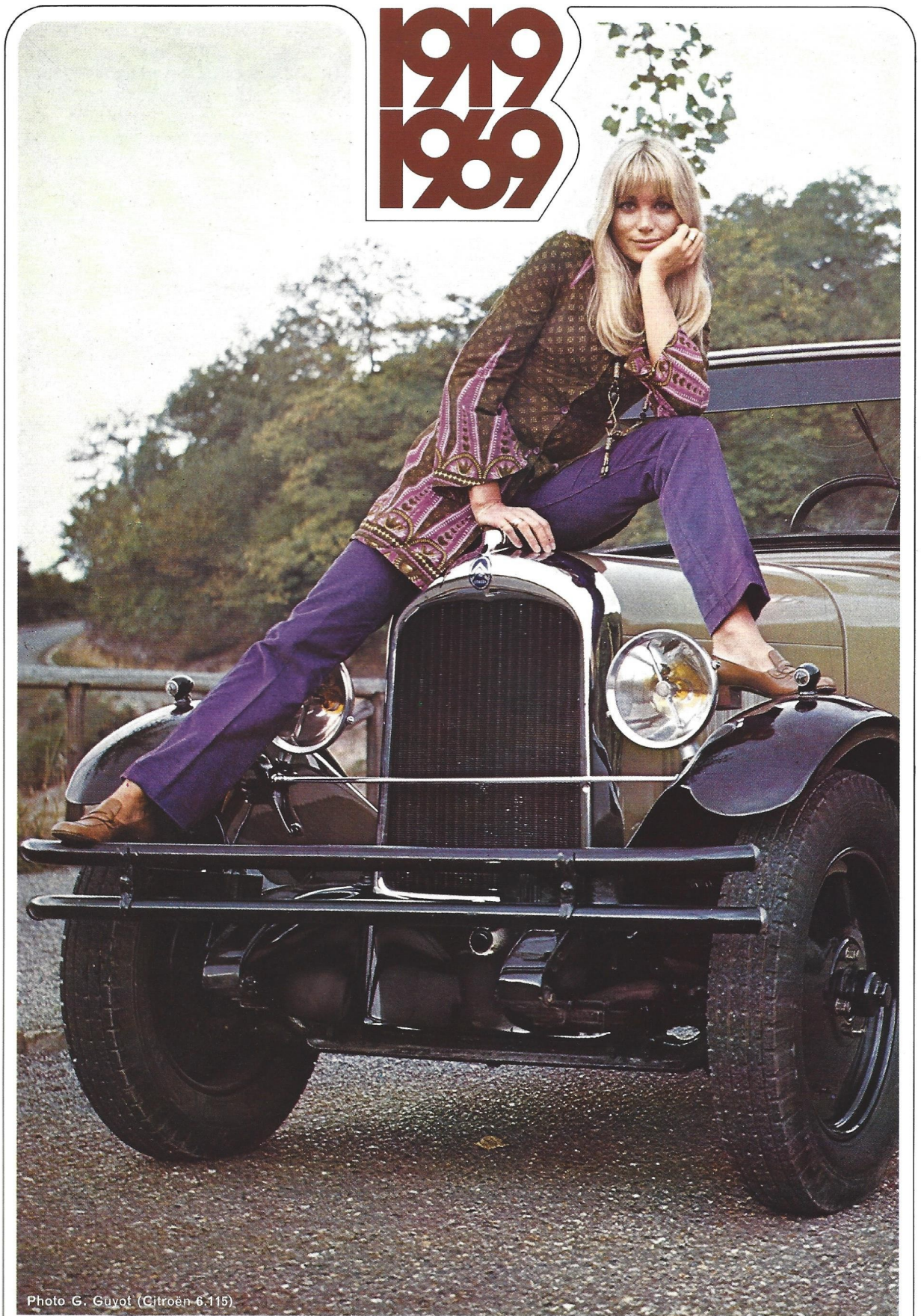
AUTOBIANCHI DISTRIBUTED BY CITROEN

This is one of the first instances of the fulfilment of the Citroën-Fiat agreement in the marketing field : in a certain number of European countries, the Citroën network will henceforward be distributing Autobianchi models (Fiat group). The case of each country has been examined, and a solution found according the existing specific data. In all cases, the measures taken aim at giving customers more extensive, more effective service. Thus, in Belgium first, then in Switzerland, the Citroën network has taken over the distribution of Autobianchi models. In Italy, the respective organizations of Autobianchi and Citroën each distribute the vehicles of both makes, and conjointly look after post-sales service. In France, Citroën distributors are called upon to sell and to service Primula models together with the already existent Autobianchi network, whose activity goes on.

The Primula 65 C fits perfectly with the Citroën range. It is a car in the so-called "intermediate" category, with front-wheel drive, 4-5 seats, a 1, 197 cc engine derived from the Fiat 124's 4-cylinder power unit (super-square, developing 65 HP SAE at 5,600 r.p.m. for a French Treasury rating of 7 CV). It is manœuverable and snappy with a top speed of 90 m.p.h.. 4-speed synchromesh gear-box. Disc brakes on all four wheels, the rear brakes being fitted with a load-controlled regulating device.

The Primula 65 C is available in three styles of body : 2-, 3- and 5-door, and one more sporting version : the Coupé S (2-door 4-seater; 1,438 cc engine: 75 HP, 96 m.p.h.).

édition spéciale



50 ANS D'AVANT-GARDE

Lorsque dans le courant de l'année 1915 André Citroën achète 12 hectares sur le quai de Javel, à Paris c'est encore là un terrain vague, mais c'est déjà un projet précis. Sa réalisation devait bouleverser bien des traditions, modifier bien des modes de vie : le 28 mai 1919, la première voiture Citroën tombe de chaîne. C'est une torpédo de 10 CV, la « type A ». Elle est la première automobile construite en Europe en grande série, la première livrée complète (avec sa capote, sa roue de secours, etc.). Elle est aussi la première voiture populaire car elle a été systématiquement étudiée pour pouvoir être mise entre toutes les mains et son prix de lancement est, au sens littéral, un défi à la concurrence : 7 250 francs, ce qui est tout à fait exceptionnel pour l'époque.

La type A est une 4 cylindres de 68 × 100, ne consommant que 7,5 l. d'essence et 250 g d'huile aux 100 km. Elle est économique parce qu'elle est légère, disent les techniciens : son châssis ne pèse que 450 kg. Elle atteint, parfois dépasse, la vitesse de 65 km/heure en palier. Innovation d'importance : elle est équipée en série d'un démarrage et d'un éclairage électriques! La publicité Citroën la présente ainsi : « Pour ceux qui voient dans l'automobile un instrument de travail en même temps qu'une distraction ».

Le public est séduit par l'offre d'une voiture livrée à un prix net, avec un choix de cinq types de carrosseries (torpédo 3 places, torpédo 4 places, conduite intérieure 3 places, coupé de ville, camionnette de livraison), avec ses accessoires au complet et toute prête à rouler. En quinze jours, on a enregistré 16.000 commandes alors que personne encore n'avait vu la voiture. « Tout le monde parle de la Citroën et personne ne la connaît encore » écrit *l'Auto* du 27 avril 1919.

Certains « docteurs tant pis » avaient dit à Citroën : « Vous fabriquerez peut-être vos 30.000 autos, mais ensuite vous ne

When A. Citroën, in 1915, bought to the Acieries de France 30 acres of ground on the Quai de Javel in Paris, it was only a piece of waste ground, but also a beehive of highly developed plans. Their implementation was to upset many traditions and to modify many ways of life: on 28th May 1919, the first Citroën car came off the assembly line. It was an open tourer, the "Type A". It was the first car to be mass-produced in Europe, and the first to be delivered complete with its hood, spare wheel, and so on. It was also the first popular car, for it had been systematically designed to be placed in any hands, while its launching price was, quite literally, a challenge to competitors: 7,250 French francs, an unheard of figure at that time.

The "Type A" was a 4-cylinder car (bore 2.677", stroke 3.937") with a consumption of only 38 m.p.g. for petrol, and 3/4 pint of oil per 100 miles. It was economical because it was light, the technicians said: its chassis only weighed 990 lbs. It reached, and in fact sometimes exceeded, a speed of 40 m.p.h. on the flat. And here was a major innovation: it was fitted with an electric starter and electric lighting as standard features ! Citroën's advertising presented it as follows: "For those who consider that a motor-car is an asset in one's work as well as in one's leisure". The public was enthralled by the offer of such a car delivered for a net price, with a choice of five body types (3-seater open tourer, 4-seater open tourer, 3-seater saloon, coupé-de-ville and light delivery van), complete with all accessories and ready to take to the road. Within a fortnight, 16,000 orders had come in, while no one had yet seen the car. "Everyone is talking about the Citroën, but nobody knows it yet", wrote l'Auto *of 27th April 1919. Certain "wet blankets" had prophesied to Citroën: "You may build your 30,000 cars all right, but then you won't be able to sell them". Citroën was at any rate*

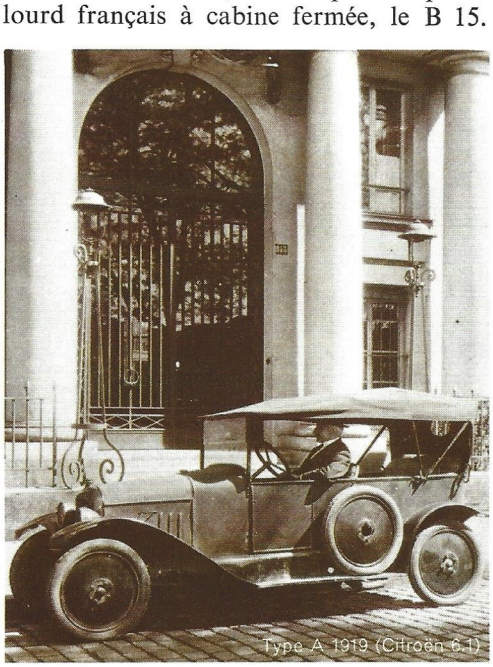
pourrez pas les vendre. » Citroën leur inflige un éclatant démenti : il les a vendues avant de les avoir fabriquées! « La Citroën c'est le type de l'automobile qu'attendait l'après guerre » écrit Baudry de Saunier « un médecin l'achète pour visiter aussi bien qu'un industriel pour ses affaires. Une femme la mène aussi brillamment que le fait un professionnel; tout ménage aisé peut l'avoir dans sa remise pour ses emplettes, pour ses relations, pour son loisir, pour cette "villégiature condensée" qu'est le tourisme ».

Le 4 juin 1919, alors que Renault est en grève, chez Citroën, de l'autre côté de la Seine, a lieu la première livraison de la type A à un client. C'est le début d'une longue série. Le succès se développe, les cadences augmentent, *l'Intransigeant* titre : « La construction française d'automobiles redeviendra-t-elle la première du monde? » Du 9 au 19 Octobre, la type A est la reine du Salon de l'Auto, au Grand Palais à Paris, et André Citroën l'homme du jour. Il a 41 ans. Il annonce sa volonté de produire 100 voitures par jour, on lui crie : impossible. Il n'entend pas et fait bien : en 1924, il en sort 300 par jour, 400 en 1928.

A la type A s'ajoute, en 1921, la B 2, avec bientôt une version sportive : la Caddy, équipée de pistons en alliage léger. Première voiture « sport » dérivée d'un modèle de série, elle frôle le 90 km/heure en vitesse de pointe.

En 1922 sort la 5 CV, la célèbre 2 places rouge ou jaune citron, suivie en 1923 de sa variante à trois places : la trèfle. La B 2 évolue : B 10, puis B 12, avec deux nouveautés de taille : carrosserie monopièce tout acier et freins sur quatre roues. Avec la B 12, la conduite intérieure détrône la torpédo.

1926 : l'increvable B 14 et le premier poids lourd français à cabine fermée, le B 15.



Type A 1919 (Citroën 6.1)

able to ram their prophecy down their throats: he sold them before *building them! "The Citroën is the prototype of the car the post-war era was waiting for;" wrote Baudry de Saunier. "A physician will buy it to go his rounds, just as an industrialist will his business trips. A woman can drive it as brilliantly as a professional chauffeur; any reasonably well-off family can have one in its coach-house for shopping, for going out, for leisure moments, and for that "condensed stay" tourism represents". On 4th June 1919, Renault was on strike; at Citroën's, on the other bank of the Seine, the first Type A was delivered to a customer. It was the first of a long series. Success bred success. Production rhythm increased, and* l'Intransigeant *carried this headline: "Will France take world lead in the car-manufacturing field?". From 9th to 19th October, the Type A was queen of the Paris Motor Show at the Grand Palais, and André*

Javel en 1919 (Citroën 6.10 bis)

Citroën was man of the day. He was then 41. He stated his intention of producing 100 cars daily, and was told that was impossible. He turned a deaf ear, and rightly so: in 1924, his output was 300 a day, and 400 in 1928.

In 1921, the B 2 came to join the Type A, and was soon followed by a sports version: the Caddy, fitted light-alloy pistons. First "sports" car to be derived from a standard production model, it has a top speed of close on 56 m.p.h..

In 1922, the 5 CV came out, that familiar red or yellow 2-seater, followed in 1923 by its 3-seater version, the "clover-leaf".

The B 2 developed: B 10, then B 12, with two major innovations: single-piece all-steel body, and 4-wheel brakes. With the B 12, the saloon relegated the open tourer to limbo.

1926: the indomitable B 14 and the first French heavy truck with a closed driver's cabin, the B 15.

1928: the C 4 and the C 6, the latter being the first 6-cylindered Citroën and the first American-type car to be treated in the French style.

In 1932: new range, new lines, the 8, the 10, the 15. Citroën offered a choice of 83 different bodies!

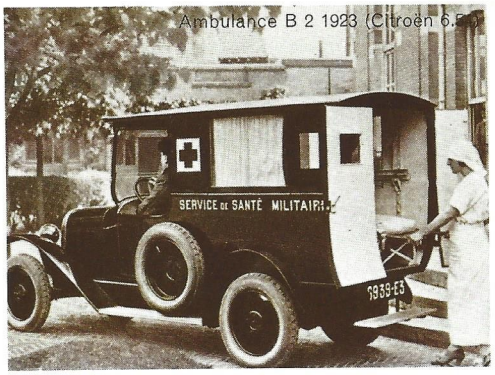
In 1934 came a revolution which is still talked about: the "Traction avant", a 7 HP (later 11HP) front-wheel-drive car with astounding road-holding powers, which

Citroën B 14 Cabriolet (Photo G. Guyot - Citroën 6.113)

1928 : la C 4 et la C 6, première Citroën à moteur six cylindres, première voiture de type américain traitée dans le goût français.
En 1932 : nouvelle gamme, nouvelle ligne, la 8, la 10, la 15. Citroën offre 83 modèles de carrosseries au choix!
En 1934, c'est la révolution dont on parle encore : la « Traction avant », une 7 CV (11 CV ensuite) à la tenue de route extraordinaire, qui bouleverse le monde automobile par l'audace de ses caractéristiques. Elle durera plus de 23 ans et ne sera guère éclipsée que par la DS, la « bombe » du Salon de 1955.
Entre temps, une petite merveille avait vu le jour, en 1948 : la 2 CV, dont la conception toute entière est un apport original à la technique automobile, on peut même dire une nouvelle philosophie du transport individuel. Elle vit toujours et se porte bien, merci. Depuis, sa famille s'est agrandie, elle a eu des cousines : Ami 6, Dyane, Mehari, Ami 8...
Parallèlement à la sortie des modèles, Citroën pousse sa production (plus de 100 000 par an en 1929), agrandit ses usines (30 000 ouvriers y travaillent, la surface est quadruplée en huit ans : 800 000 m²) et les équipe (en 1925, 250 grosses presses pour emboutir à froid la carrosserie de la B 12 arrivent à l'usine de St-Ouen, ce sont les premières introduites en Europe). Il forme et développe son réseau en France (c'était la première organisation qui méritait réellement ce nom : les 200 agents de 1919 sont 5 000 en 1925), fonde des filiales en Belgique, en Suisse, en Italie, en Espagne, en Allemagne, en Angleterre, en Suède, en Pologne, invente l'échange standard des moteurs, les essais-clients en série (50 voitures d'essai au Salon de Paris en 1919), les visites d'usine organisées pour le

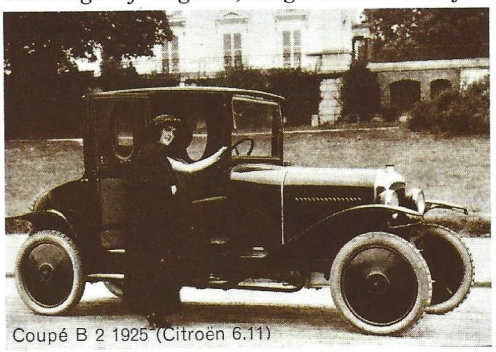
Taxi landaulet B 2 1923 (Citroën 6.64)

grand public (1919). Il recourt à l'enquête de marché, renouvelle dès 1920 tout le parc des taxis parisiens, organise en banlieue et dans plusieurs villes un réseau de transports rapides par autocars, crée une compagnie d'assurances à prix réduits pour ses clients, utilise le premier la publicité par avion et par lettres de fumée, par le disque, par affiches, par panneaux de signalisation routière. Il pose son sceau lumineux sur la tour Eiffel (de 1925 à 1934), loue le premier



Ambulance B 2 1923 (Citroën 6.5)

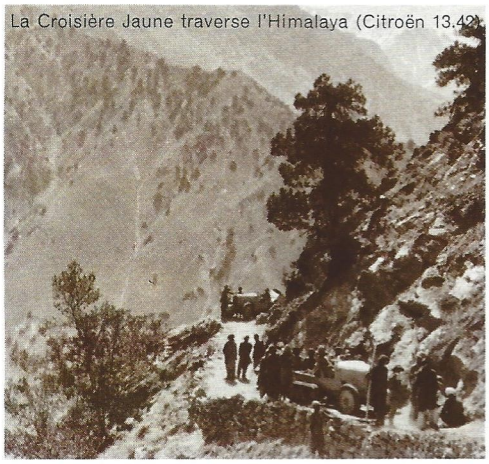
turned the motoring world topsy-turvy with the audacity of its design. It was to last for over 23 years, and was not really to be put in the shade before the advent of the DS, the 1955 Paris Motor Show's "bombshell".
Meanwhile, a little marvel had come to life in 1948: the 2 CV, whose whole design was an original approach to motor-car engineering techniques, and might even be termed a new philosophy of individual transport. It is still very much alive and thriving, thank you. Since then, its family has grown: Ami 6, Dyane, Mehari, Ami 8...
Side by side with the development of its models, Citroën increased his production (over 100,000 a year in 1929), enlarged his works (30,000 workmen employed; ground space increased fourfold in 8 years, up to 8,611,000 sq. ft.) and equipped them (in 1925, 250 large presses for cold-stamping the B 12's body arrived at the St. Ouen plant— the first to be installed in Europe). He built up and developed his network in France (it was the first sales organization really deserving the name: the 200 agents of 1919 had grown to 5,000 in 1925), founded subsidiaries in Belgium, Switzerland, Spain, Germany, England, Sweden, and Poland, invented standard exchange of engines, large-scale trials for


Coupé B 2 1925 (Citroën 6.11)

prospective customers (50 demonstration cars at the 1919 Paris Motor Show), factory visits for the general public (1919). He resorted to market surveys, completely renewed Paris's fleet of taxis in 1920, organized a network of fast coaches in the suburbs and in several towns, founded a reduced-rate insurance company for his customers, was the first to use aeroplane advertising (letters written in smoke), recorded sales messages, poster and road-sign advertising. He set his seal of light on

jour de chaque mois la dernière page des quotidiens pour en faire le journal de Citroën, jette des voitures en bas de falaises et les photographie ensuite pour montrer leur résistance. Il entreprend et réussit successivement la première traversée du Sahara en automobile (Alger-Tombouctou, 1922), la « Croisière noire » (28 000 km de Colomb-Béchar à Tananarive, du 28 octobre 1924 au 26 juin 1925), la « Croisière jaune » (12 000 km de Beyrouth à Pékin par l'Himalaya, le désert de Gobi et la Chine en révolution, du 4 avril 1931 au 12 février 1932), le record du monde des 300 000 km (la 8 CV « Petite Rosalie » à plus de 93 km/heure de moyenne sur l'autoroute de Montlhéry, en 1933)... Partout triomphe le double chevron (ce symbole avait été choisi par André Citroën en 1913 lorsqu'il fonda, douze ans après sa sortie de Polytechnique, une Société pour l'exploitation d'un brevet d'engrenages à dentures en chevron, au fonctionnement doux,

La Croisière Jaune traverse l'Himalaya (Citroën 13.42)



silencieux et efficace. Le double chevron stylisé est encore aujourd'hui l'emblême de la marque).

Mais André Citroën avait le défaut de ses qualités et son excès de dynamisme n'était pas toujours compatible avec les exigences des comptables. En 1934, il se trouve en difficultés financières graves et ne peut plus faire face à ses échéances (Il est déjà atteint par la grave maladie qui l'emportera le 3 juillet 1935). C'est alors que Michelin, en sa qualité de gros créancier, est pressenti par les pouvoirs publics pour reprendre l'affaire, afin que l'usine Citroën puisse continuer à vivre. Michelin accepte.

Il est remarquable que si, sur le plan de la gestion financière, une différence très nette s'est faite jour à partir du moment où ce fut Michelin qui eut le contrôle de la firme, sur les autres plans il n'y eut pas de solution de continuité : l'imagination des créateurs demeura vive, l'audace des réalisateurs ne le fut pas moins. C'est pourquoi d'identiques lignes de forces peuvent être dégagées des cinquante ans de vie de Citroën, aussi bien avant qu'après 1934. De la type A,

the Eiffel tower (from 1925 to 1934), bought the last page of the dailies on the first day of each month in order to turn them into Citroën house organs, hurled cars from cliff tops and photographed their remains to prove their strength. He successively undertook and succeeded in organizing the first motor crossing of the Sahara desert (Algiers to Timbuctoo, 1922), the "Black Cruise" (17,400 miles from Colomb-Béchar to Antananarivo, from 28th October 1924 to 26th June 1925), the "Yellow Cruise" (7,500 miles from Beirut to Peking, via the Himalaya, the Gobi desert and China in the throes of a revolution, from 4th April 1931 to 12th February 1932), the world record for 300,000 kilometres (186,400 miles) (the 8-HP "Petite Rosalie", at over 57.8 m.p.h. on the Montlhéry race track, in 1933)... Wherever it went, the double chevron triumphed (this symbol had been chosen by André Citroën in 1913 when he founded, twelve years after graduating from the Ecole Polytechnique (which turns out France's greatest engineers and mathematicians), a company to exploit a patent for chevron-toothed gear-wheels which worked smoothly, silently and efficiently. The stylized double chevron remains the make's emblem to this day).

But André Citroën had the shortcomings of his qualities, and his excessive vigour in business did not always tally with the accountants' demands. In 1934, he was in dire financial straits, and could no longer meet his bills (he already suffered from the severe disease which was to carry him off on 3rd July 1935). It was then that Michelin, one of his largest creditors, was sounded by the Authorities to take the company in hand, so that the Citroën works could go on living. Michelin accepted. It is quite remarkable that, while from the standpoint of financial management a marked difference was noticeable from the time Michelin took over the Company, there was no noticeable hiatus in any other field : the designers' imagination remained lively as ever, while the production teams lost none of their boldness. This is why identical lines of force run right through the fifty years of Citroën's existence, after as well as before 1934. Referring to the Type A, La Vie Automobile *of 18th October 1919 wrote : « Its perfectly original suspension deserves particular no-*

La Croisière Noire près du lac Nyassa (Citroën 13 A 8)

Citroën 5 CV Trèfle (Photo G. Guyot - Citroën 6.156)

CIRCULATION AUTOMOBILE

IL EST RAPPELÉ QUE LES PROPRIÉTAIRES DE VOITURES DE TOURISME DOIVENT ÊTRE MUNIS D'UN SAUF-CONDUIT DÉLIVRÉ PAR LES AUTORITÉS PRÉFECTORALES LORSQUE LEURS VÉHICULES ONT A CIRCULER EN DEHORS D'UN RAYON DE 50 KM DE LEUR RÉSIDENCE. **(LE TEMPS. 25 AVRIL 1919)**

on pouvait lire dans *La vie automobile* du 18 octobre 1919 : « Sa suspension tout à fait originale mérite de retenir l'attention. » C'est exactement ce que les revues spécialisées devaient écrire de la DS trente six ans plus tard!

De ces lignes de forces, deux émergent particulièrement :

— d'une part, le recours préférentiel à des solutions de progrès, dans le but d'offrir à la clientèle le meilleur véhicule possible en l'état de la technique contemporaine. La phrase suivante, écrite par Baudry de Saunier en 1919, combien de fois ne sera-t-elle pas à nouveau d'actualité : « Ces premières voitures de l'immense série qu'affronte M. André Citroën sont nées d'une conception qui effare beaucoup de nos routiniers, qui suscite même de terribles colères en notre pays inhabitué encore à l'audace industrielle ? » De 1919 à nos jours s'allonge la liste des innovations techniques pour la première fois adoptées en grande série sur les Citroën : démarreur électrique (1919), carrosserie tout acier, freins sur les quatre roues (1925), servo-frein (1926), pare-chocs à butoirs de caoutchouc (1931), moteur flottant, carrosserie monopièce, châssis « bloc tube » à longerons à section rectangulaire plus rigide, boîte de vitesses synchronisées (1932), moteur à soupapes en tête, moteur à chemises humides amovibles, traction avant, caisse monocoque, carrosserie aérodynamique et surbaissée, supression des marchepieds, plancher plat, passagers placés à l'intérieur des longerons pour protection contre chocs latéraux, suspension à barres de torsion multiples (1934), roues arrière semi-indépendantes, moteur auto-amorti, pavillon entièrement en tôle (1935), direction à crémaillère (1936), suspension à interaction longitudinale à grande flexibilité, bras d'essieu indépendants, batteurs à inertie sur chaque roue, châssis à caisson en acier nervuré portant squelette et éléments de carrosserie séparés, moteur à refroidissement à air, allumage sans distributeur, suppression des joints de culasse grâce à un usinage de haute précision (1948), suspension hydropneumatique sur roues arrière (1953), embrayage à commande auxiliaire centrifuge (1954), suspension hydropneumatique sur 4 roues indépendantes, à correcteur automatique de hauteur et garde au sol réglable, généralisation des com-

tice. » This is exactly what the motoring journals were to write of the DS, 36 years later !

Of these lines of force, two stand out particularly clearly :

— on the one hand, preferential use of advanced solutions, the aim being to offer customers the best possible vehicle in the contemporary state of technology. How often could the following sentence, written by Baudry de Saunier in 1919, have reflected more recent circumstances : « These first cars of the enormous series contemplated by Mr. André Citroën are born of an idea which startles our routine-mongers, and even arouses violent fits of temper in our country, as yet unused to boldness in industry ?» From 1919 to the present, there stretches a long list of technical innovations adopted, for the first time in a mass-produced model, by Citroën : electric starter (1919), all-steel body, 4-wheel brakes (1925), servo-brakes (1926), rubber-stopped bumpers (1931), « floating » power engine, single-piece body, « block-tube» chassis with more rigid, rectangular-section side members, synchromesh gear-box (1932), OHV engine, removable wet cylinder liners, front-wheel drive, integral all-steel body, underslung and streamlined, no running boards, flat floorboards, passengers seated inboard from the side members for protection against lateral shocks, multiple torsion-bar suspension (1934), semi-independent rear wheels, self-damped engine, all-metal roof (1935), rack-and-pinion steering (1936), high-flexibility longitudinal interaction suspension, independent axle arms, inertia dampers on all four wheels, chassis with ribbed steel platform carrying side members and body units separately, aircooled engine, distributorless ignition, suppression of cylinder-head gaskets thanks to high-precision

5 CV 1922 (Citroën 6.3)

machining (1948), rear-wheel hydropneumatic suspension (1953), auxiliary centrifugal-control clutch (1954), hydropneumatic suspension on all four independent wheels, with automatic adjustable road-clearance corrector, generalization of hydraulic controls: steering, brakes, gear selector; assisted disc brakes with dual circuit, distributor and interaction between brakes and suspension; suppression of radiator grill, fairing under the chassis,

Citroën C 6 (Photo G. Guyot - Citroën 6.137)

369CK78

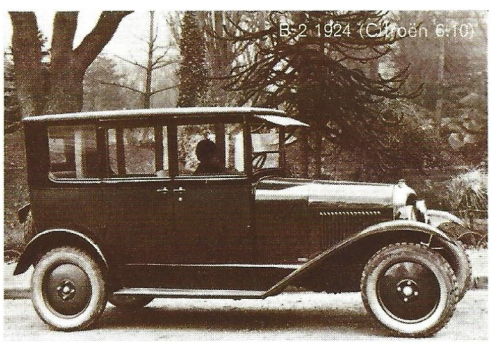
Citroën C 6 (Photo G. Guyot - Citroën 6.139)

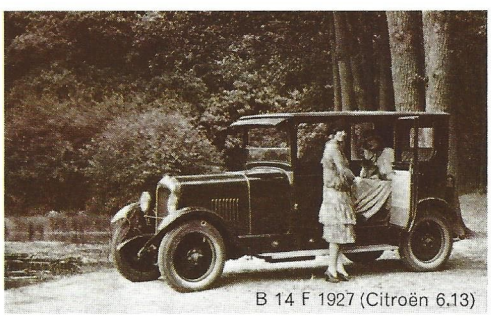
mandes hydrauliques (direction, freinage, commande de vitesses) freins à disques assistés, à double circuit, à répartiteur, à interaction freinage-suspension, suppression de la calandre, carénage sous la caisse, roue de secours à l'avant du moteur, utilisation étendue des matières plastiques : ventilateur, pavillon, etc., volant monobranche de sécurité, suppression des entourages des glaces de portières, aérateurs réglagles au tableau de bord (1955), etc.

— d'autre part, la croyance en la démocratisation de l'automobile conçue comme un instrument de liberté et de découverte mis à la disposition du plus grand nombre. Les expressions successives en furent la Type A, première voiture de grande série, puis la 5 CV 1922, sans doute la première voiture vraiment populaire et aussi, sûrement, la première voiture de femme, enfin la 2 CV dont l'étude fut entreprise en 1936 et qui, sans la guerre, aurait vu le jour dès 1939. L'automobile en tant qu'outil de découverte, a été illustrée par les Croisières noire ou jaune aussi bien que, de nos jours, par les centaines d'expéditions et de voyages lointains effectués à bord de 2 CV ou de Dyane. Cette conception en rejoint une autre, que l'on découvre chez Citroën dès

B 12 1925 (Citroën 6.12)

Rosalie 8 CV 1933 (Citroën 6.20)


B 2 1924 (Citroën 6.10)


B 14 F 1927 (Citroën 6.13)

spare wheel in front of engine, large-scale use of plastics: fan, roof, etc.; single-spoke safety steering wheel, suppression of door-window rims, adjustable air vents on fascia (1955), etc.

— and, on the other hand, belief in the democratization of the motor car, designed as an instrument of freedom and discovery to be placed at the disposal of the masses. Its successive expressions were the Type A, first mass-produced car, then the 1922 5 CV, probably the first truly «popular» car, and also undoubtedly the first «woman's car», and finally the 2 CV, whose design was on the drawing boards as early 1936, and which would have come out in 1939

C 4 1928 (Citroën 6.16)

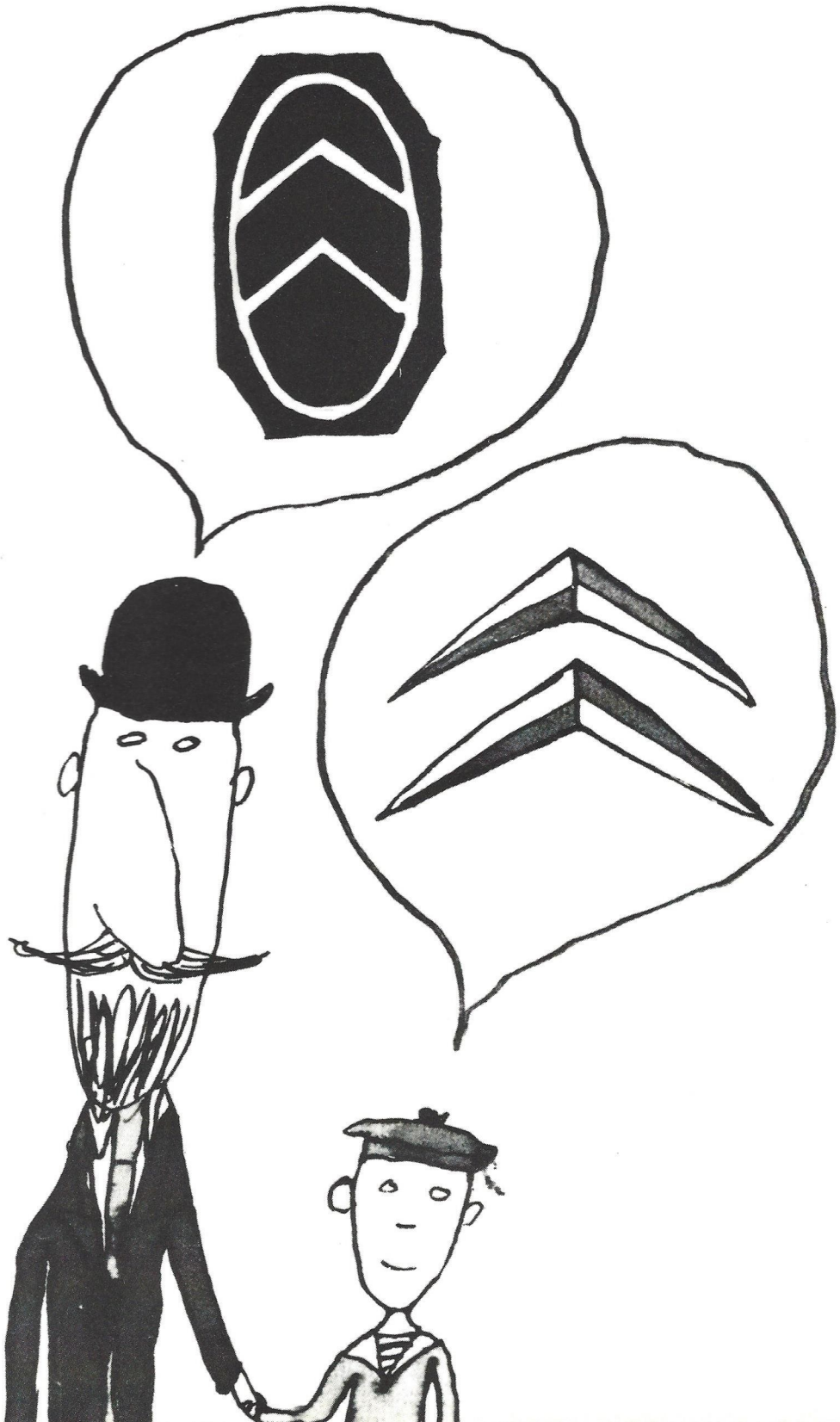
7 CV Traction avant 1934 (Citroën 6.22)

l'origine : l'idée que l'automobile est internationale par vocation. On la décèle dans la liste des filiales et des usines étrangères dont André Citroën a patiemment tissé le réseau avant la guerre ; on la retrouve dans les conversations conduites depuis plus de dix ans par l'actuel président du groupe, M. Pierre Bercot, en vue de l'édification d'une automobile européenne à l'échelle du monde contemporain. Cette volonté de voir loin, qui est une nécessité de la construction automobile, cette tendance à précéder une évolution plutôt qu'à se contenter de devoir la suivre, c'est peut-être la plus constante et la plus précieuse des traditions de Citroën.

had war not broken out. The motor car in its rôle as instrument of discovery was well illustrated by the Black and Yellow Cruises and is still, at the present day, illustrated by hundreds of expeditions and journeys to distant lands made aboard 2 CV and Dyanes. This concept coincides with another, which was present at Citroën's from the very start: the idea that the motor car is by vocation international. This can be detected in the list of foreign subsidiaries and plants whose network had patiently been woven by André Citroën before the war; it is found again in the negotiations conducted over the last ten years by Mr. Pierre Bercot, present President of the group, with a view to building up a European motor-car industry whose scale would be compatible with the present-day world. This will to be far-seeing, which is imperative in the car manufacturing field, this tendency to forestall developments rather than to be compelled to follow them — these are perhaps the most constant and most precious of Citroën traditions. And for fifty years this was never to be dropped off.

5 CV Trèfle 1923 (Photo G. Guyot - Citroën 6.155)

échos



Dessin d'Avoine (Citroën 12.24)

échos

AUTO-TEST

Photo Citroën 10.294

PARIS (France). Qui bien se connaît, bien se porte. C'est particulièrement vrai en matière de conduite automobile, où les conséquences d'une erreur sont si graves. Pendant un an, la gendarmerie nationale, la Prévention routière et Citroën révélent à chaque automobiliste s'il est bon conducteur : temps de réaction devant l'obstacle, bonne vue, connaissance du code. Quatre centres « Auto-tests », chacun comportant un camion Citroën 350 et une Dyane 6, vont à travers la France. Les conducteurs soucieux de leur sécurité peuvent vérifier leurs capacités en même temps que le bon état de leur véhicule (de toutes marques) : vérification d'éclairage, signalisation, etc... Le dossier des conclusions leur est ensuite remis.

AUTO TEST

PARIS (France). Know thyself and stay in health. This maxim is particularly true where car driving is concerned, for a mistake may here be dramatically serious. Over a period of one year, the French Gendarmerie, the Road Accident Prevention Society and Citroën are going to let every driver know whether he really is a good *driver : reaction time when faced with an obstacle, good eyeseight, good knowledge of the highway code. Four "Auto-test" centres, each comprising a Citroën 350 truck and a Dyane 6, will cover France. Safety-conscious drivers will be able to test their own capacities at the same time as their vehicle's good condition, irrespective of its make : lighting and trafficator check, and so on. A file containing the examination's conclusions will then be handed to them free of charge just on request.*

PREMIÈRE SORTIE

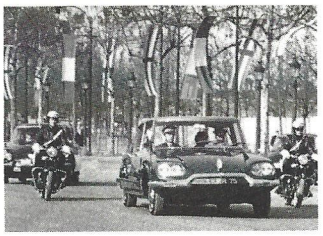


Photo Citroën 10.399

PARIS (France). La nouvelle Citroën 1 PR 75 (6,53 m de long, 2,13 m de large) spécialement destinée aux cortèges offlciels, qui remplace à laPrésidence de la République la berline en service depuis 1954, a effectué sa première sortie le 13 février, pour transporter le Général et madame de Gaulle au Château de Champs où ils étaient invités par M. Bokassa, Président de la République Centre Afrique. La voiture présidentielle devait ensuite être utilisée lors de la visite du Président Nixon.

FIRST OUTING

PARIS (France). The new Citroën bearing the number-plate 1 PR 75 (21' 5" long and 6' 11 3/4" wide), specially designed for official processions and intended to replace the saloon in service since 1954 for the Presidency of the French Republic, took its first outing on 13th February to carry General and Mrs. de Gaulle to the Château de Champs, where they were invited by Mr. Bokassa, President of the Central African Republic. The presidential car was next used for President Nixon's visit.

LE RECORD DE MARYVONNE

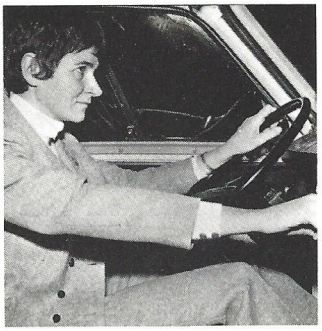


Photo Citroën 10.412

RENNES (France). Maryvonne Dupureur, championne de France du 800 m plat féminin, médaille d'argent aux Jeux Olympiques de Tokyo, vient de battre un nouveau record sur une nouvelle distance : 444 Km. Elle les a couverts, de nuit, à la moyenne de 100 Km 500, au volant d'une Dyane 6 de série, en dépit des rafales de pluie et de vent qui s'abattaient sur les routes sinueuses des cinq départements bretons traversés. Un peu partout en France, de semblables démonstrations des qualités de la tenue de route des Dyanes, qui leur permet de soutenir des moyennes très proches de leur vitesse de pointe (114 Km/h) ont été effectuées avec succès : à Caen, la ravissante speakerine de la Télévision bas normande, Jacqueline Huet, boucle un parcours de 245 Km dans le brouillard, à 93,02 Km/h avec trois personnes à bord, tandis qu'un inspecteur Citroën réussit 97,42 Km/h. A Châteauroux : le tour du département de l'Indre (280 Km) à 99,50 Km/h. De Paris à Poitiers : 325 Km à 111,6 Km/h. Paris-Chartres-Paris : 188 Km à 104 Km/h...

MARYVONNE'S RECORD

RENNES (France). Maryvonne Dupureur, French ladies'800-metre flat race champion and silver medallist at the Tokyo Olympics, has beaten a new record over 444 km (276 miles).

She covered them, in darkness, at an average of 62.5 m.p.h., at the wheel of a standard production Dyane 6, despite squalls of wind and rain blasting the roads of the five Breton departments she crossed. In practically all parts of France, similar demonstrations of the Dyanes' road-holding powers—which enable them to keep up averages very little below their tops speed (114 km/h=nearly 71 m.p.h.). have been successfully carried out: at Caen, French TV's lovely announcer for Lower Normandy, Jacqueline Huet, rounded a 152-mile circuit in heavy mist at 57.9 m.p.h. with 3 people aboard, while a Citroën sales inspector managed an average of 62.9 m.p.h. At Châteauroux: the Indre department circumnavigated (174 miles) at an average of 61.8 m.p.h. Paris-Poitiers: 202 miles at 77.7 m.p.h. Paris-Chartres-Paris: 117 miles at 64.9 miles per hour.

FORMULE BLEUE

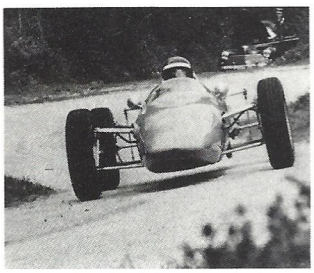


Photo Citroën 10.396

ALBI (France). La MEP, monoplace d'initiation à la compétition conçue et fabriquée à partir d'éléments mécaniques Citroën-Panhard de série dans les ateliers de Maurice Pezous, concessionnaire Citroën à Albi, a remporté un tel succès auprès des jeunes dans les Automobiles Clubs auxquels 20 de ces voitures avaient été offertes en 1967 que la Fédération Française du Sport Automobile a décidé de créer autour d'elles une formule nationale : la Formule Bleue. 17 courses de circuit et 17 courses de côte sont au calendrier officiel 1969. Elles désigneront le vainqueur du Critérium National de Formule Bleue, doté d'un challenge Citroën (comportant plusieurs prix, dont 8.000 F au premier, 4.000 F au second, etc.), d'une dotation Total aux quatre meilleurs de chacune des courses en circuit (250 F au premier) et d'une dotation Michelin (chaque pilote reçoit autant de fois 20 F qu'il totalise de points dans chaque épreuve). Dans le but d'encourager la formation des jeunes pilotes, 50.000 F seront ainsi distribués aux auteurs des meilleures performances. D'autre part, le concours financier de Citroën, Michelin et Total permet de vendre les MEP à un prix abordable pour les jeunes et les clubs : 8.000 F. La MEP roule à plus de 180 km/heure, sa robustesse et ses qualités de tenue de route, de maniabilité et de freinage comparables à celles de voitures de formule internationale en font une remarquable monoplace d'initiation.

FORMULE BLEUE

ALBI (France). The MEP, a single-seater intended to initiate young drivers to racing, built up from standard Citroën-Panhard mechanical parts and units in the workshops of Maurice Pezous, Citroën distributor in Albi, has scored such a success with young people belonging to the 20 automobile-clubs to which these cars had been presented in 1967 that the Fédération Française du Sport Automobile has decided to build up, around them, a national "formula": the "Blue Formula". 17 circuit races and 17 hill-climbs are scheduled on the 1969 official calendar. They will point out the winner of the Criterium National de Formule Bleue, with a challenge cup offered by Citroën (and including several prizes—among them 8,000 francs to the winner, 4,000 francs to the runner-up, and so on), a donation by Total oil and climbs petrol to each of the four best runners in all the hill-climbs (250 francs for the winner) and another by Michelin (each driver receiving as many times 20 francs as he scores points in each test). With a view to encouraging the training of young racing drivers, 50,000 francs will thus be distributed to the best performers. Moreover, the financial help of Citroën, Michelin and Total makes it possible to sell MEPs at a very reasonable price to young people and clubs: only 8,000 francs ($ 1,600 or £ 670 approximately). The MEP will do over 112 m.p.h., while its sturdiness and road holding qualities, its manœuverability and its braking capacity put it on a par with international formula cars, and make it an ideal racing trainer for youngsters.

LE PRINCE ET LA DS

Nationaal Foto persbureau Citroën 10.409)

AMSTERDAM (Hollande) Les jardins du palais princier de Soestdijk ont reçu une hotesse de marque : la DS Pallas de couleur verte commandée à Citroën par le prince Bernhard. La voiture arriva en même temps que le printemps.

THE PRINCE AND THE DS

AMSTERDAM (Holland). The gardens of the Prince's Palace at Soestdijk greeted a guest of note: the green DS Pallas ordered by Prince Bernhard, which reached him at the same time as Spring.

échos

CITROEN-BERLIET EN BELGIQUE

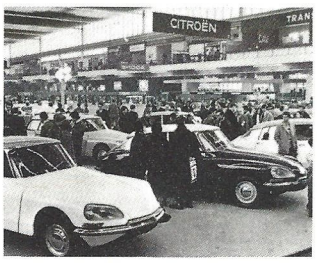
Le nouveau Citroën-Berliet 350 K (Photo Berliet 72 432-10)

BRUXELLES (Belgique). L'importation des véhicules Berliet en Belgique est assurée depuis le début de cette année par la Société Belge des Automobiles Citroën qui offre désormais à sa clientèle une gamme de camions allant du Citroën de 7,5 tonnes au Berliet de 38 tonnes de poids total.

CITROEN - BERLIET IN BELGIUM

BRUSSELS (Belgium). Berliet truck imports into Belgium have, since the beginning of this year, been in the hands of the Société Belge des Automobiles Citroën, which is hen ceforward offering its customers a range of trucks stretching from the Citroën 7 1/2-tonner to the Berliet with an all-up weight of 38 tons.

AU SALON D'AMSTERDAM



Nationaal Foto persbureau (Citroën 10.409)

AMSTERDAM (Hollande). Pour mettre mieux en valeur ses différents modèles au Salon d'Amsterdam (13 au 23 février), Citroën sur son stand avait joué la carte de la simplicité. Parmi les nombreux visiteurs, on y vit beaucoup le cinéaste français Jacques Tati, qui prépare un nouveau film sur l'automobile.

AT THE AMSTERDAM MOTOR SHOW

AMSTERDAM (Holland). In order that its various models might be displayed to the best advantage at the Amsterdam Motor Show (13th to 23th February), Citroën had, on its stand, played simplicity as trumps. Among numerous visitors to the stand, the French film-producer Jacques Tati was often to be seen: he is preparing a film on motor cars.

DYNAM PREND UN BON DÉPART

Photo EFAI (Citroën 10.400)

MADRID (Espagne). A l'occasion de l'ouverture de la nouvelle filiale Citroën de Madrid, quatre breaks AMI 6 ont accompli un raid d'endurance de 4.000 km « non stop » à travers l'Espagne en réalisant une moyenne de plus de 93 km/h arrêts non déduits, en dépit du brouillard, de la neige, du verglas, de la sinuosité et parfois du mauvais état des routes. Cette dynamique démonstration fournit une nouvelle preuve des qualités de tenue de route et de robustesse de la voiture et justifie pleinement le nom qu'elle porte en Espagne : Dynam.

DYNAM OFF TO A GOOD START

MADRID (Spain). To celebrate the opening of the new Citroën subsidiary in Madrid, 4 AMI 6 estate cars went on an 2,485-mile non-stop endurance test through Spain, at an average speed of 57.8 m.p.h., stops included—and this in spite of fog, snow, and icy roads (which were also sinuous and often in very poor repair). This dynamic demonstration run gives fresh proof of the road-holding qualities and the sturdiness of the car, and fully justifies the name it bears in the whole Spain: Dynam.

MECCA-2 CV

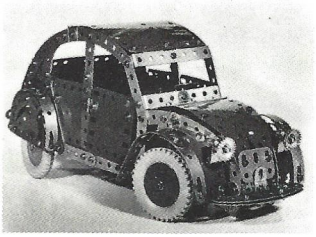


Photo ETAI (Citroën 10.401)

MARLY LE ROI (France). Au cours d'un dimanche pluvieux, Roger Brioult, rédacteur en chef de la Revue Technique Automobile, a construit pour sa fille une 2 CV miniature en n'utilisant que des pièces de méccano, sans les tordre ni les couper. La suspension est conforme au modèle réel (grand débattement des roues et inter-actions latérales) et fonctionne réellement grâce à des élastiques. Les portes, le capot et la malle s'ouvrent, les phares sont réglables du tableau de bord, le châssis est constitué d'une plateforme et porte les éléments de carrosserie, comme dans la réalité. Enfin, les roues braquent comme des vraies (en respectant le théorème de Jeantaud : l'une braque plus que l'autre). La fille

de Brioult était ravie. Elle a demandé à son père : « Et quand je serai grande, tu m'en feras une vraie ? »

MECCANO-2 CV

MARLY-LE-ROI (France). One rainy sunday afternoon Roger Brioult, Chief Editor of the Revue Technique Automobile, built his daughter a miniature 2 CV, using only Meccano parts which he neither bent nor cut. The suspension is conformant to the original (wide clearance and lateral front-rear interaction), and really *works with a device made of rubber bands. The doors, bonnet and boot all open, the headlights can be adjusted from the fascia, the chassis is made up of a platform and carries the body units, as in the real thing. Finally, the front wheels steer as do those of the car itself, respecting Jeantaud's theorem: one wheel is deflected more than the other. Brioult's daughter was delighted. She asked her father: "When I'm grown up, will you build me a real one please, Dad?"*

2 CV A LA NOCE

Photo Persbureau Stevens (Citroën 10.408)

HILVERSUM (Hollande). Mademoiselle Wil Reijmerink s'est embarquée pour la vie aux cotés de Relof Kalter, dans la 2 CV de son fiancé. Comme au bord d'un étang, on vit alors un cortège de « vilains petits canards », les 2 CV hollandaises, accompagner sagement la mariée de la mairie à l'église.

2 CVs AND WEDDING BELLS

HILVERSUM (Holland). Miss Wil Reijmerink has stepped aboard for life by the side of Relof Kalter, her fiancé, in his 2 CV. As though on the banks of the village pond, a procession of "ugly ducklings", as the Dutch affectionately call the 2 CV, accompanied the bride and her suite from town hall to church.

TEUF-TEUF A L'ÉCOLE

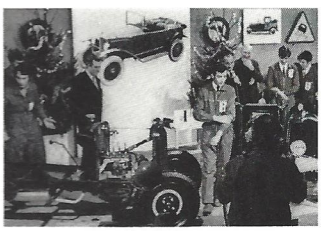


Photo Citroën 10.419

PARIS (France). Record de courrier pour l'émission télévisée de l'O.R.T.F. « Teuf-Teuf » créée par François Bezins et Maurice Renard, animé par Pierre le Rouzic : 150 000 lettres de téléspectateurs. Tous les jours, pendant plusieures semaines, en direct depuis l'école Technique Citroën, deux équipes de jeunes devaient remonter chacune une 5 CV Citroën à l'aide des pièces gagnées en répondant à des questions des téléspectateurs.

"TEUF-TEUF" AT SCHOOL

PARIS (France). Never had so much mail come in about an O.R.T.F. broadcast as was received for "Teuf-teuf", a show created by François Bezins and Maurice Renard, with Pierre le Rouzic as adviser-consultant: letters from 150,000 viewers. Every day, for several weeks, broadcast live from the Citroën Technical School, two teams of youngsters had each to reassemble a Citroën 5 CV with the pieces won by giving the right answers to questions asked by the TV audience. (Incidentally, "teuf-teuf" is the name given by French children first to steam trains and then to veteran cars!)

LE ROI ET LA MÉHARI

Photo Promotion (Citroën 10.414)

BRUXELLES (Belgique). Le roi Baudoin de Belgique, visitant le Salon de Bruxelles (15 au 25 janvier) s'est beaucoup intéressé à la Dyane 6 Mehari. Les explications données par M. Pierre Bercot, Président Directeur Général du groupe Citroën, avec qui le roi s'est longuement entretenu, furent écoutées avec beaucoup d'attention.

KING AND MEHARI

BRUSSELS (Belgium). King Baudoin of Belgium, when he visited the Brussels Motor Show (15th to 25th January), showed great interest in the Dyane 6 Mehari. The explanations given by Mr. Pierre Bercot, President and Chairman of the Citroën Group, with whom the King had a long chat, were listened to with much interest and very good humour.

échos

NOUVELLE FILIALE CITROEN A MADRID

Photo Citroën 10.407

MADRID (Espagne). Située sur un terrain de 20.000 m², la nouvelle filiale espagnole de Citroën comprend 4 niveaux d'une superficie totale de 40.000 m². Elle a été inaugurée le 20 février 1969 par M. Claude-Alain Sarre, président de la Société Automobiles Citroën, en présence de nombreuses personnalités franco-espagnoles parmi lesquelles M. Grégorio Lopez Bravo, ministre espagnol de l'industrie et M. de Boisséson, ambassadeur de France en Espagne. Avec ces nouveaux bâtiments, la Société espagnole des Automobiles Citroën dispose désormais d'un instrument de travail moderne qui devrait lui permettre d'accroître encore son importance sur un marché où elle a distribué en dix ans plus de 215.000 véhicules.

NEW CITROEN SUBSIDIARY IN MADRID

MADRID (Spain). Built on 215,000 sq. ft. of grounds, Citroën's new Spanish subsidiary comprises 4 levels with a total floor-space of 430,000 sq. ft. It was inaugurated on 20th February 1969 by Mr. Claude Alain Sarre, President of the Société Automobiles Citroën, in the presence of numerous French and Spanish personalities, among whom were Mr. Gregorio Lopez Bravo, Spanish Minister of Industry and Mr. de Boisséson, French Ambassador to Spain. With these new buildings, the Spanish Citroën Automobile Company henceforward has at its disposal a modern plant which should allow it yet further to increase its importance on the Spanish market, where total sales over the past ten years exceed 215,000 vehicles.

TOUT ARRIVE A TANANARIVE

Photo Citroën 10.413

TANANARIVE (Madagascar). Si tout arrive à bon port et à bonne destination, dans la jolie ville de Tananarive, c'est grâce à la diligence des Postes et Télécommunications, mais aussi aux services des six camionnettes Citroën HY équipées en bureau de poste ambulant et destinées plus particulièrement au service suburbain de la capitale.

IN ANTANANARIVO EVERYTHING REACHES ITS DESTINATION

ANTANANARIVO (Madagascar). If everything reaches its destination in good condition in the pleasant town of Antananarivo, this is due chiefly to the diligence of the Post Office services, but also to six Citroën HY vans fitted up as mobile post offices, particularly intended to serve the capital's suburban districts.

MEHARI SANS PERMIS

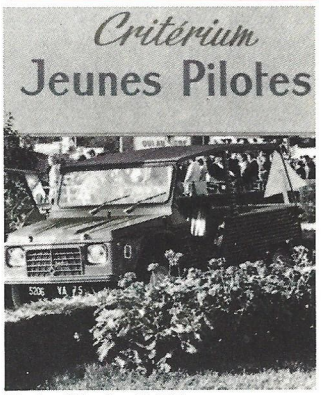


Photo Citroën 10.354

LE MANS (France). L'A.C.O., club organisateur des 24 heures du Mans, accorde beaucoup d'attention à la formation des pilotes de demain et commence dès aujourd'hui à en faire de bons conducteurs. Son circuit itinérant du « Critérium des aspirants » permet aux jeunes de 14 à 17 ans de prendre, sous la surveillance de moniteurs, le volant de vraies voitures : six Dyanes 6 Mehara (à embrayage centrifuge : elles ne calent pas) sont à leur disposition sur une piste spéciale d'initiation à la conduite auto.

LICENCE-FREE MEHARI

LE MANS (France). The Automobile Club de l'Ouest, which organizes the Le Mans 24 hours race, pays great attention to the training of to-morrow's drivers, and in fact is already doing all it can to turn them into good drivers. Its itinerant circuit, the " Critérium des Aspirants ", allows youngsters between 14 and 17, under the care of an instructor, to get the feel of the wheel of a real car: 6 Dyane-6 Mehara (centrifugal clutch version, which is stall-proof) are put at their disposal on a special track for beginners.

échos

Photo André Martin (Citroën 6 A 43)

M. Paul Panhard est mort dans la nuit du 25 mars à l'hôpital américain de Neuilly. Il avait 88 ans. Sa vie entière avait été consacrée à l'automobile.

C'est en 1904, ses études de droit et son service militaire terminés, que Paul Panhard entra dans l'usine familiale. Désireux d'en connaître tous les rouages, lui qui devait en être un jour le Président Directeur Général, y débuta comme simple ouvrier. Sous son impulsion furent lancés les modèles à succès de la marque : la 35 CV des records du monde, les CS et DS, la Panoramique, la Dynamic tout acier, la petite Dyna, la PL 17 et la PL 24.

Paul Panhard fut aussi l'un de ceux qui comprirent le plus tôt la nécessité d'un regroupement des forces entre les constructeurs d'automobiles européens : dès 1955 il se rapprochait de Citroën et depuis 1965 la société qu'il présidait fait partie du groupe Citroën-Berliet-Panhard.

La bonhomie, la fermeté de caractère, le style direct, l'inaltérable jeunesse de Paul Panhard, laissent un impérissable souvenir dans tous les milieux de l'automobile et de l'industrie qu'endeuille sa disparition.

Mr. Paul Panhard died during the night of 25th March at Neuilly, near Paris. He was aged 88. His entire life had been devoted to the motor car.

In 1904, after having finished his law studies and gone through military service, Paul Panhard joined the family works. It was thanks to him that the firm launched its most successful models: the 35 HP which broke world records, the CSs and DSs, the "panoramic", first car with all-round visibility, the all-steel Dynamic and, the small Dyna, the PL 17, the PL 24.

Paul Panhard was also one of those men who soon understood the necessity of grouping forces. As early as 1955, he went into agreements with Citroën. Paul Panhard was a car-racing enthusiast: he was still to be seen watching the Le Mans 24 hours, in which the make bore his name won ten victories since the War.

Paul Panhard's simple good-heartedness, his strength of character, his direct approach and his unfailing youth leave an imperishable memory in all motoring circles, and in the industry which mourns his decease.

LA CITROEN ID 20 DE ROMAOZINHO GAGNE SEULE LE TOUR DU PORTUGAL

Sur 26 voitures ayant pris le départ, une seule franchit la ligne d'arrivée: l'ID 20 de Francesco Romàozinho et « Jocamec ». C'était la seule Citroën engagée dans l'épreuve, le Tour automobile du Portugal. Disputé du 7 au 10 mars 1969, le 20e Tour du Portugal comportait plus de 3 000 km de routes de montagne très sinueuses et de chemins forestiers dont le revêtement de terre avait été rendu extrêmement glissant par des pluies abondantes. Il fallait boucler l'itinéraire en 65 heures de conduite réparties sur quatre étapes.

Les difficultés furent telles que dès la fin de la seconde étape une seule voiture restait en course: la Citroën ID 20 du jeune architecte Romàozinho, avec 29 minutes de pénalisation; la Porsche 911 S du second, le favori Américo Nuno, ayant été pénalisée de 46', soit 1' de plus que le délai de mise hors course. C'est donc seuls que Romàozinho-Jocamec durent parcourir les 1 280 km des deux dernières épreuves, pointant à tous les contrôles dans les temps. Seuls ils se présentèrent à l'arrivée à Lisbonne devant la foule médusée, les journalistes et les caméras de la Télévision. Leur Citroën ID 20 est une voiture strictement conforme à la production de série, à l'exception de quatre projecteurs antibrouillard.

Cette extraordinaire victoire a fait sensation au Portugal. Elle y fut d'autant plus remarquée que le montage des ID 20 devait commencer dans ce pays au cours du même mois, dans l'usine Citroën de Mangualde.

Out of 26 starters, only one car crossed the finishing line : Francesco Romàozinho and "Jocamec's" ID 20. It was the only Citroën entered in the rally, the "Motor Tour of Portugal".

Fought out between 7th and 10th March 1969, the 20th Tour of Portugal included over 1,860 miles of very sinuous mountain roads and forest tracks whose unmetalled surface has been made very treacherous by heavy rains. The circuit had to be covered in no more than 65 driving hours, spread out over 4 stretches.

Difficulties were such that, as early as the end of the second stretch, only one car remained in the race : the Citroën ID 20 belonging to Romàozinho, a young architect, with 29 minutes' penalization, the second place being held by the favourite, Americo Nuno in a 911 S Porsche which, having scored penalties of 46', or 1' over the maximum, was put out of the race. Thus Romàozinho-Jocamec had to cover the 795 remaining miles alone, coming in on time at all check points. They were all alone when they arrived at the finishing line in Lisbon, to the amazement of the crowd, before the press and TV cameras. Their Citroën ID 20 is a strictly standard production car, except for 4 fog-lamps.

This sensational victory made front-page news in Portugal when assembly of ID 20s was due to start during this same month.

Tour du Portugal : Photo Carlos Cœlho da Silva (Citroën 7.250)

MÉHARA DIABOLIQUES AU RALLYE INFERNAL

Un beau titre pour un rallye et quel programme: « Infernal ». C'était le nom choisi par l'Association Sportive Automobile des Hauts-de-Seine pour le rallye qu'elle organisait au mois de janvier sur les sentiers forestiers de la région de Chantilly (au nord de Paris) transformés en bourbier par la pluie.
89 véhicules engagés. Trois classements: « tous terrains » (véhicules à quatre roues motrices), « tous chemins » et « tourisme ». Dans la catégorie « tous chemins », ce fut un triomphe des Dyane 6 méhara (N.B. pour ceux qui l'ignoreraient encore le pluriel de méhari est méhara) qui se jouèrent de tous les obstacles avec une aisance diabolique. Derrière les premiers, Sassus-Castan sur Méhari, le classement général s'établit ainsi: 2e Drouard-Colas (Méhari), 3e Ducoutumany-Calvaing (Méhari), 4e Pagani-Coornaerd (Ranger 4 × 2), 5e Lagniez-Ollivier (Méhari), etc. Soit quatre Méhara dans les cinq premières.

A fine name for a rally, and what a programme : "Infernal". Such was the name chosen by the Association Sportive des Hauts-de-Seine for the Rally it organized in January over forest tracks in the Chantilly region, north of Paris, which rain had turned into a quagmire.
89 vehicles were entered. Three classifications : "cross-country" (vehicles with 4 driving wheels), "all-tracks", and "touring car". In the "all-tracks" category, the rally was a triumph for the Dyane 6 Mehara which overcame all the pitfalls with diabolical ease. 4 Mehara are among the first five.

SAFARI CALÉDONIEN

Quelques jours après le Marathon Londres-Sydney, Jean-Claude Ogier, pilotant avec Lucette Pointet une Citroën DS 21 Pallas devait remporter le deuxième Safari Calédonien. Sur 42 concurrents ayant pris le départ, 22 purent franchir la ligne d'arrivée, après 1 300 km de pistes détrempées.

A few days after the London-Sydney Marathon, Jean-Claude Ogier, in a DS 21 Pallas with Lucette Pointet, was to win the second Caledonian Safari. Out of 42 competitors at the start, only 22 were in at the finish, after having covered an 800-mile course over very rugged tracks in pouring rain.

Photo M. L. Rosenthal (Citroën 3 D 86)

Photo M. L. Rosenthal (Citroën 3 D 87)

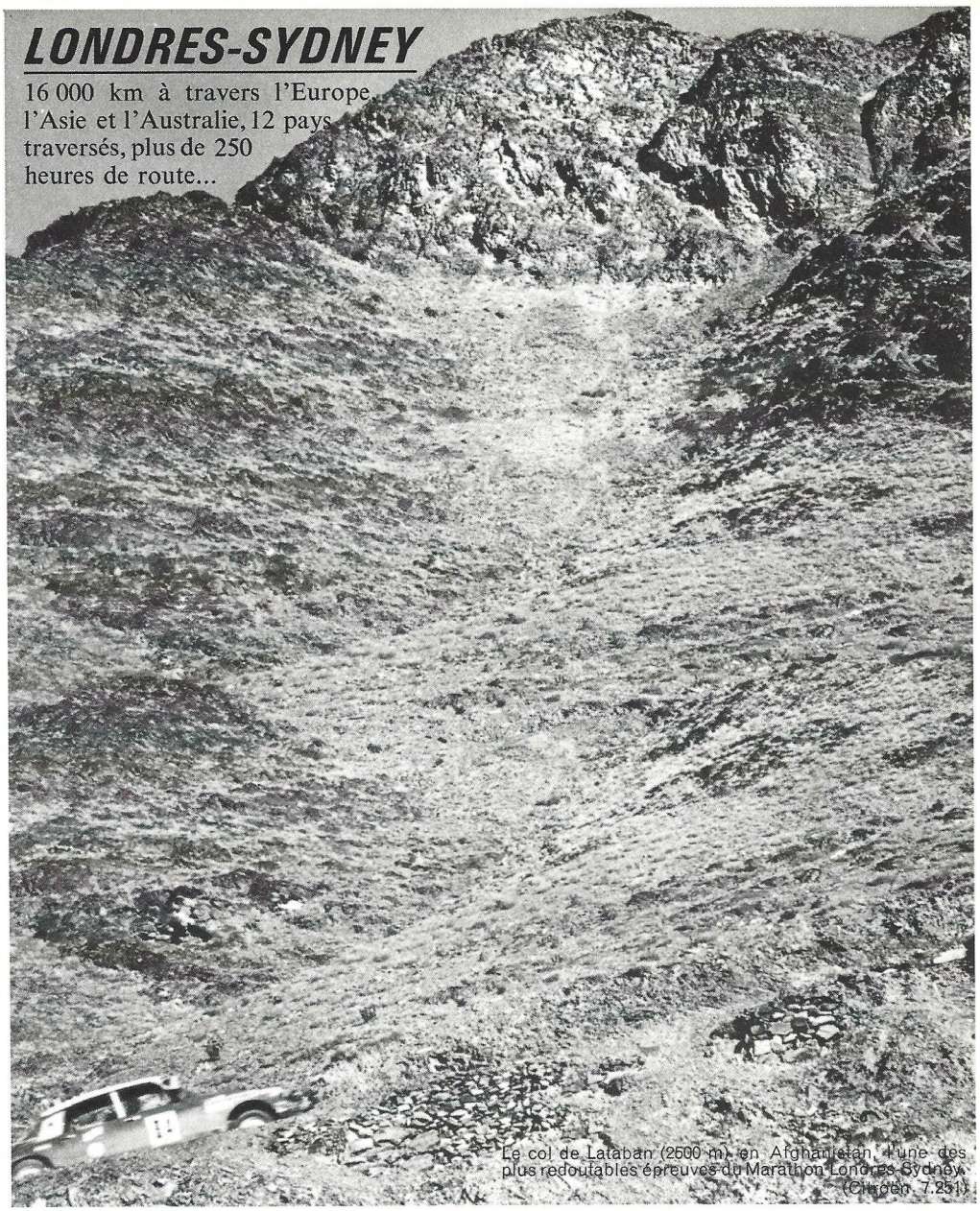
Photo M. L. Rosenthal (Citroën 3 D 90)

Photo M. L. Rosenthal (Citroën 3 D 88)

Photo M. L. Rosenthal (Citroën 3 D 89)

LONDRES-SYDNEY

16 000 km à travers l'Europe, l'Asie et l'Australie, 12 pays traversés, plus de 250 heures de route...



Le col de Lataban (2500 m), en Afghanistan, l'une des plus redoutables épreuves du Marathon Londres-Sydney. (Citroën 7.251).

Londres-Sydney, ce fut la plus longue course automobile du monde, un test unique d'endurance pour les hommes et les machines. Depuis Paris-Pékin en 1907 (3 concurrents au départ) rien de pareil n'avait été organisé. 98 voitures s'affrontent, dont 3 Citroën DS 21. 24 novembre 1968, 14 heures: départ de Londres. Paris, Milan, Belgrade, Sofia, Istambul. Ce n'est qu'après 3 450 km, au milieu de la Turquie, dans l'étape Sivas-Erzincan, que les pilotes rencontrent la première vraie difficulté: 244 km à 84 km/h de moyenne. Terre, boue, pierres, routes sinueuses et tôle ondulée. Aucune voiture ne passera dans les temps. Clark sur Cortina Lotus devant Lampinen (Ford) et Lucien Bianchi au volant de sa DS 21 s'installent en tête du classement. La traversée de l'Iran n'est qu'une formalité de 2 259 km à 100 km/h Puis c'est l'Afghanistan, et le Lataban pass: 74 km, 1 heure. Un col redoutable à 2 500m d'altitude sur une piste sauvage, agrémentée de nombreux dos d'ânes, orniè-

10 000 miles through Europe, Asia and Australia, crossing 12 countries in over 250 hours' driving time. Such was the fantastic programme of the hardest and longest motor race in the world, an unique endurance test for both men and machines. From powerful Australian Holdens to a 1930 Bentley, 20 makes and 15-nations were represented, with a majority of Fords and BMCs. Three Simcas and three Citroën DS 21s (with strictly standard mechanical equipment) were there to defend the colours of France : Bianchi-Ogier, Neyret-Terramorsi, Lemerle- Turcat-Vanson.

Eight days later 72 cars reached Bombay, but what a state they were in ! Some had to be completly stripped and reassembled. Penalties went from 11 to 10,990 points. Behind Clark and Lampinen, Bianchi-Ogier were in a comfortable 3rd place, Neyret and Terramorsi being 14th and the third DS 16th. An excellent performance on the part of the three Citroëns which, since

res, lits de rivières, pierres roulantes. Aucun équipage ne passe dans les temps, les pénalisations pleuvent. La meilleure performance est signée Bianchi (5' de pénalisation) à égalité avec Clark et Hopkirk. Neyret (DS 21) est 4e avec 6'. C'est ensuite la traversée du Pakistan et de l'Inde jusqu'à Bombay où 72 voitures arrivent enfin , mais dans quel état ! Certaines doivent être entièrement refaites. Les pénalisations vont de 11 à 10 990 points. Derrière Clark et Lampinen, Bianchi-Ogier occupent une confortable 3e place, Neyret-Terramorsi sont 14e et la 3e DS est 16e. Une excellente performance pour les trois Citroën engagées dans ce marathon. Elles n'ont subi depuis Londres (11 000 km) aucune réparation. Après dix jours de traversée, la chevauchée fantastique continue en Australie. : il faut parcourir 4 500 nouveaux km jusqu'à Sydney. A mi-course, Bianchi-Ogier passent en tête du classement. Puis ils gardent et consolident leur première place jusqu'à quelques kilomètres du dernier contrôle: Nowra. Il ne reste alors que 160 km faciles à couvrir, une simple formalité... qu'ils ne pourront pas remplir : à quelques kilomètres de Nowra, la voiture de deux jeunes gens se jette sur la Citroën, anéantissant en une seconde tous les efforts et les espoirs d'un équipage qui avait réussi une course merveilleuse. C'était le 17 décembre 1968, à 9 heures du matin.

London (6,800 miles behind) had not required the slightest repair.
After a ten-day crossing, the fantastic cavalcade went on in Australia. Some choice traps were laid on the way : a tunnel of dust over narrow tracks lined with tree-trunks and full of pot-holes, herds of kangaroos unexpectedly crossing the road, mud and buckets of rain at the end of the run, and all this at high average speeds which allowed not the slightest moment of weakness or inattention.
The cars, fitted with special anti-animal bumpers, started from Perth to cover the further 2,800 miles to Sydney. Half way along the road, Bianchi took the second place in front of Clark, one minute behind Lampinen. Since the start, 8,700 miles had been covered. At Hindsmarch Station Bianchi, showing to the full his extraordinary mastery and brilliant driving, stepped into the lead. Clark dropped back to 11th place owing to a mechanical failure, and Lampinen to 14 th because he left the road. Bianchi-Ogier kept and consolidated their lead until a few miles before the last checkpoint, Nowra. Only 100 easy miles to go, a mere joy-ride ... and yet one which was to prove fatal: a few miles from Nowra, a small car driven by two youngsters ran straight into the Citroën, dashing in one moment the efforts and hopes of a team who had run a magnificent race.
This was on 17th December 1968, at 9 a.m..

Quelque cent jours après l'accident de Londres-Sydney, la mort, qui l'avait raté là-bas, devait avoir raison de Lucien Bianchi : le matin du 30 mars 1969, au cours des essais préparatoires de ces 24 heures du Mans qu'il avait gagnées l'année précédente, après la ligne droite des Hunaudières, son prototype Alfa Roméo coupé - on ne saura jamais pourquoi - à 200 à l'heure la piste vers la gauche et va percuter un poteau télégraphique. Lucien Bianchi est tué sur le coup.
Jamais sans doute on n'avait connu dans le monde de la course automobile d'homme aussi sympathique et de pilote aussi complet. Lucien Bianchi avait abordé la compétition dès 17 ans, en 1951, d'abord avec son futur beau-père Jacques Hazet, puis avec Olivier Gendebien (ils sont seconds en ID 19 dans la course Alger - Le Cap 1958). Sa première victoire en Citroën est éclatante : il gagne en 1961 le premier Liège - Sofia - Liège, en DS 19, avec Georges Harris. La même année, il est 4e en ID 19 dans Alger - Centre Afrique avec Gendebien, 2e dans un fantastique Tour de Corse (Trautmann - Ogier et Bianchi - Harris sont les seuls à pouvoir franchir avec leur DS 19 le col de Vergio bloqué par la tempête de neige). Dans les années suivantes, le nom de Lucien Bianchi revient souvent dans le palmarès des victoires Citroën : Monte-Carlo avec Ogier (4e), Routes du Nord avec Pascal Ickx (1er en Grand tourisme), Liège - Sofia - Liège avec Ogier (3e) en 1963, Neige et glace avec Vic (1er en grand tourisme) en 1965, Coupe des Alpes (1er en tourisme) avec Chistian Delferrier en 1966...
Chez Citroën, à qui si souvent il avait donné le meilleur de lui-même, Lucien Bianchi n'avait que des amis. Tous ont été bouleversés par la brutale nouvelle de sa disparition.

A hundred days odd after the London-Sydney accident, death, which had missed him in Australia, was to take Lucien Bianchi : on the morning of 30th March 1969, during trial runs for the Le Mans 24 hours (of which he had been last year's winner), after the Hunaudières straight, his prototype Alfa Romeo ran into a telegraph pole. Lucien Bianchi was killed outright.
In the car racing world, there had probably never been such a charming fellow or such a complete driver. In the Citroën rally team, all members, mechanics and drivers alike, appreciated his competence, his sense of duty and his kindness.
Lucien Bianchi had started competition driving when he was only 17, in 1951, first with his future father-in-law Jacques Hazet, then with Olivier Gendebien (they came in second in the Algiers-Capetown race in 1958). His first victory aboard a Citroën was brilliant: in 1961, he won the first Liège-Sofia-Liège in a DS 19, with Georges Harris. That same year, he was 4th in the Algiers-Central Africa rally with Gendebien, 2nd in an unbelievable Tour de Corse (Trautmann-Ogier and Bianchi-Harris were the only ones able, in their DS 19s, to surmount the Vergio pass, blocked as it was by a snowstorm). During the following years, Lucien Bianchi's name was often to be seen on lists of Citroën victories: Monte-Carlo with Ogier (4th), Routes du Nord with Ickx (1st in the GT class), Liège-Sofia-Liège with Ogier (3rd) in 1963, Neige et glace with Vic (1st in the GT class) in 1965, Coupe des Alpes (1st in the Touring car class) with Christian Delferrier in 1966...
At Citroën's, for whose organization he had so often given his best, Lucien Bianchi had nothing but friends. All were deeply shocked by the terrible news of his death.

CHEZ L'ANTIQUAIRE

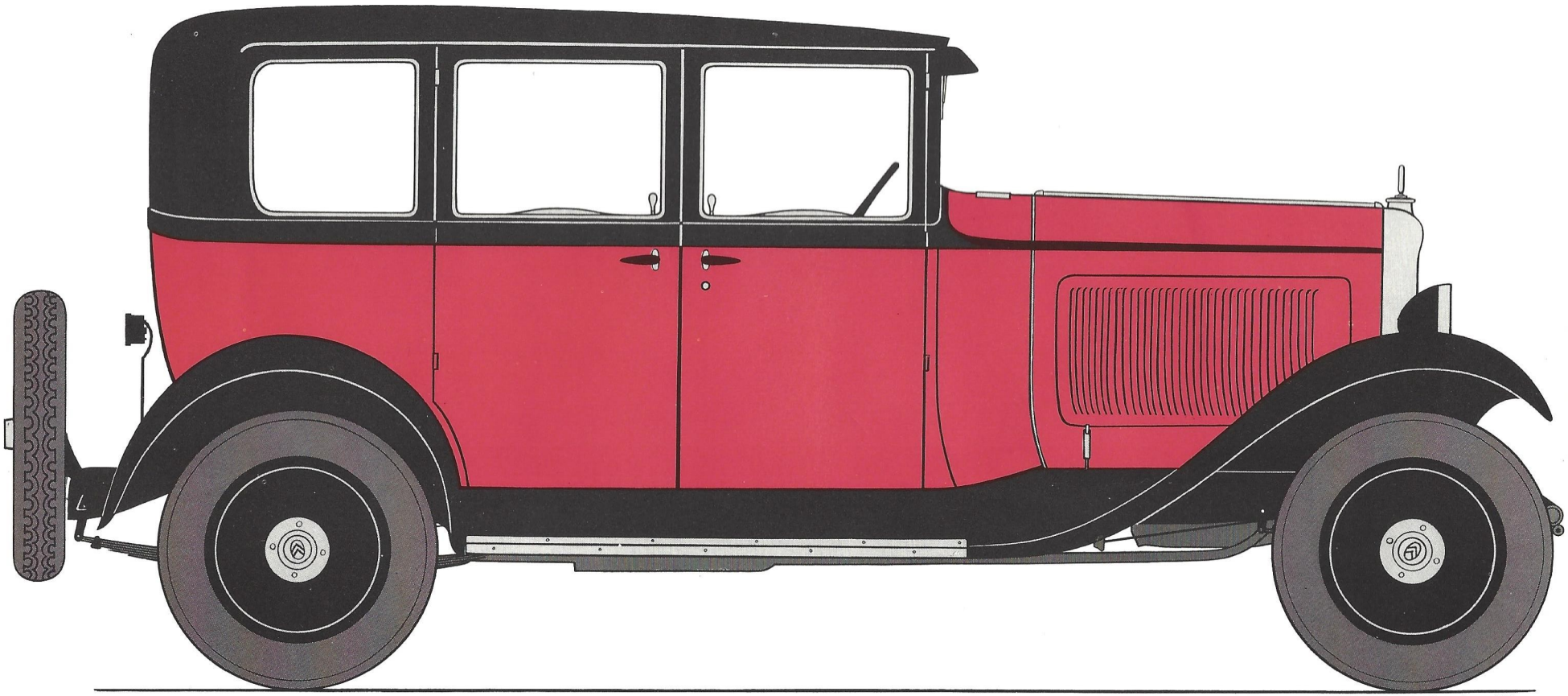
Citroën type C 4 - 1929

Longues, spacieuses, cossues et élégantes mais solides aussi avec leur robuste carrosserie tout acier et leur moteur révolutionnaire (monobloc, pistons en aluminium à armature d'acier nickel anti-dilatation), les C 4 furent les voitures à la mode des années trente. A la vive curiosité qui salua leur apparition succéda bien vite un engouement irrésistible. Prix de la conduite intérieure : 24.100 Francs.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type A C 4. Puissance fiscale 9 CV. MOTEUR : 4 cylindres en ligne, monobloc en fonte, soupapes latérales, alésage 72 mm, course 100 mm, cylindrée 1628 cc, culasses amovibles en fonte à chambres de combustion calibrées. Vilebrequin à 3 paliers, pistons en alliage léger avec jupe fendue. Puissance effective 30 Ch à 3000 t/m. Graissage sous pression par pompe à engrenages. Circulation d'eau accélérée par pompe. Radiateur de grande surface. Ventilateur. Carburateur Solex vertical en bronze. Réservoir d'essence 38 l avec réserve 5 l. Filtre à essence et épurateur d'air. Allumage H T par allumeur et batterie. Avance automatique. Démarreur électrique. EMBRAYAGE : à disque sec unique. BOITE DE VITESSES : 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. TRANSMISSION : arbre longitudinal avec joints souples. Pont arrière banjo. Couple cônique 9/46 à denture gleason. FREINS : à tambours sur les 4 roues avec servo-frein à dépression. DIRECTION : à vis et roue dentée réglable. SUSPENSION : 4 ressorts semi-elliptiques, obliques par rapport à l'axe du chassis. 4 amortisseurs à frictions. PNEUS : 13 × 45 Michelin « Confort Bibendum ». CHASSIS : longerons et traverses en tôle d'acier emboutie. 2 modèles : normal (pour 2 et 4 places empattement 2,85 m) et long (pour 6 places empattement 2,97 m). Voies AV et AR 1,32 m. CARROSSERIE : torpedos 4 places, 6 places, commerciale. Berline 4 places. Conduite intérieure 6 glaces. Cabriolet et faux cabriolet 2 et 4 places. Taxi et landaulet taxi. PERFORMANCES : vitesse maximale 90 km/heure.

Long, spacious, rich-looking and smart, but sturdy too, with their strong all-steel bodies and their revolutionary engine (single-block manufacture, aluminium pistons with nickel-steel anti-expansion armature), the C4 models were the fashionable cars of the thirties. The curiosity they aroused when they came out soon turned into an irresistible infatuation. Price of the saloon in 1930: 24,100 French francs.

TECHNICAL SPECIFICATIONS : Citroën type C4. French Treasury rating 9 CV. ENGINE: cast steel single-block, 4 in-line cylinders, side valves, bore 72 mm (2.835 ins.), stroke 100 mm (3.937 ins.), swept volume 1,628 cc, removable cast-steel cylinder heads with calibrated combustion chambers. 3-bearing crankshaft with balancing weights, anti-friction bronze half-bearings, connecting rods with anti-friction bearings and steel gudgeon pins, light-alloy split-skirt pistons. Effective horsepower 30 b.h.p. at 3,000 r.p.m. Gear pump pressure lubrication. Pump-accelerated water circulation. Large area radiator. Fan. Vertical bronze Solex carburetter. 8.4 gal. petrol tank with 1.1 gal. reserve. Petrol filter and air cleaner. HT coil-and-battery ignition. Automatic spark advance. Electric starter. CLUTCH: dry single-plate. GEAR-BOX: 3 speed ball-and-socket, in centre of floor. TRANSMISSION: prop-shaft with elastic couplings. Banjo-type rear axle. Gleason toothed 9/46 mitre gearing. BRAKES: drums on all four wheels, with vacuum servo brake. STEERING: worm gear and adjustable toothed wheel. SUSPENSION: 4 semi-elliptical springs set obliquely to the chassis axis. 4 friction-type shock absorbers. TYRES: Michelin 13 × 45 "Bibendum Comfort". CHASSIS: side and cross members of pressed steel. 2 models: normal (for 2 and 4-seaters, wheelbase 9'4 1/4") and long (for 6-seaters, wheelbase 9'9"). Front and rear tracks: 4'4". BODIES: 4- and 6-seaters open tourers; commercial version. 4-seater saloon. 6-window saloon. 2- and 4-seater cabriolet and coupé. Taxi and landaulet-taxi. PERFORMANCE FIGURES: max. speed :56 m.p.h.



Dessin : Oliver

Citroën C 4 conduite intérieure 4 places, 1929

Achevé d'imprimer le 15 avril 1969 - Delpire éditeur - Printed in France - Citroen S.A. 133 quai André Citroen - Paris 15e. R.C. Seine 54 B 9455 - N° d'entreprise 835.75.115.0.025