



12

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
Voyages en 2 CV	4
Le livre de Lucien Bianchi	6
Striptease mehari	8
Le coupé S Autobianchi	10
Chiffres de production	10
Photothèque : l'Ami 8	12
Édition Spéciale : Rallye du Maroc	13
Échos	29
Rallyes	37
Chez l'Antiquaire : 10 HP Sport. .	38

contents :

	Page
<i>Editorial</i>	<i>3</i>
<i>Around the world in a 2 CV</i>	<i>4</i>
<i>Lucien Bianchi Book</i>	<i>6</i>
<i>Mehari's striptease</i>	<i>8</i>
<i>The Autobianchi "Coupé S"</i>	<i>10</i>
<i>Production figures</i>	<i>10</i>
<i>Photograph library : The AMI 8</i>	<i>12</i>
<i>Special feature : Moroccan Rally.</i>	<i>13</i>
<i>Echoes</i>	<i>31</i>
<i>Rallies</i>	<i>37</i>
<i>The antiquary's corner : Sport 10 HP</i>	<i>38</i>

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



Photo de couverture : l'Été, la terre s'allège dans des gaspillages de soleil sous le ciel amoné de bleu. Les coquelicots posent leurs boucles d'oreilles sur le champ hirsute des avoines folles. Au repos dans la prairie qui chante, une DS paisible ouvre grandes toutes ses vitres et regarde la nature être enfin si naturelle.

Cover photograph: in Summer, the earth becomes lighter in the streaming sunshine under azure-starched skies. Poppies hang their scarlet ear-rings on the oat-field's shaggy coat. At rest in the laughing meadow, a peaceful DS opens wide its windows and gazes on nature, at last so natural.

Photos André Martin (Citroën 1 F 33).

éditorial

Les beaux jours font sortir les voitures des villes. Et malheureusement cette augmentation de la circulation sur des routes qui ne sont pas toujours adaptées à la densité du trafic, s'accompagne d'une augmentation du nombre d'accidents. Chaque année des chiffres sont relevés. Il convient de les manier avec précaution : les chiffres absolus - ceux qui sont le plus souvent évoqués - n'ont guère de signification statistique (sur cette base, le pays où ne circulerait aucune voiture serait celui qui posséderait la meilleure sécurité routière); il faut les pondérer par le nombre des voitures en circulation. Encore le seul chiffre des voitures en circulation ne permet-il pas de comparaisons : il faut connaître le kilométrage parcouru. Beaucoup ne vont pas si loin, se contentent de mettre en avant un chiffre global et d'enchaîner en préconisant la limitation de vitesse. Or la limitation ne résout rien, ne peut rien résoudre car la vitesse ne constitue pas une cause d'accident, l'excès seul est dangereux. Et la vitesse est une notion contingente : tel conducteur qui a peine à maintenir sa voiture à 110 à l'heure peut difficilement concevoir que la DS 21 qui le double puisse sans danger rouler sur la même route à 180. Sur la route, on est toujours le fou de quelqu'un et chacun trop souvent a sa limitation de vitesse idéale : son propre plafond qu'il voudrait imposer aux autres.

Fine weather fetches the town cars out into the country. Unfortunately, this increase in road traffic (on roads too often no longer adapted to present-day density) is followed by an increase in the number of accidents. Every year, new figures are collected. They must be handled with caution : absolute figures - those which are most usually featured - have practically no statistical value (for, on this basis, the country with the best road-safety record would be that in which there was not a single car running !); they should be weighed according to the number of cars on the road. This calculation in general establishes the fact that, in most countries, the relative accident level is definitely on the decrease. In fact, the mere figure of the number of cars on the road is insufficient to allow accurate comparison : the mean road-mileage per car should also be known. In most cases, such strict scientific bases are ignored, most people being satisfied with putting forward a global figure and recommending speed limitations. Now speed limits are no solution to anything : they can solve nothing, for speed in itself is no cause of accidents, excessive speed being alone to blame. And speed is a subjective notion : a driver arduously keeping his vehicle on the road at 70 m.p.h. will wonder how a DS 21 overtaking him can, on the very same road, running at over 110 m.p.h. without danger. On the road, there is always someone who will consider you crazy, and each driver is too readily influenced by his personal idea of what the speed limit should be : naturally his own top speed, which he would like every driver to respect.

De la 2 CV 1953
à la Dyane 6 de 1968

From the 1953 2 CV
to the 1968 Dyane 6

JACQUES CORNIET

Seize ans de voyages
autour du monde.

Sixteen years of
round-the-world trips.

Où qu'il se trouve dans le monde, il est deux objets dont le lyonnais Jacques Cornet ne se sépare jamais : sa pipe et sa 2 CV. Des 2 CV, il en a usé douze sur les pistes de quatre continents depuis qu'en 1953 il inaugura l'ère des grands voyages en 2 CV en s'embarquant avec son compatriote Henri Lochon pour leur raid Alaska-Terre de Feu-Sahara, qui est devenu un classique des explorations en Citroën.

Depuis son retour d'Argentine en 1964, pourtant, Cornet était resté calme, se contentant de circuler en Europe pour ses conférences de «Connaissance du Monde». En 1967, il n'y tient plus, le virus de l'aventure le reprend : il repart. Et chez Cornet, l'aventure est inséparable de la 2 CV : avec un ami photographe, Emmanuel Braquet, il effectue d'abord un premier parcours exploratoire en Iran, puis il repart au printemps de l'année suivante pour la mission définitive : Iran-Afghanistan. Cette fois ils ont choisi une Citroën Dyane 6.

Partis de Genève, ils atteignent Istambul en trois jours «non stop» et gagnent Erzurum, Téhéran, la Caspienne. La piste est défoncée, verglacée, les cols barrés de congères de neige. Bloqués par la neige dans un col à la nuit tombante, il leur faut bivouaquer sur place. Ils se couvrent de tous leurs vêtements, se confectionnent un thé brûlant et s'endorment dans la Dyane. Toutes les deux ou trois heures ils font tourner le moteur, sage précaution : la température extérieure approche de -30° .

En Afghanistan, ils trouvent une atmosphère médiévale, une population d'agriculteurs, de nomades, de pasteurs, un pays situé au cœur de l'Asie Centrale, aux déserts brûlants et aux montagnes infranchissables, l'un de ceux qui a été le moins touché par la civilisation moderne. Allègrement, la Dyane franchit à 3.700 m. le col routier du Salong, le plus haut du monde et roule sur les ornières, passages à gué, sable et cailloux de la terrible piste du nord où les pentes atteignent 35 % et où la moyenne tombe à 150 km par jour pour 12 heures de volant. Pendant deux mois, partant de Kaboul, la capitale afghane, ils sillonnent un pays grand comme une fois et demie la France. Le 30 Juillet, ils sont de retour à Genève. Ils ont parcouru avec leur Dyane 31.500km.

Wherever he may be in the world, Jacques Cornet, of Lyons, always has two things with him : his pipe and his 2 CV. Where 2 CVs are concerned, he has worn twelve of them out on the tracks of four continents ever since, in 1953, he inaugurated the age of long-range 2-CV travel by starting off with his compatriot Henri Lochon on the Alaska-Tierra del Fuego-Sahara trip. However, since his return from Argentina in 1964, Cornet had remained unusually quiet, merely touring round Europe for his "Connaissances du Monde" lectures. In 1967, he could stand it no longer, the virus of adventure once more coursing through his veins: off he went. For Cornet, adventure is inseparable from the 2CV : with a photographer friend, Emmanuel Braquet, he set off on a first reconnaissance trip to Iran and then, in the spring of the following year, he was off on the final mission: Iran-Afghanistan. This time, they had chosen a Citroën Dyane 6.

From Geneva as departure point, they reached Istanbul non-stop in three days, then on to Erzurum, Teheran and the Caspian Sea. The track was pitted and iced over, the mountain passes deep in snowdrifts. Blocked by snow in a pass at nightfall, they had to bivouac on the spot. They put on all the clothes they had, brewed piping hot tea and went to sleep in their Dyane. Every two or three hours, they ran the engine for a while, a wise precaution: the temperature outside was in the neighbourhood of 22° below zero Fahrenheit!

In Afghanistan, they found a mediaeval atmosphere, a population of tillers of the soil, of nomads, of shepherds, a country lying in the very heart of Asia.

Quite happily, their Dyane cleared the Salong road pass, the highest in the world, at over 12,000 ft, and ran over ruts, fords, sand and gravel on the appalling northern track, with slopes steeper than 1 in 3 and, a daily average of less than 100 miles for 12 gruelling hours at the wheel. For two months, using the capital, Kabul, as their HQ, they covered a country two-and-a-half times the size of France: the northern steppes, the green valley of Bamiyan with its giant Buddhas, the magnificent lakes of Band I Amir, 10,000 feet up.

On 30th July, they were back in Geneva. They and their Dyane had covered nearly 19,600 miles and brought back a mass of documentary material (films, photographs).



LES VOYAGES DE CORNET

1953 : du Canada à la Terre de feu, retour par le Sahara : 52.000 km en un an à bord d'une 2 CV 375 cc — avec Henri Lochon.

1955 : Toujours avec Henri Lochon : New York-Mexique, 20.000 km en 3 mois avec une 2 CV 425 cc

1956 : Paris-Tokyo et retour : 45.000 km en 9 mois, avec Georges Kihm. Premier prix Citroën du Tour du Monde en 2 CV.

1960 : Afrique du Nord-Egypte-Temples de Nubie-Ethiopie. 25.000 km en 6 mois. Un voyage de noces en 2 CV.

1964 : Tour de l'Argentine en solitaire à bord d'une 2 CV fabriquée par l'usine Citroën de Buenos Aires : 25.000 km en 6 mois.

Entre temps, cinéaste et plongeur-sous-marin, Jacques Cornet avait réalisé un film sous-marin sur les galères romaines repérées dans les îles Eoliennes en Sicile.

1967 : Voyage exploratoire en Iran avec un photographe, Emmanuel Broquet, à bord d'une Azam 6 fabriquée à l'usine Citroën de Bruxelles : Genève-Téhéran-Golfe Persique-Mer Caspienne et retour, 18.500 km en 2 mois.

1968 : L'Iran et l'Afghanistan avec Broquet à nouveau : 31.500 km en 5 mois, à bord d'une Dyane 6.

JACQUES CORNET'S TRAVELS

1953 : From Canada to Tierra del Fuego, taking in the Sahara on the return journey : 32.500 miles in a year in a 375-cc 2 CV, with Henri Lochon. 1955 : With Henri Lochon again : New York-Mexico, 12.500 miles in 3 months aboard a 425-cc 2 CV.

1956 : Paris-Tokyo and back : 28.000 miles in 9 months, with Georges Kihm. First Citroën 2 CV Round-the-World Prize.

1960 : North Africa — Nubian Temples — Ethiopia. 15.500 miles in 6 months. A honeymoon in a 2 CV.

1964 : Round Argentina, alone, aboard a 2 CV built in Citroën's Buenos Ayres works : 15.500 miles in 6 months.

In between times, cine-cameraman and scuba diver, Jacques Cornet had made a film on sunken Roman galleys spotted in the Aeolian Islands off Sicily.

1967 : Exploration trip to Iran with a photographer, Emmanuel Broquet, aboard an Azam 6 built in the Citroën works in Brussels : Geneva — Tehran — Persian Gulf — Caspian Sea and back, 11.500 miles in 2 months.

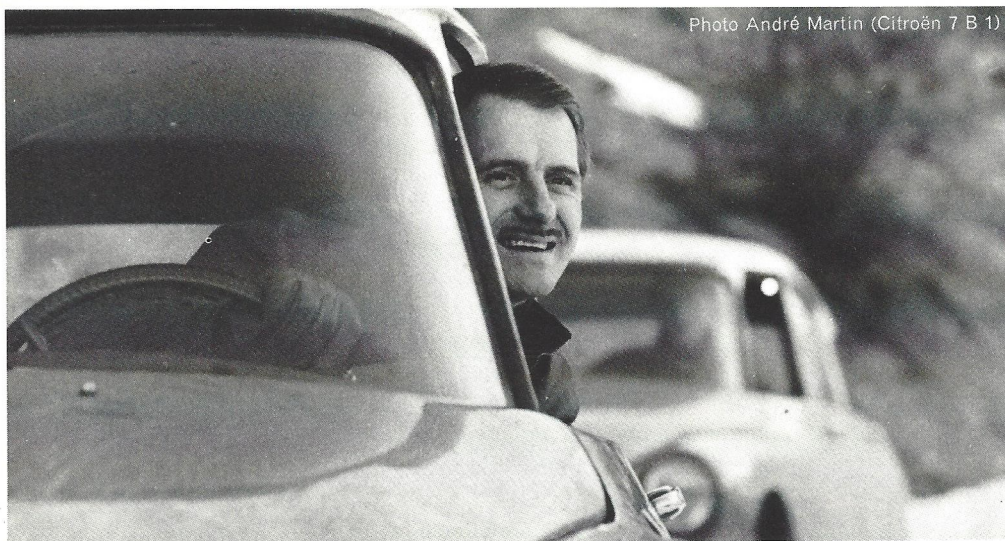
1968 : Iran and Afghanistan, again with Broquet : 19.500 miles in 5 months, in a Dyane 6.

lucien
bianchi

MES RALLYES

FLAMMARION





le message de LUCIEN BIANCHI

Dans le marathon Londres-Sydney, après Kaboul, une étape sauvage de 74 km en 1 heure, un col redoutable à 2500 m d'altitude où d'ordinaire personne ne s'aventure car il faut passer sur des galets qui roulent sous les pneus, franchir des dos d'âne aigus, descendre dans des trous, sauter des ornières... Bianchi conduit sa DS 21 sans une faute, à la perfection, et il accomplit le meilleur temps. Pourtant Bianchi a commis une erreur, une seule : au départ, pour nettoyer son pare-brise maculé de poussière et de boue, il a déclenché son lave-glace. Mais la température extérieure est de -16° et le mélange d'eau et de poussière gèle immédiatement. Cette étape spéciale du Lataban où il fut admirable, Lucien Bianchi l'a donc parcourue pratiquement sans visibilité.

Ce détail, on ne le connut que plus tard, par Bianchi lui-même qui le raconte dans son livre « Mes Rallyes » (Flammarion éditeur).

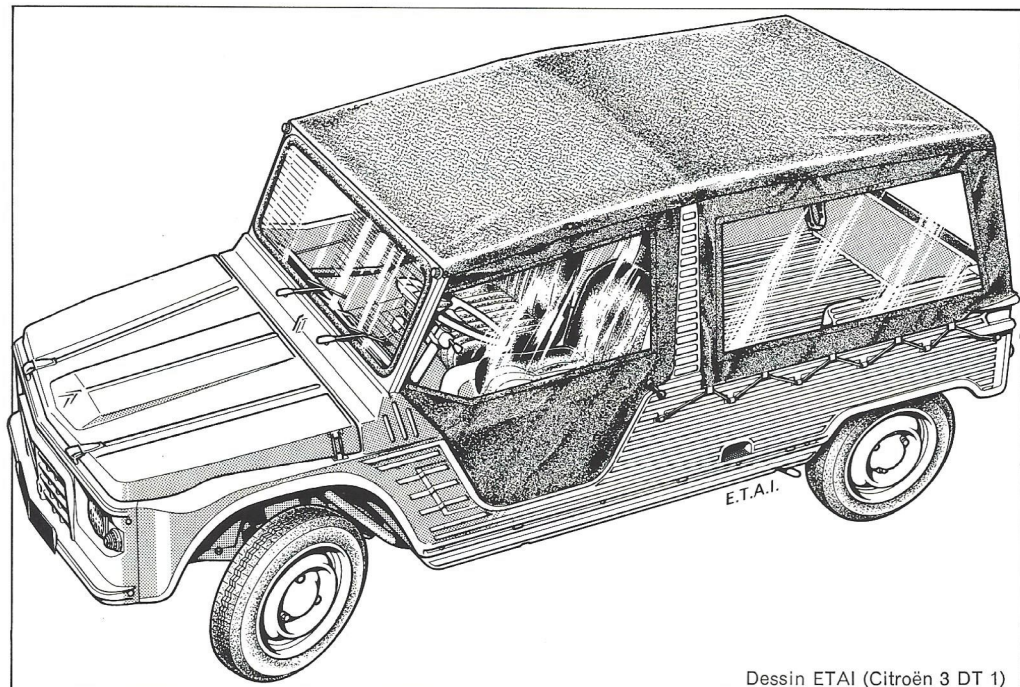
Un grand Champion, Lucien Bianchi l'était, pilote complet, virtuose entre autre de la DS, mais aussi un homme équilibré, sympathique, amical. Dans l'équipe Citroën des rallyes, à laquelle il s'était intégré en 1961, tous, les mécaniciens comme ses camarades pilotes, appréciaient bien sûr sa compétence et son sérieux, mais aussi sa modestie et sa gentillesse. Ce ton simple et direct, on le retrouve dans son livre. Et c'est un peu sa voix qui nous conte son premier Tour de France automobile, Monte Carlo, le Tour de Corse, le Marathon Liège-Sogia-Liège..., qui évoque des souvenirs pittoresques, des compétitions passionnantes, qui conseille les débutants et adresse à tous ses amis un fraternel adieu.

This was during the London Sydney marathon, after Kabul, along a wild stretch of some 46 miles to be covered in 1 hour. A featsome pass about 8,200 ft up, where normally nobody would have ventured, for there are rounded stones which roll beneath the tyres, sharp hog's backs to be cleared, holes to be delved into, innumerable ruts to be leapt... Bianchi drove his DS 21 without a single fault, and made the best time.

Yet Bianchi had made an error, and only one: at the start, in order to clean his windscreen which was stained with dust and mud, he started the windscreen washer. But the temperature was 29°F below freezing point, and the water-dust mixture immediately froze. This special stretch of the Lataban was thus covered by Lucien Bianchi, who was admirable all the way, with practically nil visibility.

This detail was only learnt later, through Bianchi who told in his book "My Rallyes" (Published by Flammarion).

A great Champion Lucien Bianchi undoubtedly was, a complete driver, virtuoso of the DS among other cars, but also a man of balance, friendly and sympathetic. Among the Citroën Rally team, of which he became a member in 1961, everyone, from the mechanics to his fellow-drivers, naturally appreciated his competence and his sureness, but also his unassuming and amicable ways. That simple, direct approach, that smiling good humour which were his, stand out also in his book. And so one might think it is his voice, telling of his first Motor Tour of France, of the Monte-Carlo Rally, of the Tour de Corse, of the Liège-Sogia-Liège marathon... In which he recalls picturesque memories, gripping contests, gives hints to beginners and, for the last time, waves all his friends a brotherly adieu.



Dessin ETAI (Citroën 3 DT 1)

MEHARI STRIP-TEASE

Aux trois teintes à choisir pour la robe de la Méhari : vert Montana (52 % de la demande), beige Kalahari (30 %), rouge Hopi (18 %), s'est ajouté une quatrième : orange Kirghize. C'est une robe qui résiste à beaucoup d'accrocs : semi souple, elle ne craint pas les heurts légers ; teintée dans la masse, elle ne craint pas les éraflures. C'est le miracle d'un alliage de matières plastiques, combinaison intermolléculaire dont le nom est : copolymère d'acrylonitrile-butadiène-styrène et le diminutif : ABS.

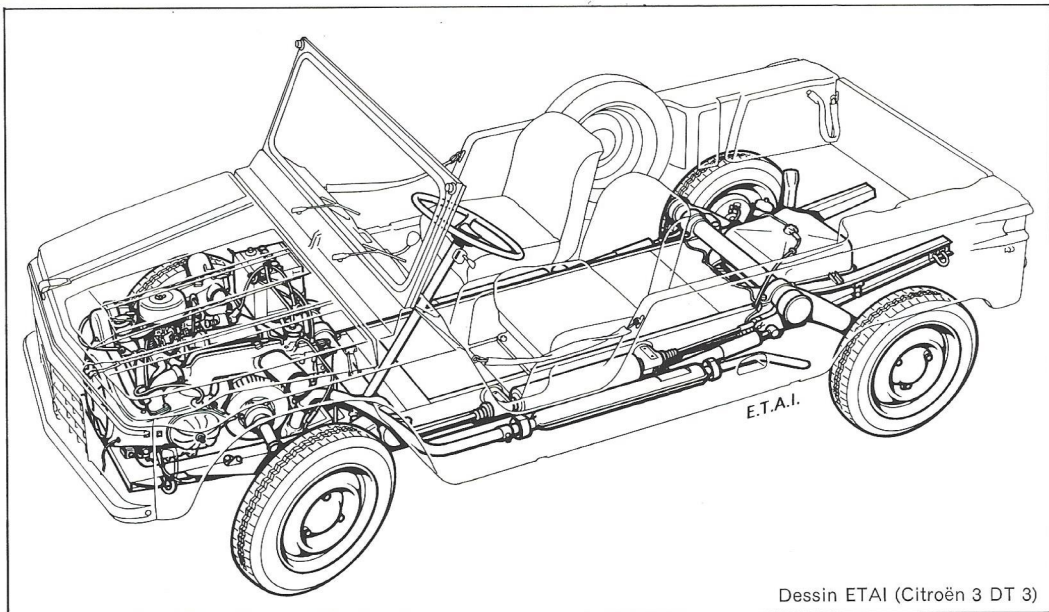
Le cycle du plastique commence à la houille et au pétrole. On en tire une poudre de butadiène, styrène, acrylonitrile que l'on passe à chaud dans une boudineuse d'où elle sort sous forme de tiges de matière compacte. Les tiges vont dans une broyeuse qui les transforme en petits granulés semblables à des grains de réglisse. C'est à ce stade qu'est ajoutée la couleur. Les grains colorés passent alors dans une grosse extrudeuse où ils sont fondus et transformés en feuilles profilées par un laminoir à rouleaux. Ces feuilles sont livrées par Marbon France à la S.E.A.B. qui, dans ses ateliers de Villejuif, les forme à chaud pour en faire les éléments de carrosserie qui permettent d'habiller un châssis de Dyane 6 en Méhari.

La coquette Méhari enlève d'ailleurs sa robe avec une facilité certaine. Qu'on en juge par ces images, que la pudeur réprouve mais que la mécanique tolère.

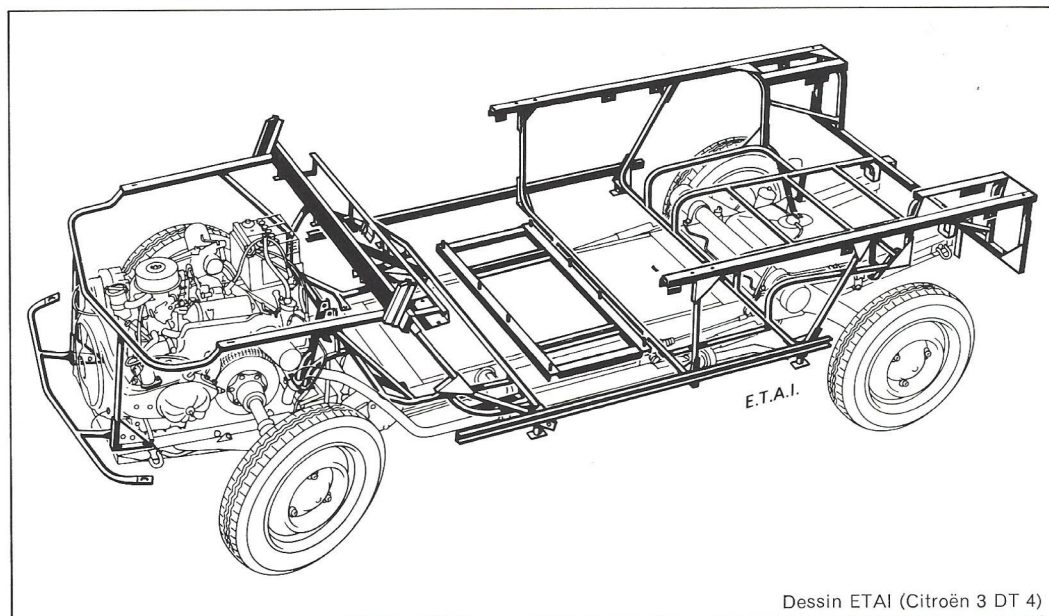
The Mehari's dress, which up to now had come in three colours — Montana green (52 % of orders), Kalahari beige (30 %) and Hopi red (18 %) — now can call on a fourth colour: Kirghiz orange. This dress will stand up to a lot of wear and tear: semi-rigid, it is impervious to light shocks and, tinted throughout its thickness, it remains unscathed by scratches. This miracle is that of an alloy of plastics, an intermolecular combination whose name of: acrylonitrile butadiene-styrene copolymer, or, for short, ABS.

The plastic cycle starts with coal and oil. From these are made a butadiene, styrene and acrylonitrile powder which is compressed hot in a slubber, whence it issues in the form of rods of compact matter. The rods are fed into a crusher which transforms them into a granular substance (a little like liquorice cachous). It is at this stage that the colour is added. The coloured granules then pass through a large extruding machine where they are melted, and are transformed into shaped leaves by a rolling-mill. These leaves are delivered by Marbon-France to the S.E.A.B. which, in its Villejuif shops, hot-moulds them into body parts making it possible to clothe a Dyane 6 chassis in Mehari dress.

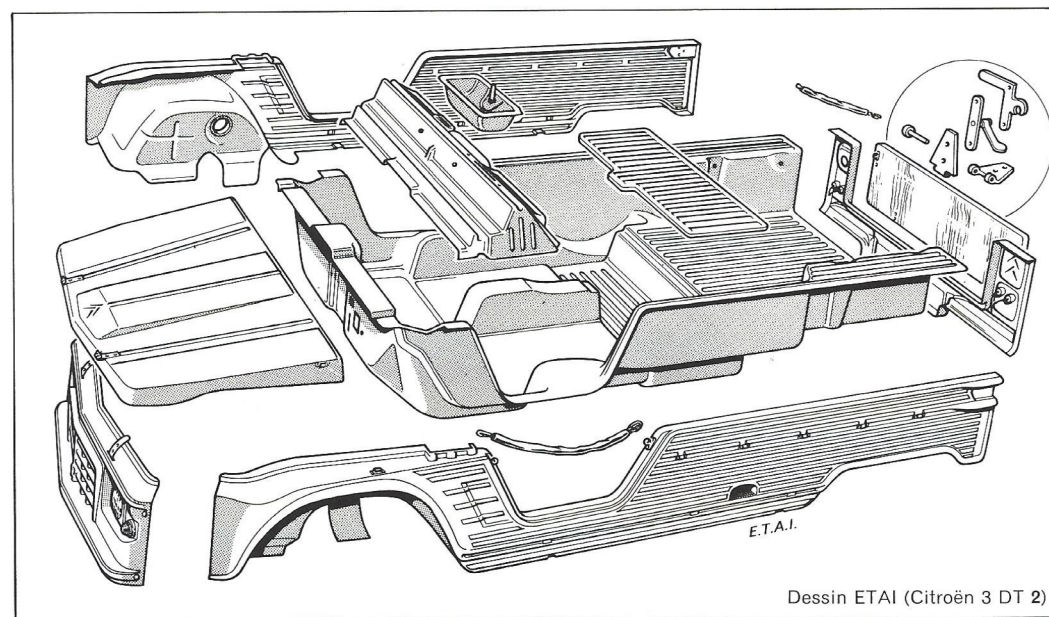
The coquettish Mehari undresses with considerable ease — as can be judged from these pictures, which may be contrary to modesty, but tolerated by mechanic's art.



Dessin ETAI (Citroën 3 DT 3)



Dessin ETAI (Citroën 3 DT 4)



Dessin ETAI (Citroën 3 DT 2)

AUTOBIANCHI

COUPÉ S

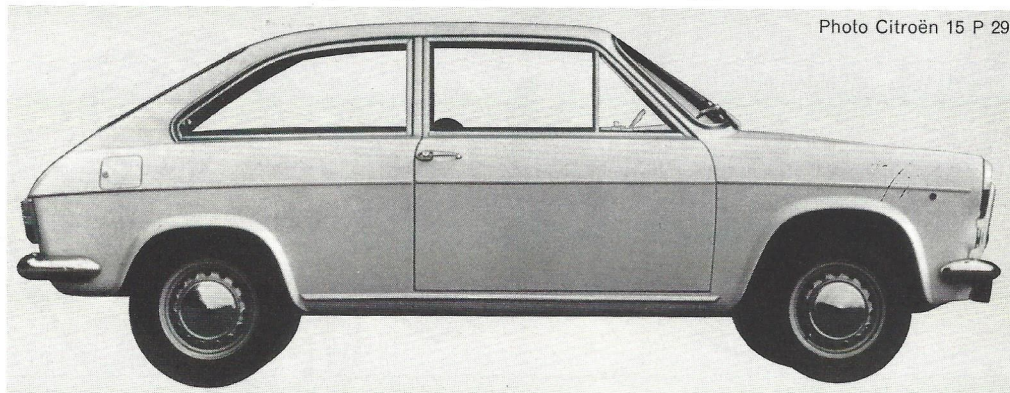


Photo Citroën 15 P 29

Parmi les Autobianchi dont Citroën, dans le cadre de ses accords avec Fiat, assure la diffusion et le service en Belgique, France, Italie, Portugal et Suisse (totalement ou partiellement selon les pays), figure le Coupé S.

C'est un élégant coupé à traction avant équipé d'un moteur 4 cylindres de 1438 cc à 5 paliers, dérivé du Fiat 124, disposé transversalement, équipé d'un carburateur Weber double corps. Généreux, souple et nerveux, il assure des démarrages rapides et des accélérations brillantes : 33''8 au kilomètre départ arrêté. Il développe une puissance effective de 75 Ch SAE à 5500 tr/mn (couple maxi 11,4 mk/g à 2800 tr/mn). Vitesse : 155 km/heure. Refroidissement par mélange eau et liquide Fiat « paraflu » anticongé- lant et anticorrosif. Alternateur 53 ampères. Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés. Direction à crémaillère. Suspension avant à ressort transversal à lames sur roues indépendantes, arrière à essieu rigide et deux ressorts à lames longitudinaux. Amortisseurs hydrauliques télescopiques. La traction avant, la bonne répartition des masses, l'empattement de 2,30 m pour une longueur hors tout de 3,71 m (largeur : 1,57 m) qui fait que la carrosserie monocoque en acier ne présente pas de porte à faux, le faible poids (860 kg) en ordre de marche, confèrent au coupé S une remarquable stabilité, une tenue de route sans défaillance et une bonne adhérence en toutes circonstances (pneus Michelin ZX 150x13).

Freins à disque sur les quatre roues avec correcteur de freinage à l'arrière en fonction des variations de charge. L'aménagement intérieur est soigné dans le moindre détail et l'équipement très complet. Sièges enveloppants, tableau de bord rembourré comportant un compte- tours et de nombreux voyants de contrôle.

Among the Autobianchis which Citroën, pursuant to its agreements with Fiat, is distributing and servicing in Belgium, France, Portugal and Switzerland is the Coupé S.

It is a handsome front-wheel-drive coupé with a 1438 cc, 5-bearing engine derived from the Fiat 124, fitted transversally and fed by a double-body Weber carburetter.

Generous, smooth and snappy, it allows quick starts and brilliant acceleration: 33.8'' to cover one kilometer from a standing start. It develops an effective horse- power of 75 HP SAE at 5,500 r.p.m. (max. torque 82.5 lb. ft. at 2,800 r.p.m.). Speed: 96 m.p.h. Coolant: a mixture of water and Fiat "paraflu" antifreeze and anticorrosion fluid. 53-amp alternator. 4 speed synchro- mesh gear-box. Rack-and-pinion steering.

Front-wheel drive, careful distribution of masses, a wheelbase of 7' 6 1/2'' for an overall length of 12' 2'' (width : 5' 1 3/4''), which means that the all-steel integrated body has no overhang, lightness (1,896 lbs in working order), give the Coupé S remarkable stability, unfailing road-holding and good road-grip under any circumstances (Michelin ZX 150 by 13 tyres). Four- wheel disc brakes, with braking corrector at the rear functioning according to load.

PRODUCTION CITROEN-BERLIET

6 mois 6 months	1969	1968
Voitures particulières	225.512	177.659
Total Citroen	269.323	212.789
Berliet	10.428	7.502
TOTAL	279.751	220.291

PHOTOTHÈQUE COUPÉS

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.

15 P 19



15 P 20



15 P 21



15 P 16



15 P 15

15 P 22



15 P 23

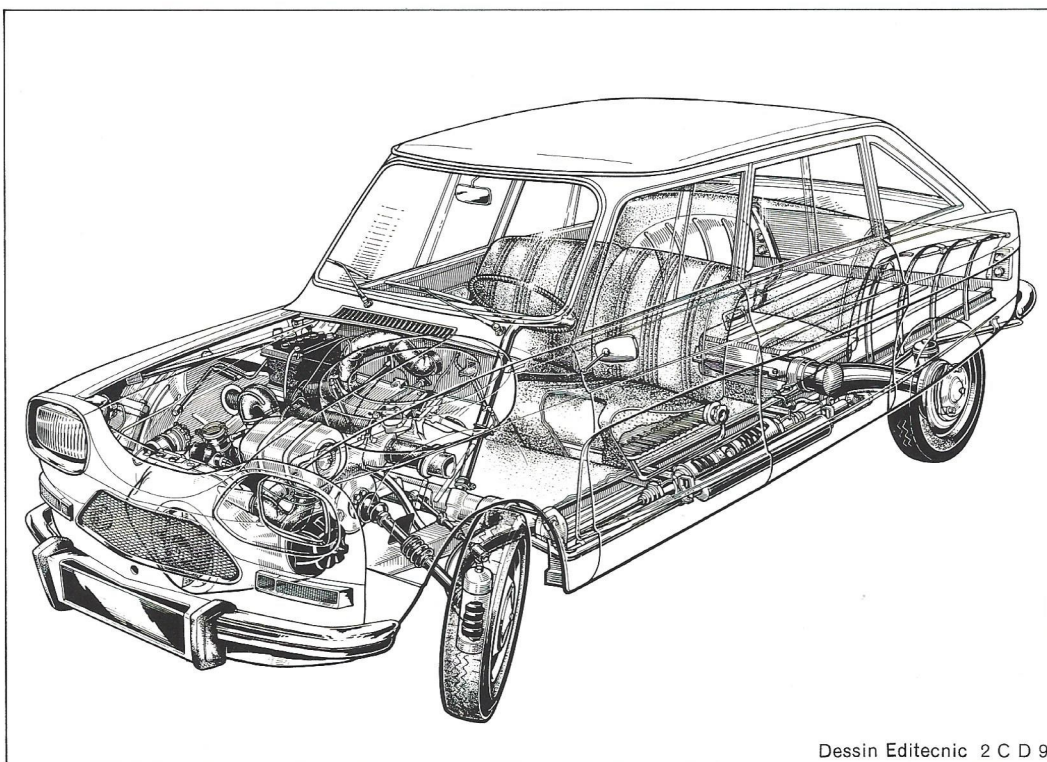


15 P 18

PHOTOTHÈQUE **ami8**

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.



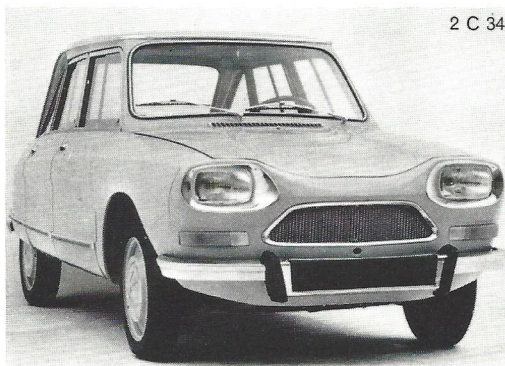
Dessin Editecnic 2 C D 9



2 C 2



2 C 1



2 C 34



2 C 35



édition spéciale RALLYE DU MAROC

UN SUCCÈS QUI FRISE L'INSOLENCIE

**78 voitures au départ
7 voitures à l'arrivée
dont 5 Citroën DS 21**

Rabat, jeudi 24 avril, 19 h 30. 78 équipages prennent de minute en minute le départ du XII^e rallye international du Maroc. Remake de la XI^e édition. Bien revu et très corrigé. Les spécialistes le jugent quatre fois plus difficile que l'année précédente où seulement un quart des équipages avait passé la ligne d'arrivée.

**78 cars at the start
7 in at the finish and among
them 5 Citroën DS 21**

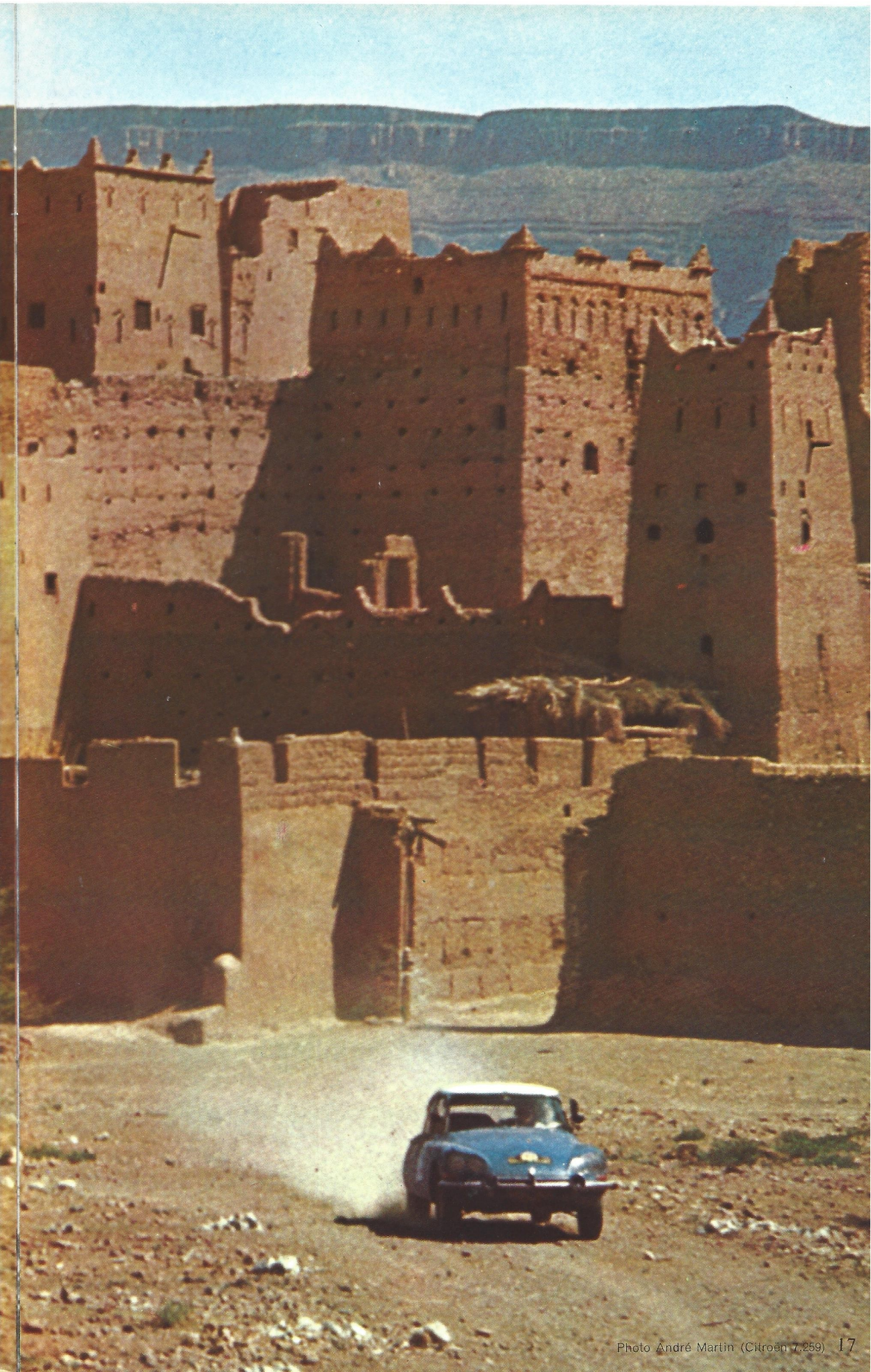
Rabat, Thursday 24th April, 7.30 p.m. 78 teams, each separated by a minute's pause, took to the road for the XIIth Moroccan Rally, a „remake” of the XIth edition. But well revised and corrected, at that. Specialists deem it four times more arduous than the previous year's version, after which only a handful of teams mana-

12^e RALLYE INTERNATIONAL DU MAROC (24 - 27 Avril 1969) - CARTE CITROËN -











Pour cette année, les plus optimistes avancent 20 voitures à l'arrivée, les plus pessimistes pas du tout. Le parcours long de plus de 4000 km est divisé en deux étapes avec dix épreuves spéciales chronométrées sur 1300 km, disputées principalement sur les terribles pistes du sud. Une pause d'une courte nuit est prévue à Marrakech entre les deux étapes pour les rescapés.

Du haut de ses dix ans, le prince héritier du Royaume du Maroc donne le départ. De Rabat, à travers la région boisée et Montagneuse d'Oulmes, les concurrents gagnent l'est marocain par Fès et Meknès. Une petite incursion dans la zone accidentée du Rif et après la boucle du Chikker les véritables difficultés commencent en piquant vers le sud, le long du Moyen Atlas. A Missour, début du troisième secteur chronométré (175 km de piste) il ne reste déjà plus que 55 concurrents et les vraies difficultés ne font que commencer, un quart seulement du parcours a été couvert.

Verrier attaque

Entre Missour et Erfoud la piste opère une sélection impitoyable : 32 nouveaux concurrents abandonnent. Dans ce secteur Guy Verrier (DS 21) lance une première offensive et réalise les meilleurs temps devant Nicolas-Roure, les vainqueurs de l'an dernier, qui gardent cependant la tête du classement général sur leur R8 Gordini Prototype, talonnés par les cinq DS 21 engagées par Citroën : Neyret-Terramorsi (groupe 6), Consten-Todt (groupe 6), Verrier-Murac (groupe 5), Ogier-Mille Veron (groupe 1), Vanson-Joly (groupe 6) ainsi que les indépendants Terminarias père et fils, sur DS 21 de série, qui occupent une valeureuse 7^e place.

Un tunnel de poussière

Quelques kilomètres de bonne route et c'est le départ du 5^e secteur chronométré Rissani-Zagora (236 km de pistes) par la vallée de Draa, l'un des plus beaux sites du Maroc, que les pilotes ne pourront malheureusement pas apprécier tellement le tunnel de poussière soulevé par les concurrents masque route et paysage

(A l'arrivée du secteur chronométré à Zagora, certains pilotes demanderont quelles voitures ils ont doublées car ils n'ont pu les identifier au passage). Les rescapés ont parcouru 1600 km, il en

ged to struggle across the finishing line. This year, the major optimists forecast 20 cars at the finish, while pessimists anticipated not a single one. The run, over 2,485 miles long, was divided into two main stretches, with ten special timed test runs, covering 808 miles and chiefly fought out on the abominable southern tracks. A short overnight halt was planned in Marrakesh for those who had not succumbed on the first day.

Now ten years old, the young prince and heir-apparent to the Kingdom of Morocco gave the start. From Rabat, through the wooden, mountainous region of Ulmes, the competitors reached eastern Morocco via Fez and Meknes. A short detour into the mountainous country of the Rif and beyond the Chikker circuit. And then the true tribulations started on the road southwards, along the Middle Atlas. At Missour, start of the third timed stretch (175 km, or 108 miles, of track) only 55 competitors were still in the running — and the real difficulties were yet to come, with only a quarter of the route covered.

Verrier attacks

Between Missour and Erfoud, the track weeded them out like nobody's business: 32 more competitors threw up the sponge. On this stretch, Guy Verrier (DS 21) launched his first offensive and won the stretch in front of Nicolas and Roure, (winners of the Rally in 68) who nevertheless remained ahead in the general classification in their R8 Gordini prototype, with the five DS 21s entered by Citroën hard on their heels: Neyret-Terramorsi (group 6), Consten-Todt (group 6). Verrier-Murac (group 5), Ogier-Miss Veron (group 1), Vanson-Joly (group 6), not to mention the freelances Terminarias, father and son, in a standard production DS 21, who remained hale and hearty in the 7th place.

A tunnel of dust

A few miles of decent metalled road, and then came the start of the 5th timed stretch (Rissani-Zagora, 147 miles of cross-country tracks) along the valley of the Draa, one of the most beautiful sites in Morocco, which the drivers could unfortunately not appreciate owing to the whirl wind of dust stirred up by the competitors, which blottered out the landscape. (When they finally reached Zagora, certain drivers asked what cars they had overtaken, for they had been incapable of identifying them at the time). Those who got through had covered, 1,000 miles, and had another 1,500 before them,







reste 2400 dont 600 sur piste. La voiture balai double un à un les concurrents arrêtés sur le bord de la piste et enregistre 11 nouveaux abandons.

21 voitures à Marrakech

Le parc fermé de Marrakech, terme de la première étape, prévu pour recevoir 60 concurrents et plus, n'accueille que 21 voitures qui prendront le départ le lendemain matin pour la seconde étape. Le classement n'a pas changé : derrière les 7 voitures de tête, la Gordini de Roure et les 6 DS 21, on trouve 3 Opel Commodore, 3 Fiat 125, 2 Peugeot, 1 Volvo, 2 R 16 TS, 1 Simca, 1 Porsche, 1 Datsun, 1 BMW.

L'étape la plus longue commence par l'ascension du Tizi n'Test (40 km de piste, 28 km de goudron). Nicolas s'adapte le meilleur temps mais les six DS 21 groupées immédiatement derrière, en parfait état, se font de plus en plus menaçantes.

La piste infernale

500 km ajoutés au compteur et à la fatigue des pilotes mènent les rescapés au départ du plus fantastique secteur chronométré, le plus long avec 266 km d'une piste démentielle, taillée par ci à même le rocher avec ses pierres tranchantes qui viendront à bout des pneus et des jantes les plus solides, tracée par là à travers des plaques de sable, des trous béants, des oueds au sol mouvant. Cette piste réunit à elle seule toutes les difficultés de Londres-Sydney ou d'un East African Safari. Les journalistes qui suivent la course n'ont pas à chercher leur route, la piste est jalonnée des pièces les plus diverses de toutes sortes de modèles, de toutes sortes de marques, jantes broyées, roues voilées, ailes déchiquetées, blindages difformes, amortisseurs, triste échantillonnage des blessures infligées aux mécaniques par cette étape meurtrière. Un concurrent surpris par un trou « tape » si fort qu'un de ses amortisseurs arrière passe à travers l'aile; fou de rage il continue... jusqu'au trou suivant qui met un point final à sa participation.

Les DS se déchainent

C'est là que les DS 21 vont se déchaîner et s'assurer la victoire. Ogier-Mille Véron,

and among these, 373 along tracks. The "mopping up" car overtook competitors, one after the other, immobilized by the roadside. 11 more out of the running.

21 cars at Marrakesh

The enclosed park at Marrakesh, end of the first stretch, had been organised to greet 60 competitors: only 21 cars were there for the starter's sign the next morning, as they launched out on the second stretch. There was no change in the running order: behind the 7 leading cars, the Gordini and the 6 DS 21s, there were 3 Opel commodores, 3 Fiat 125s, 2 Peugeot, 1 Volvo, 2 Renault R 16 TSs, 1 Simca, 1 Porsche, 1 Datsun and 1 BMW.

The longest stretch began by the uphill gradient up to the Tizi n'Test (25 miles of track, a mere 17.5 of tarmac). Nicolas made the best time, but the DSs, close behind him and as fresh as daisies, were becoming an ever-growing threat.

The infernal track

Another 300 miles odd on the clock (and added to the drivers' fatigue) led the survivors to the start of the most fantastic timed stretch yet: the longest, with a madman's nightmare track some 165 miles long, here hewn out of the cliff itself, with sharp-edged stones designed to lacerate the strongest tyres and wheel-rims, there running through sand pits, gaping holes, quick-sand-bottomed wadis. This track alone combined all the perils of the London-Sydney marathon or those of the East-African Safari.

The pressmen who followed the event had no trouble in finding their way: the track was littered with the oddest junk-heap of mechanical parts of all types and makes — crushed rims, buckled wheels, formless sheet-steel protection, shock-absorbers — a sad sample of the wounds inflicted upon noble mechanism by this gruelling stretch. One competitor, in a pothole he had not spotted, "banged" so hard that one of his rear dampers went right through the wing; raving mad, he charged on... until the next pothole, which put paid to his effort.

The DSs get moving

This was where the DS 21s were to forge ahead and to make sure of their victory.





avec leur DS 21 de série, effectuent le meilleur temps tandis que Neyret-Terramorsi prennent la tête du classement général; Nicolas-Roure connaissent des ennuis mécaniques.

Dans l'épreuve spéciale suivante la DS 21 de Verrier-Murac se hisse à la seconde place. A Ouarzazate six voitures seulement arrivent dans les délais : cinq DS 21 et la Gordini de Nicolas Roure. Il reste près d'un tiers de course à courir, les organisateurs s'interrogent avec anxiété. Arrivera-t-il une seule voiture à Casablanca? Alors les officiels allongent les délais de mise hors course et autorisent le départ d'une Volvo et d'une R 16 TS supplémentaires. Dans l'avant dernier secteur chronométré, la Volvo, victime d'une sortie de route, abandonne. Nicolas-Roure connaissent de nouvelles difficultés. Ils sont embourbés. Quelques minutes plus tard, Verrier-Murac arrivent et très sportivement les aident à dégager leur voiture : la course continue pour la Gordini. Mais Ogier-Véron gagnent encore une place. Le classement général, qui ne changera plus jusqu'à l'arrivée, est le suivant : 1. Neyret-Terramorsi (DS 21 prototype) 2. Verrier-Murac (DS 21) 3. Ogier-Veron (DS 21), 4. Nicolas-Roure (R.8 Gordini prototype), 5. Vanson-Joly (DS 21 prototype), 6. Terminarias Père et Fils (DS 21), 7. Vasquez-de Pottier (R 16 TS). Un point, c'est tout. Sur 78 voitures au départ.

Passer ou casser...

— C'était parfait, commente Neyret : traversées d'oued à sec ou en crue, pierres énormes sur la route, trous, ornières, nids de poule, dos d'âne, virages sur sable et gravillons. Il ne manquait qu'une seule chose : un peu de verglas!

Les journalistes s'amuse à dresser des statistiques. Elles traduisent la difficulté de l'épreuve. Renault : 17 voitures au départ, 2 à l'arrivée. Opel : 11 au départ, 0 à l'arrivée. BMW : 8 au départ, 0 à l'arrivée. Peugeot : 5 au départ, 0 à l'arrivée. Porsche : 5 au départ, 0 à l'arrivée. Ainsi que Lancia, BMC, Ford, Glas, Simca, etc. Et aussi : Citroën 7 au départ, 5 à l'arrivée. Une victoire totale : premier au classement général, premier en groupe 1, 5 et 6, premier au classement par équipe et coupe des constructeurs. Une fois de plus, les équipages Citroën avaient établi la supériorité de la tenue de route, de la robustesse, des performances et de la sécurité de la DS 21. Dans cet extraordinaire rallye du Maroc, il fallait passer ou casser. Les cinq DS 21 sont passées.

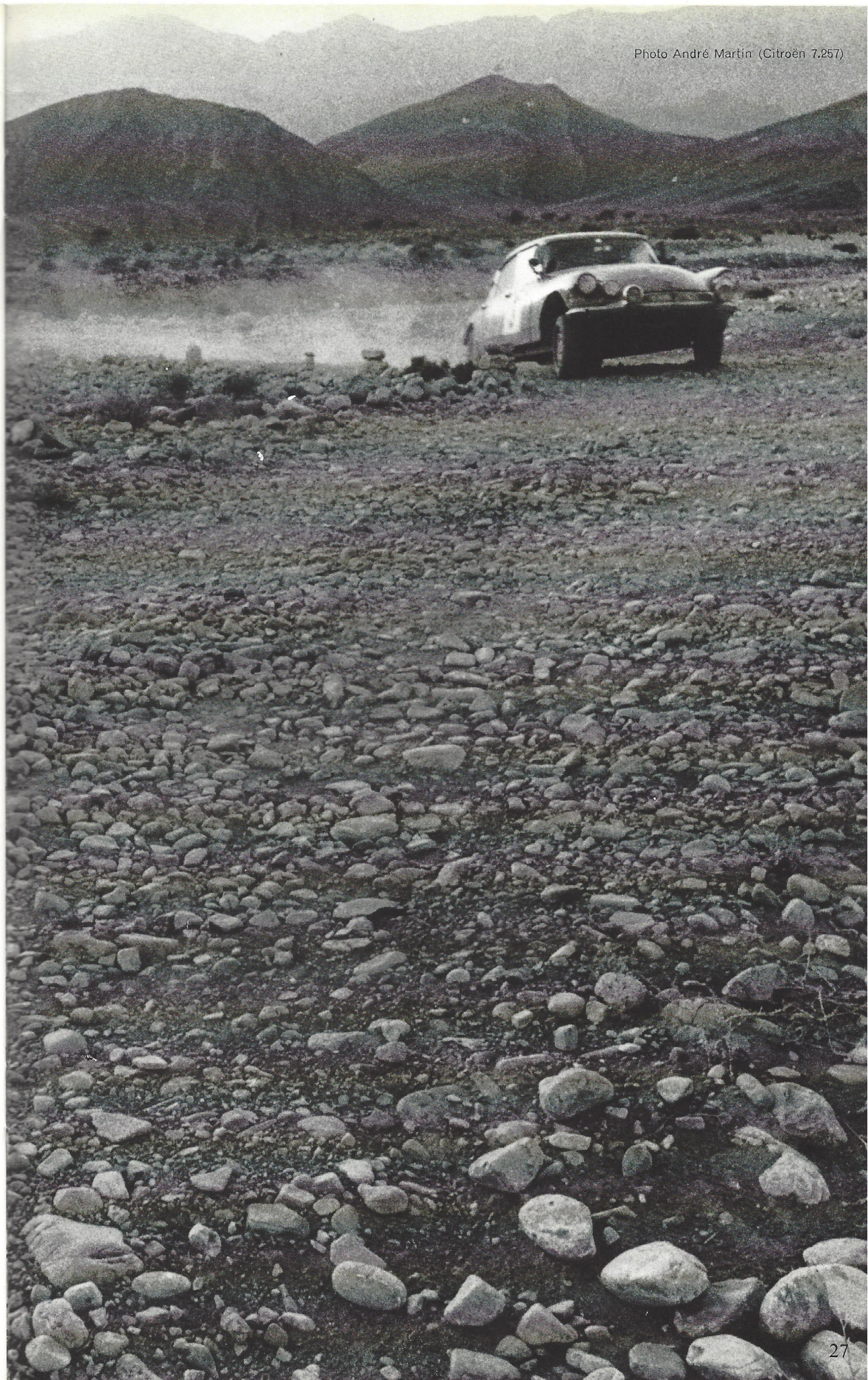
Ogier-Miss Veron, in their standard DS 21, made the best time, while Neyret-Terramorsi took the lead in the general classification; as for the Nicolas-Roure team, it ran into mechanical trouble.

In the following special test, Verrier-Murac's DS 21 managed to take second place. At Ouarzazate, a mere 6 cars reached the goal within the appointed time: 5 DS 21s and Nicolas-Roure's Gordini. There remained close on one third of the race to be run, and the organizers were beginning to look a little worried: would there be a single car in at the finish at Casablanca? So the officials lengthened the limiting times, and allowed an extra Volvo and Renault R 16 TS to be at the start. During the penultimate timed stretch the Volvo, which had accidentally left the road, abandoned. Nicolas-Roure got into fresh difficulties — they were axle-deep in mud. A few minutes later, Verrier-Murac came up with them, and very sportingly helped them to haul their car out of the mire: Gordini was not out of the race. But Ogier-Veron had stolen another place. The general classification, which was to remain unchanged until the finish, was as follows: 1. Neyret-Terramorsi (Prototype DS 21). 2. Verrier-Murac (DS 21). 3. Ogier-Veron (DS 21). 4. Nicolas-Roure (Prototype Gordini R 8). 5. Vanson-Joly (Prototype DS 21). 6. Terminarias, father and son (DS 21). 7. Vasquez-de Pottier (Renault R 16 TS). Period. Out of 78 cars.

Do or die

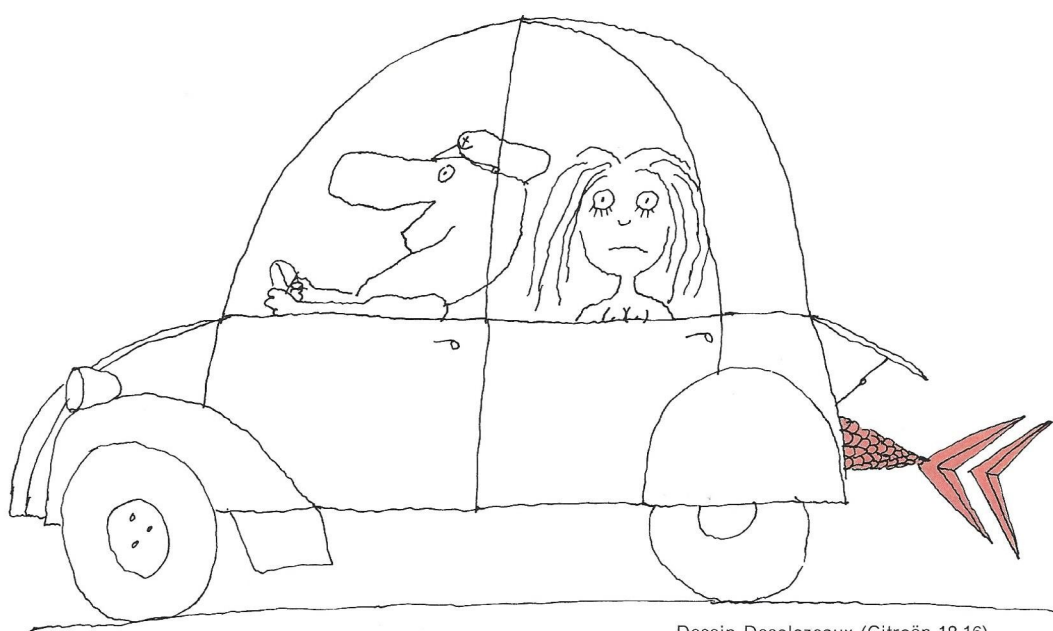
Said Neyret: It was a piece of cake: crossing wadis, dry or flooded, enormous rocks on the road, potholes, ruts, more potholes, hog's backs, hairpin bends on sand or gravel, the lot — apart from one thing: icy roads! The press boys had fun building up statistics: these are indicative of the test's difficulty. Renault: 17 cars at the start, 2 at the finish. Opel, 11 at the start, 0 at the finish. BMW, 8 at the start, 0 at the finish. Peugeot, 5 at the start, 0 at the finish. Porsche, 5 at the start, 0 at the finish. Likewise Lancia, BMC, Ford, Glas, Simca, to mention only those.

And, of course, Citroën: 7 at the start, 5 at the finish. A walkover: first in the general classification, first in groups 1, 5, 6, first in the classification by teams, and winner of the car-manufacturers' cup. Citroën's teams proved the superior road-holding, resistance, performance and safety of the DS 21. In this unbelievable Morocco Rally, it was do or die. The 5 DSs did, and died not.





échos



Dessin Desclozeaux (Citröen 12-16)

échos

LES CHEVRONS DU VIKING

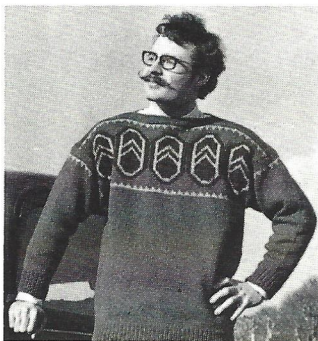


Photo Citroën 10. 411

GÖTEBORG (Suède). Ne cherchez pas où vous procurer ce magnifique pull, il n'existe qu'à un unique exemplaire. Moustache en croc, crinière conquérante, œil fier, Lars Törnblad arbore orgueilleusement son blason, tricoté au point jersey par une blonde fée nordique : une frise de double chevrons emblème Citroën, sur un superbe tricot de sportman. M. Törnblad est le président fondateur du club suédois des amateurs de traction avant. Ceci explique cela.

VIKING'S CHEVRONS

GÖTEBORG (Sweden). Don't try to find out where you can buy this wonderful sweater — it is unique. Handle-bar moustache, streaming mane of hair, conquering eye flashing, Lars Törnblad proudly displays his armorial bearings, hand-knitted by a blond nordic fay : a frieze of double chevrons, the Citroën emblem on a magnificent sporting sweater. Mr Törnblad is Founder and President of the Swedish Citroën front-wheel drive enthusiasts' Club ; this explains the sweater.

COMPARTIMENT POUR LION SEUL



Photo Van Eijndhoven
(Citroën 10. 305)

VALKENBERG (Hollande). On peut avoir les plus moelleux coussinets sous les pattes et préférer ceux de la suspension hydro-pneumatique. Kalief est encore bien jeune mais déjà rien ne l'étonne plus, pas même de circuler à l'arrière du break ID de sa charmante maîtresse, Mme Klant, qui suit ainsi le cirque de son mari, dompteur et commerçant en fauves. Kalief est parfaitement sage et volontiers amusé par le sursaut des pompistes à qui sa maîtresse commande de l'essence.

COMPARTIMENT FOR LIONS ONLY

VALKENBERG (Holland). You can have the softest of pads under your paws, yet prefer those of the hydro-pneumatic suspension. Kalief is still a youngster, but nothing much astonishes him, not even being driven in the back of the estate car of his charming mistress. Mrs. Klant, who thus follows the circus of her husband, an animal tamer and dealer. As for Kalief, he is as good as gold, and easily amused by the start of surprise pump attendants give when asked for petrol by his mistress.

SURF - 2 CV

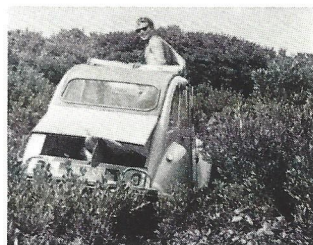


Photo Carl T. Herman
(Citroën 10. 260)

NORTHPORT (États-Unis) « En tant que rédacteur en chef adjoint du magazine « Surf Compétition », j'estime que la 2 CV est la voiture qui convient le mieux à des déplacements en tous terrains le long de la côte. Elle est idéale pour transporter des planches de surf et représente pour moi la voiture parfaite du surfer ». Simple témoignage de sympathie d'un sportif américain qui a parcouru plus de 50.000 km et continue à circuler avec sa 2 CV dans les conditions les plus difficiles. Merci !

SURF - 2 CV

NORTHPORT (USA). "In my capacity as assistant editor of 'Surf Competition' Magazine, I consider that the 2 CV is the best possible car for cross-country travel all along the coast. It is just the thing for carrying surfboards and, as far as I am concerned, it is the ideal car for the surf aficionado". This is just a friendly hello from an American sportsman who has already covered about 30,000 miles in his 2 CV and is still running around in it under the most trying conditions. Editorial many thanks to the assistant editor.

échos

CAEN, QUAND ?

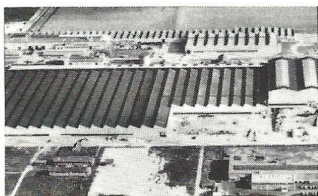


Photo Citroën 10. 300

CAEN (France). Sur un terrain de 29 hectares, 67.000 m² sont maintenant bâtis. On y achève l'équipement des ateliers. L'ensemble doit être en état définitif dans l'année 1970.

WHEN CAN CAEN ?

CAEN (France). On 72 acres of ground, 721,000 sq. ft. are now built up. The workshops are being finally fitted up. The complete works should be in its final state towards 1970. Planned personnel strength : 3,000.

PASSE PARTOUT

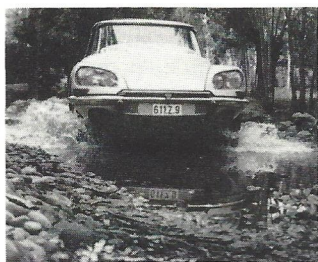


Photo Rosse de Vlam (Citroën 10. 375)

BRUGES (Belgique). Pendant 17 000 km et 37 jours, de Bruges à Bruges, Antoon Rose et François de Vlam ont parcouru avec leur ID 19 la Turquie et l'Iran, glanant en abondance films 8 mm, documents sonores, photos et anecdotes pour alimenter toute une série de conférences et de reportages. Leur ID 19 les a conduits sans encombre par des chemins souvent impraticables à tout autre.

OBSTACLES NO OBJECT

BRUGES (Belgium). For 11,000 miles and 37 days, from Bruges to Bruges, Antoon Rose and François de Vlam crossed Turkey and Iran, collecting an abundance of 8-mm films, tape recordings, photographs and anecdotes calculated to provide material for a series of lectures and magazine articles. Their ID 19 took them over tracks some of which would have got the better of any other vehicle.

A VOS POSTES !



Photo Citroën 10. 405

BRUXELLES (Belgique) Plus de mille fourgonnettes 2 CV arborent en Belgique le cor de chasse couronné, emblème de la Poste qui les utilise pour la distribution du courrier. D'autres 2 CV, des berlines, sont utilisées pour la remise des télégrammes à domicile (sur le pare brise, un petit projecteur orientable permet de lire les numéros des meubles, pendant la nuit).

MAN YOUR POST !

BRUSSELS (Belgium). Over a thousand light vans on the roads of Belgium bear the crowned buglehorn, emblem of the Belgian Post Office which uses them for distributing mail. Other 2 CV's saloons, are used for home delivery of telegrams (on their windscreen is fitted a small articulated searchlight so that the driver can read house numbers).

POUR TOUS LES ENFANTS DU MONDE



Photo Mendès (Citroën 10.316)

TORONTO (Canada). M. et Mme Serge Mendès sont psychologues pour enfants. Ils dirigeaient à Paris une communauté d'enfants abandonnés et font le tour du monde pour collecter les fonds qui leur permettront de la développer. Ils ont un autre but : fonder avec l'aide de l'UNESCO une agence internationale d'adoption, étudier les conditions d'une meilleure compréhension entre les enfants de langues et de races différentes. Pour ce long voyage, il leur fallait une voiture économique et robuste : ils ont une 2 CV.

FOR ALL THE WORLD'S CHILDREN

TORONTO (Canada). Mr. and Mrs. Serge Mendès are child psychologists. In Paris, they manage a community for abandoned children, and are at the moment going round the world collecting the funds they require to develop it. They also have another goal, which is to found, with UNESCO assistance, an international adoption agency, and to study the conditions for better understanding between children of different languages and races. For this long trip, they needed a car that was inexpensive and strong. They chose the Citroën 2 CV.

échos

L'ID DE L'ABBÉ

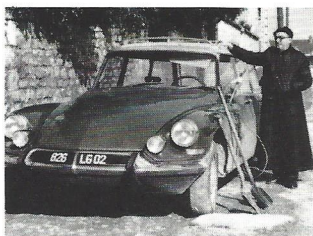


Photo Citroën 10. 303

LAON (France). L'abbé Dechief, curé de Dizy le gros dans l'Aisne, a motorisé la parabole du bon samaritain : avec son break ID 21 il entre en action (de grâces) dès l'hiver venu. Qu'il vente, qu'il neige ou qu'il gèle, il roule là où personne ne passe plus et rend d'innombrables services. Avec sa Citroën, il se charge du courrier bloqué par le mauvais temps, conduit vers la maternité celle qu'une ambulance ne pouvait venir prendre... Équipé de pelles, pioches, câbles et d'un attelage pour remorque, ce curé dépanneur est la providence des automobilistes. En un seul jour il en a tiré 23 de la neige. Rien n'arrête l'ID de l'abbé.

THE ABBOT'S ID

LAON (France). The Abbé Dechief, Vicar of Dizy-le-Gros, in the Department of Aisne, in northern France, put the good Samaritan on wheels: with his ID 21 estate car, he came into action (praise the Lord) as soon as winter came in. Come wind, snow or frost, he drives where angels fear to tread, and has been a boon to innumerable christians - and others too. With his Citroën, he collects mail held up by bad weather, takes an expectant mother to the maternity home when the ambulance can't pick her up... With a full

complement of spades, picks and cables, and a trailer hook-up point, this vicar and his pick-up combination comes as a blessing to weebegone motorists. In fact, he once save some 23 souls from a snowy agony. You can't break the Abbé's (front-wheel) drive.



Dessin de César (Citroën 12.56)

DYANISSIMA



Photo Rizzoli Press (Citroën 10.355)

MILAN (Italie). Mistinguett, Cécile Sorel, comme la divine italienne Wanda Osiris, ont fréquenté beaucoup d'escaliers, répétant avec anxiété « l'ai-je bien descendu ? ». Cet exercice tente toujours les vedettes qui pour grimper les marches du succès, doivent descendre celles du music-hall. La Dyanissima s'y est essayé elle aussi. Réussite complète, elle n'y laissa pas un boulon et y gagna de nouveaux admirateurs, raconte le journal Oggi.

LA DYANISSIMA

MILAN (Italy). Mistinguett, Cecile Sorel, like the divine Italian Wanda Osiris, have walked down innumerable staircases, anxiously repeating "Did I

do it just right ?" This is a form of exercise which is always a temptation to stars, for, in order to climb the steps to success, they must first waft themselves down those of Variety. "La Dyanissima" tried the trick too. And she made it. Not a bolt dropped, and new admirers galore, according to the Italian weekly magazine "Oggi"

TROIS PETITS LAPONS

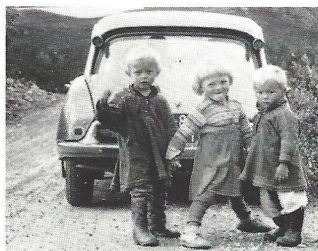
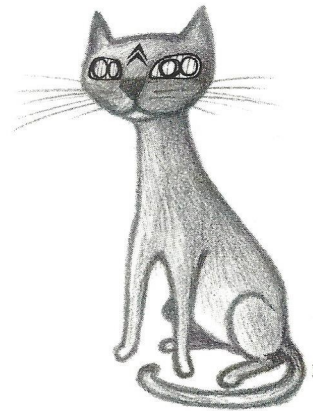
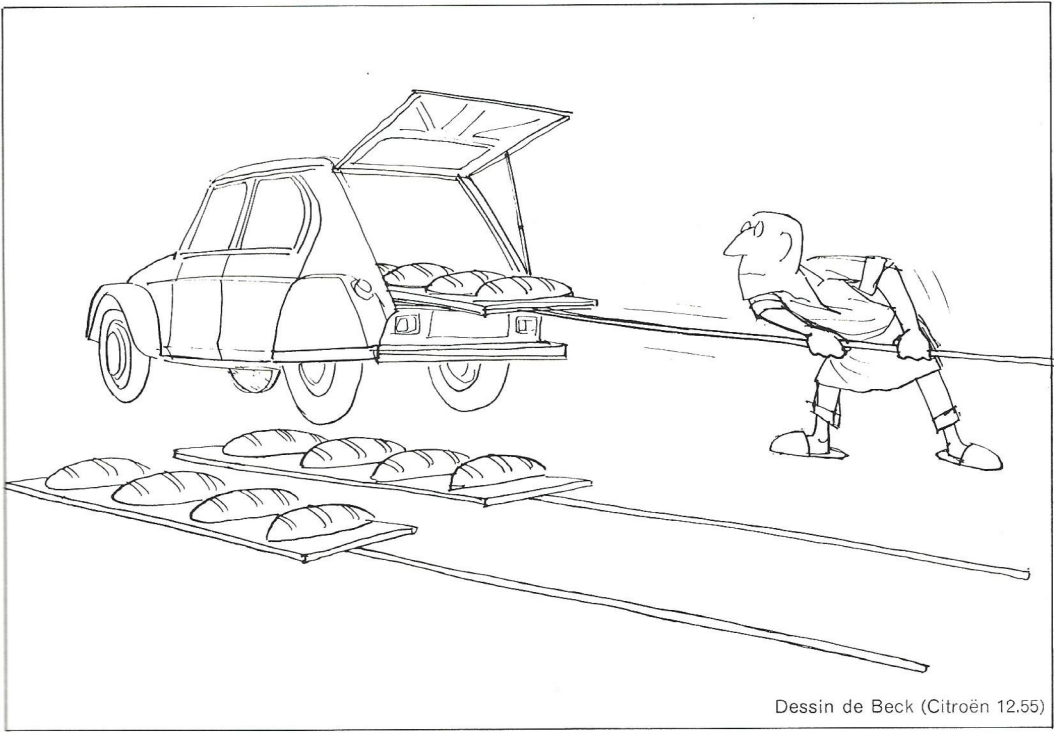


Photo C. Salvy (Citroën 10. 172)

HAMMERFEST (Norvège). Ils font... de l'auto-stop au Cap Nord. Ils sont bien de leur temps : rien ne les étonne. Ils ont les cheveux longs et derrière leurs grands yeux ronds beaucoup de petites idées pour trouver de nouveaux jeux. La fille est la plus délurée. Comme elle aime déjà ses aises et les voyages agréables, elle arrête toutes les DS qu'elle rencontre. Ainsi font les petits lapons : trois petits tours et puis en vont.

THREE LITTLE LAPPS

HAMMERFEST (Norway). They're cadging lifts... to the North Cape. They live with their times : nothing can astonish them. They wear their hair long, and behind their great big round eyes lie lots of ideas for finding new games. It is the girl who is most at ease. She already loves her comfort and a pleasant journey, so she stops all the DSs she comes across. And that's the way little Lapps go about it on Arctic roads - a few lapps (sorry, that was a lapse!), (and they go.



Dessin de Beck (Citroën 12.78)



échos

2 CV D'EAU

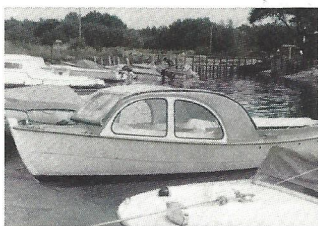


Photo A.H.J. Hermens
(Citroën 10. 332)

HOURTIN (France). Est-ce parce qu'on appelle la 2 CV « petit canard » dans certains pays que le propriétaire de ce bateau a voulu la mettre dans son élément ? Ainsi transformée elle y semble en tout cas tout à fait à son aise.

AQUATIC 2 CV

HOURTIN (France). *Is it because, in some countries, the 2 CV is known as "the duckling" that this boat's owner decided to place it in the duck's element ? Thus transformed, it at any rate seems perfectly at ease there.*

LA TRACTION VOYAGEUSE

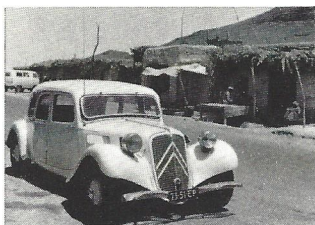


Photo Duilldam (Citroën 10. 328)

AMSTERDAM (Hollande). Une Traction avant 11 Familiale vient de faire un petit tour du côté de New Delhi, avec un jeune couple, les Duindam. La vieille voiture très digne, née en 1938, a subi sans broncher 28.000 kilomètres de routes souvent plus qu'inconfortables. Au sud de l'Iran, 1.500 km de désert impraticables ont cha-

touillé ses amortisseurs mais n'ont pu l'arrêter : Afghanistan, Pakistan, New Delhi et retour. De quoi remplir tout un livre de souvenirs.

IT'S "TRACTION" UP AND "TRACTION" DOWN...

AMSTERDAM (Holland). *An 11 HP Family Front-Wheel-Drive Citroën has recently been sniffing the air round New Delhi, driven by a young couple named Duindam. The dear old "traction", extremely dignified since it was born in 1938 stood up to some 17,400 miles of road without demur, though at times they were anything but comfortable going. In southern Iran, more than 900 miles of impracticable desert played havoc with the shock absorbers, but did not stop the car for that : Afghanistan, Pakistan, New Delhi - and back home again - quite enough to fill a book.*

TOUJOURS JEUNE



Photo Citroën 10. 377

PARIS (France). M. Jean Berthelot possède une ID 19 sortie le 14 avril 1958 (N° dans la série du Type : 216155). Depuis plus de dix ans qu'elle roule, elle a couvert 184.000 kms avec son moteur d'origine, le plus souvent à vitesse maximale et toujours dans des conditions d'utilisation intensive, sans marquer aucune défaillance ni nécessiter aucune réparation. A 184.000 km cependant,

son conducteur a noté qu'elle avait moins de compression et qu'elle lui semblait « un peu moins nerveuse aux démarrages ». Il s'en est alors inquiété à l'usine. « Je l'ai toujours menée à fond, dit-il, c'est peut-être ce qui l'a fatiguée ? »

AS YOUNG AS EVER

PARIS (France). *Mr. Jean Berthelot owns an ID 19 which came out of the works on 14th April 1958. (It bears serial number 216155) During the 10 years and more it has been on the road, it has covered over 113,000 miles with its original engine, most of the time at top speed and always under conditions of intensive use, without ever having a failure or needing repairs. When 113,000 miles came up on the clock, however, the driver noted that compression was not all that it had been and that it "picked up rather less snappily when starting", or so it seemed to him. He then came to the works to explain his worries. "I've always driven it flat out", said he. "Could that be why it seems a little tired?"*

DEUX ID QUI ONT DES AILES



Fotogonne Ila (Citroën 10. 397)

LUGANO (Suisse). Pour assurer la surveillance des routes, la police communale de Lugano avait besoin de voitures rapides offrant une sécurité absolue et capables de supporter sans inconvénients une utilisation intensive. Elle a choisi des breaks Citroën 21 ainsi promus anges gardiens des routes sinueuses du Tessin.

TWO WINGED IDs

LUGANO (Switzerland). To patrol the roads, the town police of Lugano needed cars which were fast, absolutely safe, and capable of standing up to high-pressure without faltering. It chose Citroën 21 estate cars, which were promoted to the rank of guardian angels of the roads.

L'AFRIQUE A BOUT DE BRAS

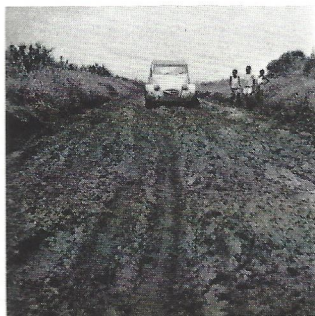


Photo Sun Sby (Citroën 8, 23)

OSLO (Norvège). Si Nils Kristian Sundby, professeur de droit à l'Université d'Oslo, et sa jeune femme ont réussi leur traversée africaine, après un périple de 21.000 km, Oslo-Mombasa par Addis Abeba et le Kenya (six mois d'Afrique), c'est que leur 2 CV était assez légère. Là où un autre voyageur s'était perdu corps et biens un peu avant, la 2 CV s'extirpait de la boue et des pires trous d'eau à la seule force des bras, et s'aventurait invincible dans les marécages de la saison des pluies. La 2 CV prit même un bain forcé et complet de 48 heures. Vidange séchage : elle repartait jusqu'à Mombasa sans qu'il y paraisse ! Sobre comme un chameau, robuste, fidèle, la 2 CV ne craint rien, pas même les rhumatismes.

AFRICA BY SHEER STRENGTH OF ARM

OSLO (Norway). Now if Nils Kristian Sundby, Professor of Law at the University of Oslo, and his young

wife, managed to cross Africa, after a journey covering some 133,000 miles (Oslo-Mombasa via Addis-Abbaba and Kenya, and 6 months of Africa), this was because their 2 CV was a fairly light car. In a spot where another traveller had sunk forever in the mud (in a heavier car), the 2 CV managed to scrape out of the mire and of the worst water-holes — because its owner-drivers hauled it out by main strength, and because it could invincibly cross the most hazardous swamps even during the rainy season. The 2 CV even had to undergo the ordeal of a forced (and complete) bath for 48 hours. After changing the engine oil and drying the car out, on it went to Mombasa as though nothing had happened ! Sober as a camel, strong and trustworthy, the 2 CV will stand up to anything and fears nothing—not even some rheumatism.

VIVA TINA !

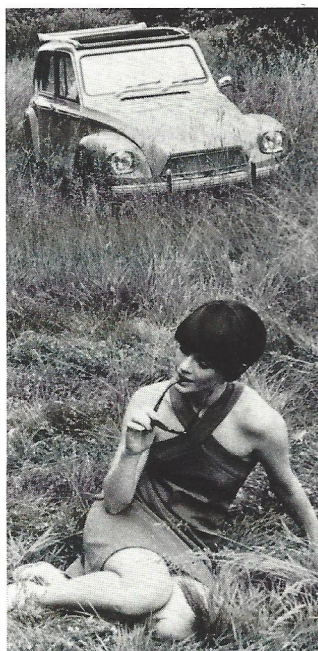


Photo Citroën 3 C 41

HELSINKI (Finlande). Elle est mignonne, un peu bohème et pas gourmande. C'est ainsi que les finlandais voient Tina. Et Tina

c'est le nom finnois de Dyane, la petite Citroën.

VIVA TINA !

HELSINKI (Finland). She's a sweet little thing, a bit bohemian but not greedy. That's how the Finns see Tina. And Tina is the Finnish name of the Dyane, the pearl of small Citroëns.

DYANE ET LE LION



Photo Van Eijndhoven
(Citroën 10, 385)

TILBURG (Hollande). Avec son nom de chasse-resse, Dyane 6 ne pouvait ignorer la réserve d'animaux qui se trouve à mi-chemin de Tilburg et d'Hilvarenbeek. Le roi des animaux qu'elle y rencontra lui fit un pas de conduite et lui témoigna beaucoup de respect. Ce fut d'ailleurs réciproque.

DYANE AND THE LION

TILBURG (Holland). Bearing a huntress's name Dyane 6 could not have ignored the animal reserve, half-way between Tilburg and Hilvarenbeek. The King of Beasts there met with escorted the car for a bit, and was most respectful. The respect was, of course, mutual. The 40 lions and lionesses inhabiting this 100-acre park have, since it opened last June, seen thousands of cars pass through.

échos

échos

LA TOTO DE PAPA



Photo D.P.P.I. (Citroën 10. 186)

PARIS (France). - Citroën, qui voyait grand quand il pensait "petit", sortit en 1923 le premier jouet mécanique pour enfant, une torpédo 10CV, copie conforme de la "vraie" voiture de papa. Ce fut un engouement, un triomphe, une rage : il s'en vendit 15.000 en moins d'un an ! Insatiables, les enfants obtinrent, de 1923 à 1927, tous les modèles des grands : une torpédo 5 CV, une voiture de livraison, un taxi, une nouvelle torpédo 10 CV, la plate-forme et le coupé. Il fallut même fabriquer des pièces détachées. Les clients étaient difficiles, mais on faisait tout pour les satisfaire et la production montait sans cesse. En 1931 le cap des 100.000 est dépassé. En 1932 celui des 200.000. En 1933 on approche de 300.000. « Continuons, disait André Citroën, il faut que les trois premiers mots qu'un enfant connaisse soient : Papa, Maman et Citroën ».

DADDY'S MOTOR-CAR

André Citroën, who "thought big" but did not disdain the smaller item was, as early as 1923, the first to bring out a clockwork toy car for children; it was a 10 CV "Torpedo", a real copy of Daddy's own car. This proved a hit-or rather a triumph — and became all the rage: more than 15,000 of them were

sold in a single year! Insatiable, children managed to get, between 1923 and 1927, every single model brought out for the "oldsters": a 5 CV "Torpedo", a delivery van, a taxi, a new 10 HP "Torpedo", a flat platform van, and a coupé. Spares even had to be made: customers were difficult, but everything was done to satisfy them, and production figures were still rising. In 1931, over 100,000 models had been made. By 1932, the figure had passed the 200,000 mark. In 1933, 300,000 were within sight. "Let us go on", said firmly André Citroën. "The first three words every kid has to know are : Daddy, Mummy and Citroën".

VIVE LE ROI !



Photo Maserati (Citroën 10. 327)

MODENE (Italie). C'est une histoire vraie qu'on raconte encore chez Maserati : lorsqu'en 1932 Campari remporta sur Maserati le Grand prix de Lyon, les organisateurs offraient un prix en espèces au mécanicien de la voiture victorieuse. Le mécanicien c'était Attilio Marinoni qui, très ému, debout sur le podium au côté de Campari, reçut sa récompense, les larmes aux yeux, et, en voulant montrer sa reconnaissance, s'écria d'une voix puissante : « Merci, merci beaucoup ! Vive le roi de France ! ».

LONG LIVE THE KING !

MODENA (Italy). This is a true story, handed down over the years at Maserati's. In 1932, when Campari won the Lyons (France) Grand Prix race, the organizers were offering a money prize to the me-

chanic responsible for the winning car. The mechanic was none other than Attilio Marinoni who, deeply moved as he stood on the podium at the side of Campari, his eyes swimming with tears of joy, in an attempt at proving his gratitude, burst out in a very loud voice: "Thank you! Thank you so much! Long live the King of France!".

STABLE SUR TROIS ROUES

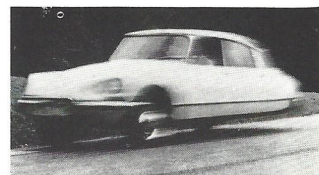


Photo Hollander et de Neef (Citroën 10. 373)

BRUXELLES (Belgique). Cette photo d'une DS roulant à vive allure sur trois roues seulement est bien connue en Belgique car elle a figuré sur la publicité Citroën pour illustrer la tenue de route parfaite des ID-DS. Cette expérience qui met en évidence une stabilité irréprochable a déjà été réalisée aux États-Unis, au Canada, en Suède, en France... elle est toujours spectaculaire. 35 ans d'expérience de la traction-avant : un des atouts de Citroën.

3-WHEEL STABILITY

BRUSSELS (Belgium). This photograph of a DS running at speed on a mere 3 wheels is well known in Belgium, for it feature in Citroën advertising material illustrating the ID and DS's perfect road-holding capacities. This experiment, which unassailably proves stability, has already been performed in the United States, in Canada, in Sweden, and in France... and remains as spectacular as ever. 35 years' experience of front-wheel drive cars is one of Citroën's major trump cards.

au rallye "mistral"

la mehari va comme le vent



Photo Séjnost (Citroën 7.289)

C'était, autour d'Aix en Provence, la nouvelle version du Rallye Mistral : 483 km avec 12 épreuves de classement disputées sur 96 km de chemins forestiers. « Safari Provençal » comme l'a écrit le magazine L'Automobile.

Au départ, 24 concurrents et non des moindres : l'Alpine A 110 de Nicolas, les Ford Escord « Twin Cam » de Piot ou de Gamet, Trautmann et sa Lancia spéciale... et puis, si, si, une Citroën Dyane 6 Méhari conduite par Charo-Gary. Effet comique! Tout le monde sait bien que cette amusante et pratique petite voiture n'a aucune prétention sportive et sa présence au départ d'une épreuve qui s'annonçait particulièrement dure et disputée entre spécialistes, était appréciée comme une excellente plaisanterie par la plupart des observateurs.

On sait que les plaisanteries qui durent ne sont plus des plaisanteries : à chaque contrôle, la Méhari n° 26 était toujours là. Déchainant ses 32 Ch sur les chemins de terre des étapes spéciales, rugissant, virevoltant entre les arbres ou les rochers, se déhanchant dans les virages, accrochée au sol, fonçant à 100 à l'heure, (sa vitesse maxi), rattrapant en descente ce qu'elle avait perdu en montée, la méhari de Charo passait partout, ou presque, dans les temps! Sans pont autobloquant, sans 5^e vitesse, sans double arbre à cames en tête, elle restait obstinément dans la course, à la stupéfaction, puis à l'admiration, puis à l'enthousiasme du public. Elle devait enfin passer la ligne d'arrivée en triomphatrice, terminant 14^e au classement général. Merveilleux, n'est-ce pas?

This was the new version of the Mistral Rally, run in the neighbourhood of Aix-en-Provence: a 300 mile run with classification tests fought out over 50 miles of forest tracks. "A Provençal Safari", as the magazine "L'Automobile" has it.

24 starters, and pretty stiff competition; Nicolas's Alpine A 110, Piot's and Gamet's "Twin Cam" Ford Escorts. Trautmann and his special Lancia... and, would you believe it, a Citroën Dyane 6 Mehari driven by Charo-Gary. It looked like a gag! Everyone knows that this amusing, handy little car has no claim to sporting performance, and its presence at the start of a trial which looked like being particularly tough and a specialist's job, was appreciated as a very good joke by most of the spectators.

Jokes that last too long are no longer funny — everyone knows that — and yet Mehari N° 26 was still there at every check point.

Putting out its full 32 HP on the unmetalled tracks of the special test stretches, roaring and dodging in and out among trees and rocks, tilting to the utmost round bends, hurtling at 62 m.p.h., its maximum speed, catching up on downward slopes what it had lost uphill, Charo's Mehari was (almost) always on time at the check points! With no self-blocking rear axle, no 5th gear, no overhead camshaft, it stubbornly stayed in the race, to the amazement, then to the admiration, and then to the applause of the public.

Finally, it was to know a real triumph as it came in 14th in the general classification at the finishing line. Is it not wonderful?

CHEZ L'ANTIQUAIRE

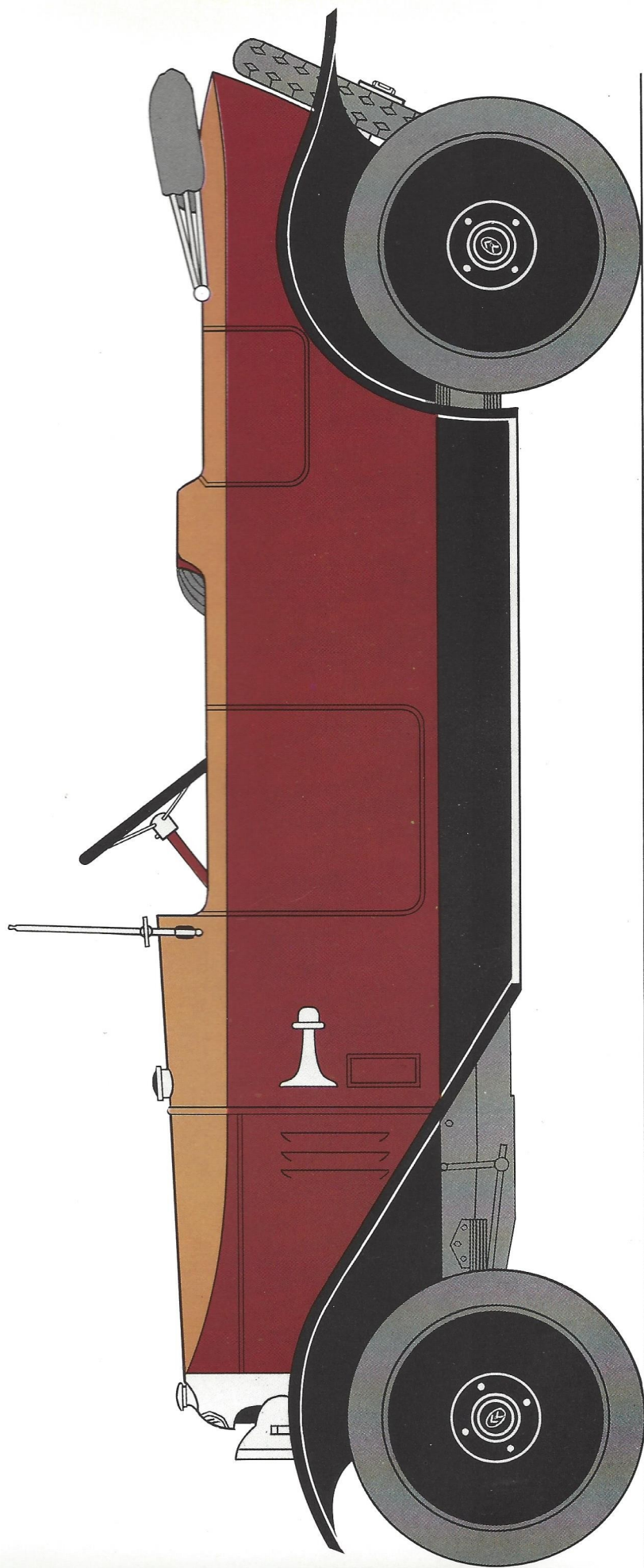
Citroën 10 HP Sport-1921

Selon une formule reprise de nos jours par de nombreux constructeurs, la Citroën Type A de 1919 devait donner naissance à un modèle à tendance plus sportive : la 10 HP «Sport», torpédo de quatre places à carrosserie peinte en deux tons et équipement de grand luxe avec phares spéciaux à grande puissance, montre à fonctionnement continu pendant huit jours, vide-poche dans le dossier du siège avant. Prix en 1921 : 17.000 F.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type B 2 alias 9/10 HP. Puissance fiscale 9 CV. **MOTEUR :** dérivé du moteur B 2 à 4 cylindres monobloc, distribution modifiée, soupapes latérales, culasses amovibles, alésage 68 mm, course 100 mm, cylindrée 1.452 cc. Pistons en alliage léger (au lieu de fonte), compression augmentée, échappement plus libre. Vilebrequin à 2 paliers. Puissance réelle 22 Ch à 2.100 tr/mn. Allumage par magnéto RB. Démarrage électrique. Circulation d'eau par thermosiphon. Radiateur à grande surface. Réservoir d'essence (25 l) en charge sous auvent AV. Carburateur Solex. **EMBRAYAGE :** à disque sec unique. **BOITE DE VITESSES :** 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. **TRANSMISSION :** arbre avec flectors Hardy, pont AR. **ÉCLAIRAGE :** électrique. **SUSPENSION :** ressorts 1/4 elliptiques inversés à l'AV, doubles 1/4 elliptiques superposés à l'AR réalisant un effet d'auto-amortissement grâce à des flexibilités différentes (pas d'amortisseurs séparés). **FREINS :** à pied sur différentiel poulie à la sortie de boîte (pédale à droite de l'accélérateur). A main sur tambours des roues AR. **PNEUS :** 710 x 90 (4 kg/cm²). **CHASSIS :** Empattement 2,915 m. Voies AV et AR 1,19 m. Longueur hors tout 4 m. Largeur hors tout 1,41 m. Hauteur 1,83 m. **POIDS :** 850 kg. **CARROSSERIE :** Torpédo «Sport» 4 places, pontée avec pointe arrière arrondie, roue de secours à l'extérieur, ailes arrière relevées. Peinture deux tons assortis. **PERFORMANCES :** Vitesse maximale 90 km/h. Consommation aux 100 km : essence 8,5 litres, huile 0,250 litre.

As is the case nowadays for the cars of many manufacturers, the 1919 Type A Citroën was to give rise to a more sporting version : the 10 HP "Sports model", a 4-seater open tourer with a two-tone body and luxury equipment, special long-range headlamps, 8-day clock, and cubby-hole in the rear of the front seat. The B2 was built between 1921 and 1925 in many versions. 1921 price : 17,000 Francs.

TECHNICAL SPECIFICATION : Citroën type B2 alias 9/10 hp. Treasury rating 9 CV. **ENGINE :** derived from the B2 4 cylinder monobloc engine with a modified induction system, side valves, removable cylinder heads, bore 68 mm, stroke 100 mm, capacity 1,452 cc. Light alloy (instead of cast iron) pistons, increased compression ratio. improved exhaust system. 2 bearing crankshaft. Actual power, 22 bhp at 2,100 rpm. RB magneto ignition Electric starter. Thermo-syphon water circulation. Large surface area radiator. Petrol tank (25 l, 5.5 gallons) situated under front scuttle. Solex carburettor. **CLUTCH :** single dry plate. **GEARBOX :** 3 speed, ball change in the centre of the floor. **TRANSMISSION :** prop-shaft with Hardy joints Rear axle. **ELECTRIC LIGHTING.** **SUSPENSION :** inverted 1/4 elliptic springs at the front, double superimposed 1/4 elliptic springs at the rear, self shock-absorbing due to varying flexibility (no separate shock absorbers). **BRAKES :** foot brake on shaft, pulley on gearbox output shaft (pedal on the right of the accelerator). Handbrake on rear wheel drums. **TYRES :** 710 x 90 (57 lb/sq. in). **CHASSIS :** wheelbase 9.29 ft. track, front and rear, 3.9 ft. Overall length 13 ft. Overall width 4.6 ft. Height 6 ft. **WEIGHT :** 1,874 lb. **BODY :** 4 seater "sport" torpédo, decked and pointed, spare wheel fitted externally, upswept wings. Two tone matched paintwork with wooden decking. (the 3 seater "caddy" derived from the sport were manufactured in 1922 and 1923. **PERFORMANCE :** Maximum speed : 56 mph. Consumption : petrol 32 mpg, oil about 0.75 pints per 100 miles.



Dessin d'Oliver

Citroën 10 hp sport torpédo 4 places - 1921

