

4



LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par le Service de Presse de la Société Citroën.

Quarterly information bulletin edited by the Citroën Company Press Service.

sommaire :

	Page
Editorial	3
Le Prix Citroën du Tour du monde..	4
La médaille de la sécurité	6
Chiffres de production	7
Les rallyes	8
Spécial Monte-Carlo	13
Echos	29
1893 : Paris-Nice en auto	32
Photothèque : la DS	36
Chez l'antiquaire : la Caddy	38

contents :

	Page
<i>Editorial</i>	<i>3</i>
<i>Citroën Prize of the Tour of the World</i>	<i>4</i>
<i>Safety Medal</i>	<i>6</i>
<i>Production figures</i>	<i>7</i>
<i>The rallies</i>	<i>8</i>
<i>Monte-Carlo special feature</i>	<i>13</i>
<i>Echoes</i>	<i>29</i>
<i>1893 Paris-Nice by car</i>	<i>32</i>
<i>Photograph Library: the DS</i>	<i>36</i>
<i>The antiquary's corner: 10 HP Caddy</i>	<i>38</i>

Rédaction, administration : Société Citroën, Service de Presse, 133, quai André-Citroën, Paris XV^e - téléphone : 828-72-10, 828-73-10, 532-27-59 (postes 2932 - 2931 - 2099) Telex n° 27817 Paris.

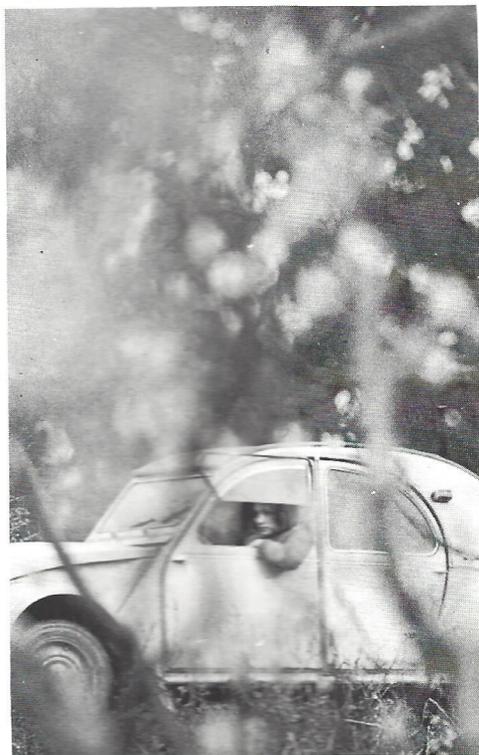


Photo de couverture : Une fleur, une prairie au soleil, une voiture pour cueillir des bouquets : c'est le printemps en 2 CV. Pour Virginia et Manfred Schubert, il a duré 16 mois, le temps de découvrir le monde, le temps d'un voyage de noces : le leur. (Voir article page 4).

Cover photograph: A flower, a sunny meadow, a car to pick bouquets : it's spring in a 2 CV. For Virginia and Manfred Schubert, it lasted for 16 months, time enough to discover the world, time enough for a honeymoon: their own. (See article on page 4).

Photo Marc Riboud - Magnum (Citroën n° 3 A 18).

éditorial

Le printemps voit reflleurir les immanquables commentaires à sensation sur « la recrudescence des accidents de la route » alors même qu'à peu près partout dans le monde le nombre de décès provoqués par ces accidents est en nette diminution par rapport au nombre de voitures et au kilométrage parcouru. On évoque les « hécatombes de la route » mais l'on ne dit jamais que l'alcoolisme tue deux fois plus, le cancer ou l'accident cardiaque presque dix fois plus. On accuse la vitesse alors que des études objectives établissent au contraire que celle-ci n'est pas à mettre en cause... Clichés, conformisme de la pensée, paresse du raisonnement, cela relève de ces formules toutes faites indéfiniment répétées sans qu'on les vérifie jamais : qu'une traction ne saurait être que « sous-vireuse », ou que la DS est « dangereuse » parce que « trop sûre ». Comme si une voiture pouvait jamais être trop sûre ! Sûre, la DS l'est incontestablement parce qu'elle a été conçue pour cela. Elle concilie vitesse et sécurité, des témoignages l'établissent, émanant du monde entier. Le plus récent d'entre eux est aussi l'un des plus notables. Il vient de Suède où la DS 21 s'est vue décerner la Médaille d'or de la Sécurité automobile (voir notre article en page 6).

Springtime never fails to produce its crop of sensationalist commentaries on "the increase in road accidents", whilst almost everywhere in the world, the number of road deaths is decreasing in relation to the number of vehicles and the mileage covered. They talk about the "slaughter on the roads", but they never say that alcoholism kills twice as many, or that cancer or heart failure accounts for nearly ten times as many deaths! Speed is held to blame, although objective studies have established that it is rarely the direct cause... Cliches, conformity of thought and idle reasoning are the ingredients of such often repeated but seldom verified statements as: a front wheel drive car must "oversteer", or, the DS is dangerous because it is too safe! Safe, the DS certainly is, because it was designed to be so. It combines speed with safety, a fact established by evidence from all parts of the world. The most recent example is also one of the most notable. It comes from Sweden, where the DS 21 has been awarded the Gold Medal for Safety (see our article on page 6).

HONEYMOON

FROM ALASKA TO PATAGONIA

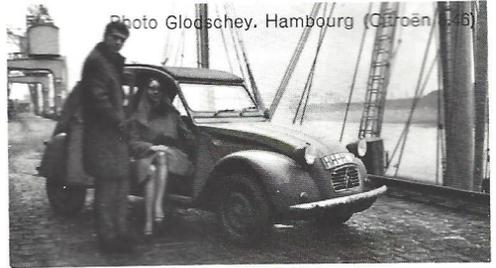
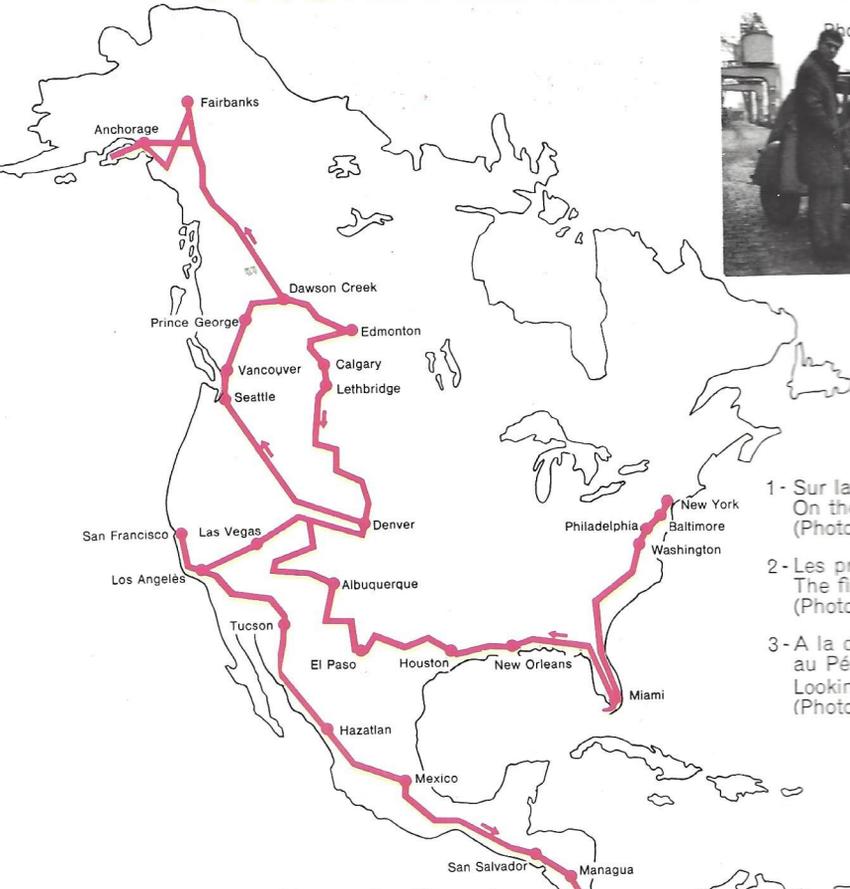
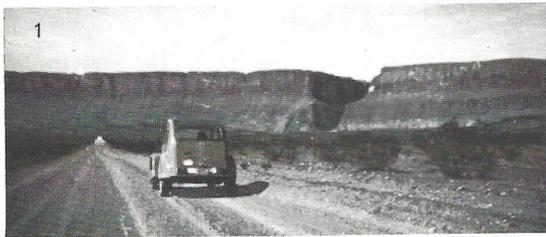


Photo Glodschey. Hambourg (Citroën 8.45)



- 1- Sur la longue piste d'Arizona.
On the long Arizona track
(Photo Schubert. Citroën 8.43)
- 2- Les premiers lamas sur la route de Cuzco.
The first lamas on the way to Cuzco
(Photo Schubert. Citroën 8.45)
- 3- A la découverte des ruines de Chan-Chan
au Pérou.
Looking for the Chan-Chan ruins (Peru)
(Photo Schubert. Citroën 8.44).

Prix Citroën du Tour du Monde : un voyage de noces de 99.000 km



Elle, longs cheveux blonds de Walkyrie, joues rondes, yeux ronds, mollets ronds de Gretchen, est américaine. Lui, cheveux drus et courts, mâchoire ferme de Yankee, est allemand. Ils sont, comme on dit, faits l'un pour l'autre. Main dans la main, comme Hänsel et Gretel dans le conte des frères Grimm découvrent la maison de pain d'épices, Virginia et Manfred Schubert découvrent l'Amérique.

Virginia, 20 ans, et Manfred Schubert, 22 ans, se sont rencontrés pour la première fois devant le stand Citroën du Salon de l'automobile de Francfort. Y était exposée une 2 CV qui avait fait le tour du monde et, devant elle, les deux jeunes gens, déjà, rêvaient ensemble.

Un an plus tard, quand Virginia et Manfred se marient, ils se rappellent les circonstances de leur première rencontre et décident de faire leur voyage de noces en 2 CV. C'est le début d'une aventure automobile à deux qui se poursuivra pendant 99 000 km à travers tout le continent américain, de l'Alaska à la Patagonie.

En février 1963, il neige sur les docks de New York quand Virginia et Manfred prennent livraison de la 2 CV couleur café au lait achetée à Hambourg. Alors commence la première étape : 37 000 km en 9 mois, New York-Alaska via la Nouvelle Orléans, le Texas, l'Arizona, la Colombie britannique. Des rues vibrantes de New York au Désert Peint de l'Ouest, des plages coralliennes de Floride aux sources chaudes du Rio Grande, des splendeurs du Grand Canyon, Colorado, aux journées de 24 heures du Grand Nord, ils promènent leur émerveillement, collectionnent les souvenirs qu'ils évoqueront plus tard et laissent partout des amis. A Los Angeles, sur le chemin du retour, le trésor est à sec. Il faut 13 mois de travail à Virginia (dans une banque) et Manfred (dans une pharmacie) pour économiser de quoi financer leur seconde étape : Los Angeles-Patagonie, 35 000 km.

Mexique, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Colombie, Equateur, Pérou, Chili, Argentine, Brésil... Ils passent des cols à plus de 4 000 m, découvrent les lamas, souffrent du froid et de l'altitude dans les Andes, embarquent enfin pour Hambourg. Séjour de Los Angeles compris (27 000 km) le compteur de leur 2 CV totalise 99 875 km. C'est une 2 CV Citroën de série, sans équipement particulier autre qu'une malle arrière aménagée en cuisine de voyage (« trop petite pour nous faire grossir, trop grande pour que nous mourions de faim », dit Virginia).

Pour leur peu banale lune de miel, Virginia et Manfred ont reçu le prix Citroën « Tour du monde en 2 CV » 1965.

Chaque année ce prix, d'un montant de 10 000 francs, est attribué à l'équipage qui rapporte des contrées parcourues en 2 CV les documents les plus intéressants.

Virginia, 20, an American student, and Manfred Schubert, 22, a young German pharmacist, met for the first time in front of the Citroën stand at the Frankfurt motor show in 1961. Exhibited on this stand was a 2 CV which had travelled around the world and which started the two young people dreaming together.

One year later Virginia and Manfred were married and they decided to go on their honeymoon in a 2 CV. It was the beginning of a motoring adventure for two which covered 62,000 miles throughout the whole of the American continent from Alaska to Patagonia. In February, 1963, it was snowing on the docks at New York when Virginia and Manfred took delivery of the coffee coloured 2 CV which they had bought in Hamburg. Then began the first stage of their journey: 23,000 miles in 9 months, New York-Alaska via New Orleans, Texas, Arizona and British Columbia.

At Los Angeles, on the way back, funds ran out. It took 13 months of work for Virginia (in a bank) and Manfred (in a pharmacy) to save enough to finance the second stage of their journey: Los Angeles-Patagonia, 21,750 miles.

Mexico, Nicaragua, Costa Rica, Panama, Ecuador, Peru, Chili, the Argentine and Brazil... At Rio de Janeiro, they embarked for Hamburg.

Including the stay at Los Angeles (16,750 miles), the total mileage was 62,060 miles. For their unusual honeymoon, Virginia and Manfred were awarded the Citroën "Tour du Monde en 2 CV" prize for 1965.

Every year, this prize worth 10,000 francs, is awarded to the team which brings back the most interesting documentation from the countries through which they travelled in a 2 CV. To enter in this competition, send the record of your journey, before 1st November, to the Service Propagande de la Société Citroën, 133 quai André-Citroën, Paris.

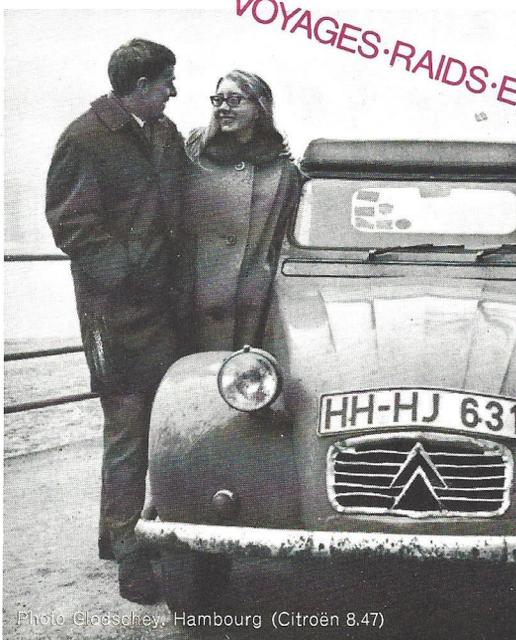


Photo Gladschey, Hambourg (Citroën 8.47)

MEDAILLE DE LA SECURITE



Citroën 10.101

DS21



Citroën 10.102

« M » — Motormännens Riksförbund, association des automobilistes suédois, le plus grand Club Automobile de Scandinavie, qui groupe 220 000 sociétaires et travaille en collaboration avec les organismes officiels de sécurité routière — a décerné pour 1965 sa médaille d'or de la sécurité automobile à la Citroën DS 21.

Cette médaille est destinée à récompenser le constructeur ayant présenté sur un véhicule de série vendu en Suède le dispositif de sécurité le plus important de l'année. Le 7 mars 1966 au Musée Technique de Stockholm, elle a été remise à la Société Citroën pour l'indicateur d'usure des garnitures de frein de la DS 21.

Par ce choix d'un dispositif avertisseur, les spécialistes suédois ont mis l'accent sur une notion prépondérante en matière de sécurité automobile comme en matière de médecine : la prévention.

Trop souvent, lorsqu'il est question de sécurité automobile, le grand public et même certains constructeurs pensent d'abord : bourrelets de protections, volants télescopiques, sièges de sécurité, etc., alors que ces aménagements ne jouent leur rôle que lorsque l'accident s'est produit et qu'il vaut beaucoup mieux éviter celui-ci. Comment ? Par une adaptation correcte de l'automobile aux conditions de la vie d'aujourd'hui.

L'expansion démographique et la concentration urbaine sont parmi les dominantes de l'époque contemporaine dans la plupart des pays. A cette pression de la ville correspond un besoin d'évasion vers la nature. L'augmentation des loisirs permet de le satisfaire. Le meilleur instrument de cette évasion nécessaire est l'automobile. A tous les niveaux de l'activité humaine, l'accélération des échanges apparaît comme le remède à l'encombrement des civilisations. Plus que jamais l'automobile est pour l'homme instrument de liberté. Mais cette liberté, il doit la chercher de plus en plus loin et cela exige de pouvoir rouler de plus en plus vite sur des routes de plus en plus fréquentées.

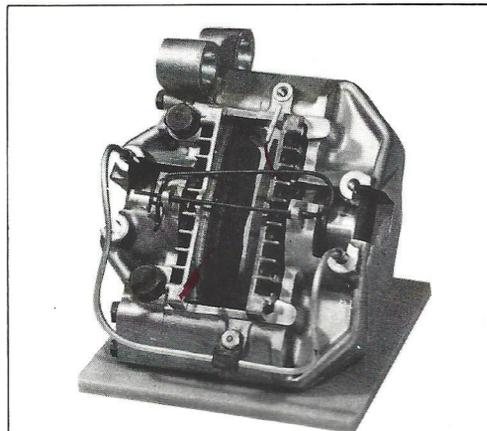
En ce qui concerne la voiture, l'effort vers l'accroissement de puissance nécessité par

“M”—Motormännens Riksförbund, the Swedish motoring association, largest in Scandinavia with 220,000 members, and works in co-operation with all the road safety organizations,—has awarded its 1965 gold medal for road safety to the Citroën DS 21.

The award (a gold medal and diploma) is conferred upon the motor manufacturer who incorporates the best safety feature in a production vehicle sold in Sweden. At the Stockholm technical Museum on 7th March, 1966, it was awarded to the Citroën Company for the brake pad wear indicator fitted to the DS 21.

By their choice of warning device, the Swedish experts have placed the accent on a factor as important in road safety as it is in medicine: that of prevention.

All too often, when talking of road safety, the general public and even some manufacturers, think first in terms of protective padding, telescopic steering wheels, safety seats, etc. However, these features only play their part when an accident occurs, far better would it have been to have avoided it in the first place. But how? The answer is by motor cars adapted to present day conditions. The rise in standards of living and the increase in urban populations are



L'étrier du frein à disque de la DS. On aperçoit le fil indicateur d'usure sortant de chacune des plaquettes qui viennent appuyer sur le disque.

Disc brake clip on the DS. The wire for brake wear indicator is seen coming out of the pads which make contact with the brake discs.

photo Citroën 1 AT 24

les besoins de la vie moderne et justifié par l'amélioration prévisible des réseaux routiers ne doit pas s'effectuer au détriment de la sécurité à partir d'un véhicule qui n'aurait pas été initialement prévu pour la vitesse. C'est-à-dire que si l'on doit concevoir une automobile rapide, il faut en premier lieu satisfaire aux conditions de sécurité correspondant à l'utilisation prévue, du point de vue de la tenue de route, du freinage, de la visibilité, du confort (évitant la fatigue, donc l'accident). L'entité « sécurité-vitesse » qu'est la DS a été réalisée il y a 10 ans selon ce principe. Et lorsqu'il s'est agi pour Citroën d'élever la puissance, l'étude de la voiture a été totalement repensée en fonction de la vitesse dont on souhaitait la doter.

amongst the prevailing trends in most countries at the present time. Pressure of town life leads to a desire for open spaces. The best means of achieving this necessary escape is the motor car.

On the other hand, at all levels of human activity, faster travel would seem to be the answer to the congestion of civilization. However, for fast moving traffic there are three requirements: a car, a road and a driver—all three with the capacity for speed. So far as the car is concerned the trend towards increased power must not be allowed to develop at the expense of safety by increasing the power of a vehicle which was not originally designed for speed. In other words, when designing a fast car, the corresponding safety factors must be the first consideration. The "safety-speed" entity, which is the DS, was designed according to this principle 10 years ago, and when it was decided recently to increase its speed, it was not simply a matter of increasing the power. The design of the car as a whole was studied once again and "rethought" in the light of the higher speeds of which it would be capable. From the original conception of the DS up to the present state of its evolution, Citroën has systematically concentrated on the provision of preventive safety features for this model.

PRODUCTION CITROEN

3 mois 3 months	1966	1965
Voitures particulières Passenger cars	123,466	100,749
Total	146,920	124,018



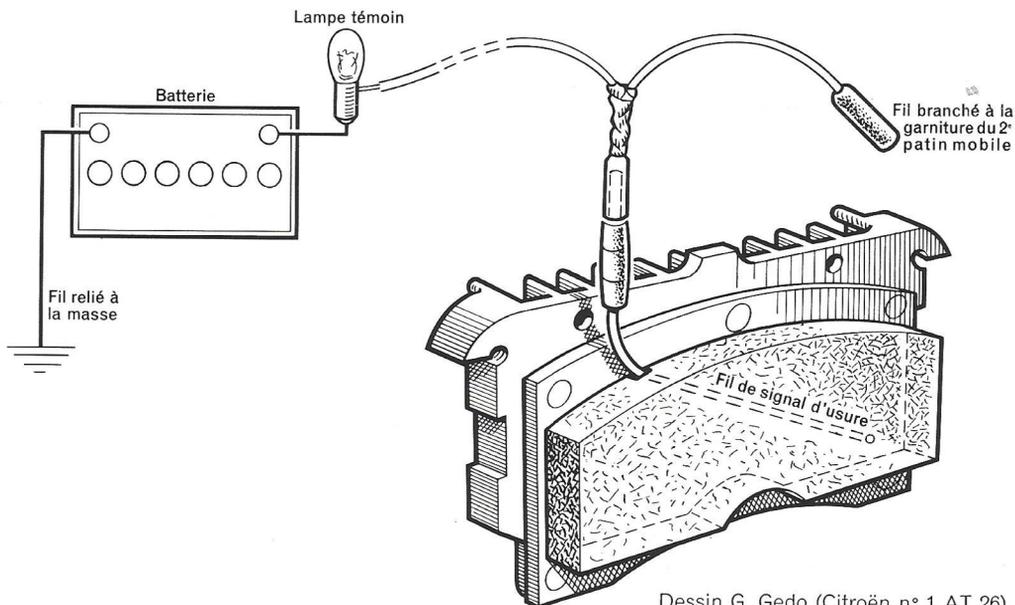
DS21



INDICATEUR D'USURE DES GARNITURES DE FREIN DS 21 BRAKE WEAR INDICATOR

Un fil noyé dans le métal de la plaquette est mis par l'usure de celle-ci en contact avec le disque de frein, le circuit est ainsi fermé et la lampe témoin s'allume. Il suffit qu'un seul fil de l'une ou l'autre garniture vienne au contact du disque pour que la lampe s'allume.

A wire is moulded in the material of the brake pads. When this is exposed by wear on the brake disc, it makes contact with the brake pads, closing the circuit to earth and lighting the warning light on the dashboard.



Dessin G. Gedo (Citroën n° 1 AT 26)

rallyes ROUTES DU NORD

Lucien Bianchi 3^e devant Verrier

D'année en année, les Routes du Nord ont de moins en moins de pavés et de plus en plus de bonnes intentions. Cette fois encore, « l'enfer du Nord » fut climatisé : pas de neige, pas de verglas, un ciel couvert cependant, de la brume par endroit, avec un sol gras et glissant. Environ mille kilomètres de route à parcourir (pénalisation : 200 points par minute de retard) dans le Boulonnais d'abord, dans les Ardennes ensuite, avec 8 épreuves de classement (pénalisation 60 points par minute) : trois épreuves de vitesse sur routes gardées (Audenfort 1 900 m, Couplevoie 3 000 m, Eppe Sauvage 1 500 m), une épreuve à moyenne spéciale chronométrée (Bailleul, 7 km), trois courses de côte (Escalles 900 m, Revin 1 700 m, Haybes 3 100 m) et comme les fois précédentes 15 tours (124,526 km) du circuit de Reims.

Lucette s'arrête à Reims

Dans la soirée du 11 février, 100 voitures quittent Lille sous la pluie; 24 heures plus tard, 68 passeront au même endroit la ligne d'arrivée. Une fois encore les Citroën DS 21 accomplissent une démonstration d'ensemble et terminent bien groupées : 3^e (Lucien Bianchi-Gauvin), 4^e (Verrier-Syda), 5^e (Freret-Mme Freret) et 7^e (Nussbaumer-Deurrien), au classement général scratch du groupe des voitures de tourisme de série. Sur le circuit de Reims, on eut la surprise de voir un particulier, Freret, tourner plus vite (116,214 km en 49'20''9/10, 3^e meilleur temps des voitures de série) au volant de sa DS 21 que Lucien Bianchi (49'29''9/10) et Guy Verrier (49'30''4/10). C'est aussi sur le circuit de Reims que Lucette Pointet fut accidentée. Accompagnée de la fidèle Françoise Houillon, la jeune lyonnaise avait fort bien commencé son rallye, réussissant même à faire jeu égal avec Verrier dans la course de côte d'Escalles : 49''3/5, tous deux à 2/5 seulement de Lucien Bianchi. Mais au sixième tour du circuit de Reims, gênée par une autre voiture à la fin d'une ligne droite, Lucette sortait de la route à 170 km/h. Bien entendu, elle avait heureusement casque et ceinture de sécurité. Après plusieurs tonneaux spectaculaires, on la vit, de la DS 21 considérablement endommagée, sortir indemne à l'exception d'une légère coupure au bras. Un hélicoptère l'emporta aussitôt vers l'hôpital de Reims. « Jamais je n'ai eu aussi peur de ma vie, devait dire ensuite Lucette

Lucien Bianchi 3rd Guy Verrier 4th

Once again, "the hell of the North" was "air conditioned": no snow or ice, but skies were overcast, and there was mist and greasy roads. 659 miles to cover (penalties: 200 points per minute overdue) in the Boulonnais to begin with and then in the Ardennes, with 8 classification trials (penalties: 60 points per minute): three speed trials on protected roads (Audenfort, Couplevoie, Eppe Sauvage), a special timed leg (Bailleul), three hill climbs (Escalles, Revin, Haybes) and 15 laps of the Rheims circuit (about 77 miles).

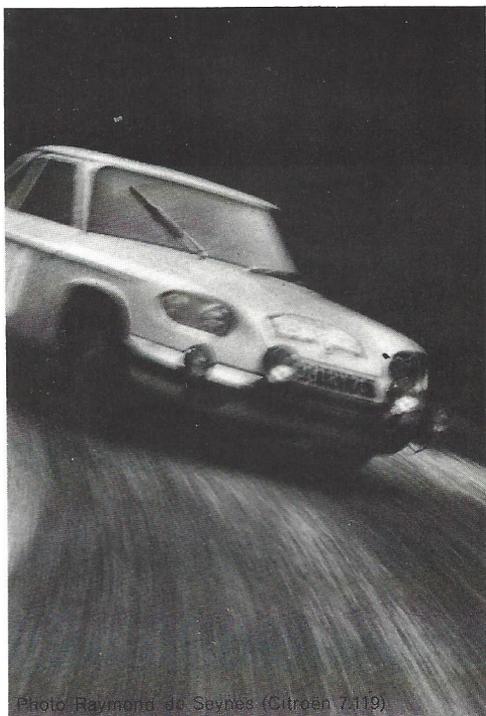


Photo Raymond de Seynes (Citroën 7.119)

Lucette stops at Rheims

On 11th February, 100 cars left Lille in the rain; 24 hours later, 68 finished at the same place. Once again, Citroën DS 21s put up a good performance as a team: 3rd (Bianchi-Gauvin), 4th (Verrier-Syda), 5th (Freret, Mme Freret), and 7th (Nussbaumer-Deurrien) in the overall general classification for production touring cars. At Rheims a private competitor, Freret, lapped fast (72.21 miles in 49'20''9/10, third best time for production cars) Lucien Bianchi (49'29''9/10) and Guy Verrier (49'30''4/10). It was at this circuit that Lucette Pointet had an accident. On the 6th lap, balked by another car, she went off the road at 106 mph. Luckily for her,

Pointet... que dans cet hélicoptère de la Gendarmerie. »

Ogier crève et continue

Au cours de la journée de dimanche, les DS 21 continuent à se bien comporter et même accentuent leur effort : dans la montée chronométrée d'Eppe Sauvage, Bianchi et Freret, ex-æquo, font le second meilleur temps (1'29''4/5) en tourisme de série, encore ne sont-ils qu'à 4/5 de seconde du leader Greder (Ford Mustang). Mieux encore : dans le difficile tronçon chronométré de Couplevoie, route étroite et glissante, virages serrés, Verrier bat Greder et réussit le meilleur temps des voitures de série (2'38''3/5).

Cette épreuve vit aussi un exploit de Jean-Claude Ogier. Parti au volant d'une Panhard 24 CT en compagnie de son frère Bernard, il avait fourni une très belle course et se trouvait en tête de la classe 0 à 850 cc. lorsque peu après les deux grandes courbes du début de l'épreuve de Couplevoie, une de ses roues arrière fut crevée. Jouant le tout pour le tout, Ogier continua et parcourut sans pneu arrière droit les 2,500 km qui lui restaient à couvrir pour terminer l'épreuve spéciale. Son temps : 3'06''2, performance qui en dit long sur la tenue de route de la 24 CT et la virtuosité de son pilote. Premier de la classe 850 cc devant Lelong (Panhard 24 CT), Ogier terminait 10^e au classement scratch des voitures de tourisme de série et 2^e au classement à l'indice.

she had on her safety harness and crash helmet. After rolling over spectacularly several times, she was seen to emerge uninjured from her badly damaged DS 21, except for a slight cut on the arm. She was immediately taken to Rheims hospital by helicopter.

Ogier has a puncture but carries on

During Sunday, the DS 21s continued to do well and improve their positions, in the Eppe Sauvage timed hill climb, Bianchi and Freret both achieved the second best time (1'29''4/5) for production touring cars, only 4/5 second behind the leader Greder (Ford Mustang). Better still, on the difficult timed leg at Couplevoie, with narrow slippery roads and sharp corners Verrier beat Greder and achieved the best time for production cars (2'38''3/5). At the wheel of a Panhard 24 CT, Jean-Claude Ogier accompanied by his brother Bernard, was leading the 0 to 850 cc. class, when, at the Couplevoie trial, a back tyre punctured. Gambling, he carried on covering the remaining 1.55 miles to complete the special trial. His time: 3'06''2, which speaks well for the road-holding of the 24 CT and the ability of its driver. First in the 850 cc. class ahead of Lelong (Panhard 24 CT), Ogier finished 10th in the overall scratch general classification for production touring cars and second in the index of performance classification.



rallyes

CHARBONNIERES-STUTTGART

**Verrier (DS 21) très bien
Ogier (Panhard 24) aussi**

Cette fois, la neige était là. Alors qu'on ne l'attendait plus, à deux reprises elle survint en tempête et modifia considérablement la physionomie de ce 19^e Rallye Lyon Charbonnières-Stuttgart Solitude. Il débutait en Allemagne par une course de vitesse de 91,336 km sur le circuit de la Solitude et se poursuivait par un parcours routier de 1 790 km (de Stuttgart à Lyon, puis dans l'Ardèche, la Drôme et le Vercors) avec dix épreuves spéciales chronométrées, couvrant 167 km au total.

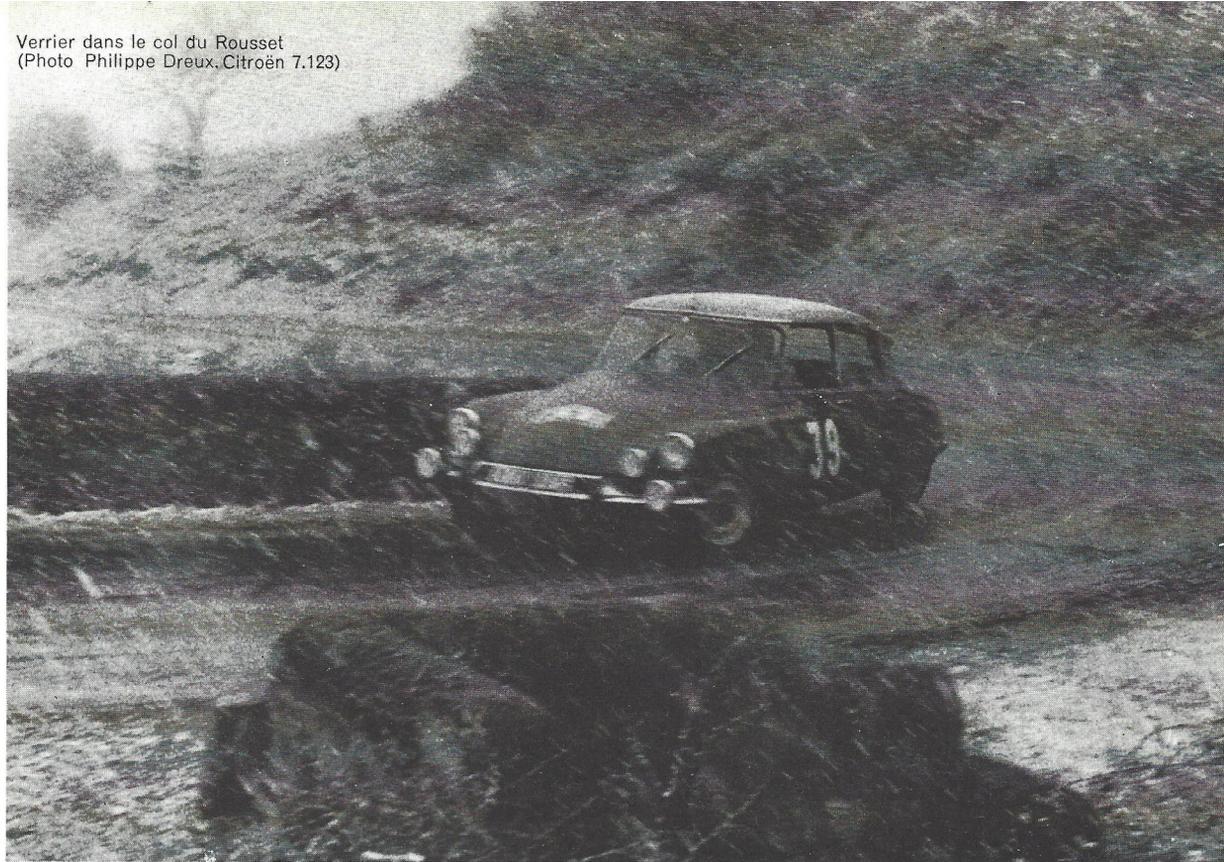
Bel itinéraire, bonnes épreuves, mais les organisateurs n'avaient pas voulu opter pour l'une ou l'autre des formules habituelles et s'étaient ralliés à une solution mixte : classement à l'indice pour le circuit de la Solitude, soit le tiers des épreuves spéciales; classement scratch pour les autres. Si l'écart se trouvait réduit dans le cas des indices inférieurs à 1, il se trouvait au contraire augmenté dans le cas des indices supérieurs, ce qui était le cas pour l'indice d'une DS 21 : 1.105. Les organisateurs n'ayant pas retenu l'habituelle classe 2 000 à 2 500 cc (ou même la classe 1 600 à 2 500 cc du Championnat d'Europe), se contentant d'une classe « plus de 2 000 cc », et les indices étant calculés à partir des classes de cylindrée, la DS 21 (2 175 cc), se trouvait dans la même classe et affectée du même indice que, par exemple, une Ford Mustang (4 740 cc). On comprend que Citroën, malgré son passé prestigieux à Charbonnières (1^{er} et 2^e au classement général tourisme en 1962 avec Neyret-Verilhac et Verrier-Alec, en DS 19. 1^{er}, 2^e et 3^e, Coupe des constructeurs en 1963, avec Trautmann-Karaly, Neyret-Terramorsi, Verrier-Jourdain et Claudine Bouchet-Françoise Vallier, Coupe des dames, tous en DS 19) ait borné sa participation officielle à la Panhard 24 CT de Jean-Claude Ogier-Lucette Pointet.

Mais l'un des pilotes habituels de la marque, Guy Verrier, avait voulu, accompagné de Syda, tenter l'aventure avec sa DS 21 personnelle. Il n'eut pas tort. Une fois encore, il fut à la fois brillant et sûr. Partant comme prévu avec, sur le circuit de la Solitude, le handicap d'un indice défavorable qui relègua sa DS 21 de série à la 64^e place après qu'elle eût accompli

**Verrier (DS 21) very good
Ogier (Panhard 24) also**

This time it did snow. When it was no longer expected, it snowed twice and each time it was a blizzard, changing the character of this 19th Rally from Stuttgart Solitude to Charbonnières. It started in Germany with a speed trial of 56.764 miles on the circuit of Solitude, then followed a road course of 1113 miles with ten special timed trials covering a total of 102 miles. A good course with good trials, although the organizers had not chosen one or the other of the usual formulae but had decided on a combination: an index of performance classification for the circuit of Solitude, which represented one third of the special trials, and a general overall classification for the remainder. Whilst the difference in comparative performances was less for indexes below 1, it was correspondingly increased for those above 1, which was the case for the DS 21 index: 1,105. Nevertheless, the indexes had to be calculated according to engine capacity. Thus the DS 21 came into the same class as a Ford Mustang. It is therefore not surprising that Citroën, in spite of previous successes at Charbonnières, (1st and 2nd in the general touring classification in 1962 in DS 19s. 1st, 2nd and 3rd, Coupe des Constructeurs and Coupe des Dames in 1963, all in DS 19s.) limited its official entry to a Panhard 24 CT driven by Jean-Claude Ogier-Lucette Pointet. However, one of Citroën's usual drivers, Guy Verrier, accompanied by Syda, thought he would try his luck in his own DS 21. He was right. Once again he put up a brilliant performance. Starting with the handicap of an unfavourable index of performance at the circuit of Solitude, which relegated his production DS 21 to 64th place after it had achieved the 31st best time: 46'04", (whilst Ogier's Panhard with 49'44" was placed 17th), he was to improve his position progressively. The more difficult the rally became (107 starters, 47 finishers, all penalized on the road), the more Verrier improved his position:

28th best time in the Rochefort mountain run of 3.044 miles with 4' 03"; 17th in the Côte aux Fées run of 2.174 miles with 2' 46"; 12th after the 2.174 miles of La Terrasse Saint-Julien with 26' 13"; 10th in La Moulignon-Entraygues (21.748 miles) with 33' 59"; 8th in Burzet (10.563 miles) with 11' 16"; 6th in Beaufort (9.941 miles)



le 31^e meilleur temps : 46'04'' (tandis que la Panhard d'Ogier, avec 49'44 se trouvait 17^e), il devait progressivement améliorer son classement. Plus le rallye devenait difficile (107 concurrents au départ, 47 à l'arrivée, tous pénalisés sur la route), plus Verrier se trouvait à son aise : 28^e meilleur temps absolu dans la course de côte de Rochefort (4,900 km) avec 4'03''; 17^e dans l'épreuve de la Côte aux fées (3,500 km) avec 2'46''; 12^e sur les 35 km de La Terrasse-St-Julien avec 26'13''; 10^e dans Le Moulinon-Entraygues (35 km) avec 33'59''; 8^e dans Burzet (17 km) avec 11'16''; 6^e dans Beaufort (16 km) avec 14'6''; 3^e dans les 23,500 km du tronçon chronométré St-Jean-en-Royans-Cime du Mas, avec 26'44'', soit 53 secondes d'écart sur la meilleure performance absolue (Hanrioud, le vainqueur du rallye sur Alpine GT) encore fut-il retardé par la collision de Piot (R 8 Gordini) et d'une voiture particulière qui roulait en sens contraire de l'étape spéciale. C'était la dernière épreuve, quel dommage!

Si Verrier (DS 21) termine 5^e au classement général toutes catégories, 2^e au classement général Tourisme, Jean-Claude Ogier, lui, s'est également fort bien comporté, se permettant même dans l'épreuve St-Jean en Royans-Cime du Mas d'effectuer avec sa 24 CT le 9^e meilleur temps absolu : 28'6''.

Quatrième sortie officielle, quatrième victoire pour la Panhard : elle remporte à nouveau sa classe (0 à 850 cc) et termine 5^e du classement général des voitures de série, 10^e du général scratch tous groupes.



Ogier dans le Col du Rousset
(Photo Junior Nice, Citroën 7.146)

with 14' 6'' ; 3rd in the 14.541 miles of the timed stage from Saint-Jean-en-Royans to Cime du Mas with 26' 44'', i.e. 53'' difference with the best performance achieved by the rally winner Hanrioud in Alpine GT. In his DS 21 he finished 5th in the overall classification for all categories and 2nd in the general touring classification, Jean-Claude Ogier also put up a very fine performance in his 24 CT, he even had the 9th best time from St. Jean en Royans to Cime du Mas: 28'6''.

Fourth official entry, fourth victory for the Panhard: once again it was first in its class (0 to 850 cc) and finished 5th in the general classification for production cars, 10th in the overall scratch classification for all cars.

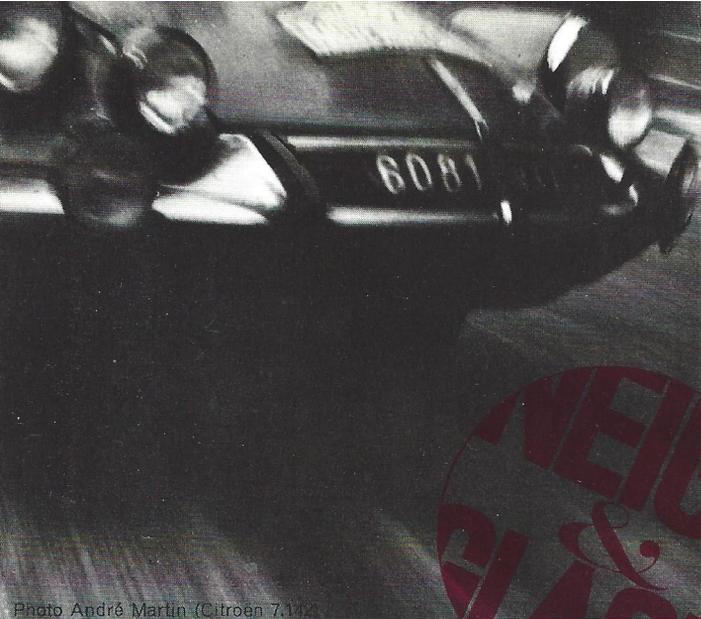


Photo André Martin (Citroën 7126)

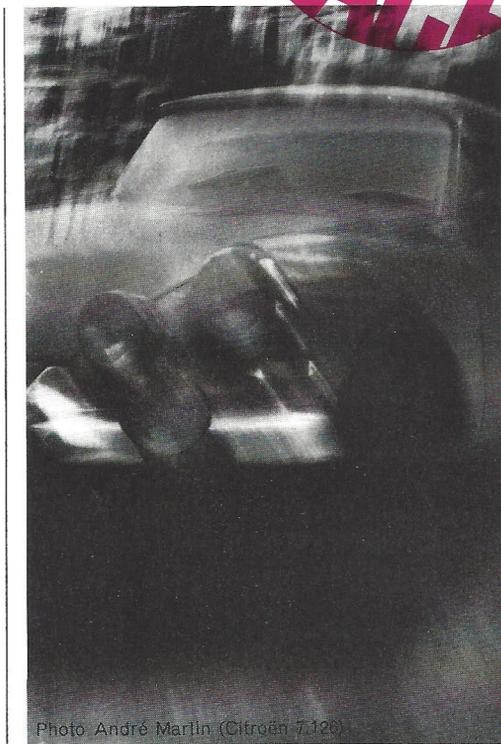


Photo André Martin (Citroën 7126)

Guy Verrier 2^e devant Bianchi

Ni neige, ni glace. Un rallye d'hiver sans hiver. Reste une très belle et très sélective épreuve de montagnes, de Chambéry à Uriage, au cours de la nuit du 19 au 20 février, 410 km de secteurs de liaison, 79,400 km d'épreuves de classement : trois courses de côte, le Revard (10,300 km, les seuls à offrir un peu de neige tassée), St-Nizier (13,100 km), le Col de la Morte (11,800 km); une étape spéciale de vitesse sur route gardée (Montaud, 12,500 km) et une épreuve à moyenne spéciale chronométrée : 31 km à Villard de Lans.

Comme à chacune de leur sortie depuis le début de la saison, les Citroën enregistrent un succès d'ensemble. Guy Verrier

(meilleur temps des Citroën au Revard, 8'48'') et Lucien Bianchi (meilleur temps à Montaud 9'05''2 et à la Morte 10'44''3) terminant en tête du peloton des DS 21 en tourisme de série. Classement général de ce groupe : 2^e Verrier-Syda, 3^e Lucien Bianchi-Gauvin, 4^e Pugnet-Morin, 5^e Freret-Girard.

L'équipage Jean-Claude Ogier-Bernard Ogier (DS 21) engagé au Tourisme Spécial, se classe 3^e au classement général de ce groupe après avoir effectué le meilleur temps des Citroën à St-Nizier (10'01'').

L'équipage Lucette Pointet-Françoise Houillon (DS 19), 4^e au classement général G.T. et Sport, gagne une Coupe des dames.

Le classement général scratch tous groupes confondus (65 concurrents au départ, 40 à l'arrivée) était le suivant pour ce qui concerne les Citroën : 6^e Verrier-Syda (DS 21), 8^e Ogier-Ogier (DS 21), 9^e Lucien Bianchi-Gauvin (DS 21), 11^e Pugnet-Morin (DS 21), 13^e Freret-Girard (DS 21), 15^e Raymond-Celestin (DS 21).

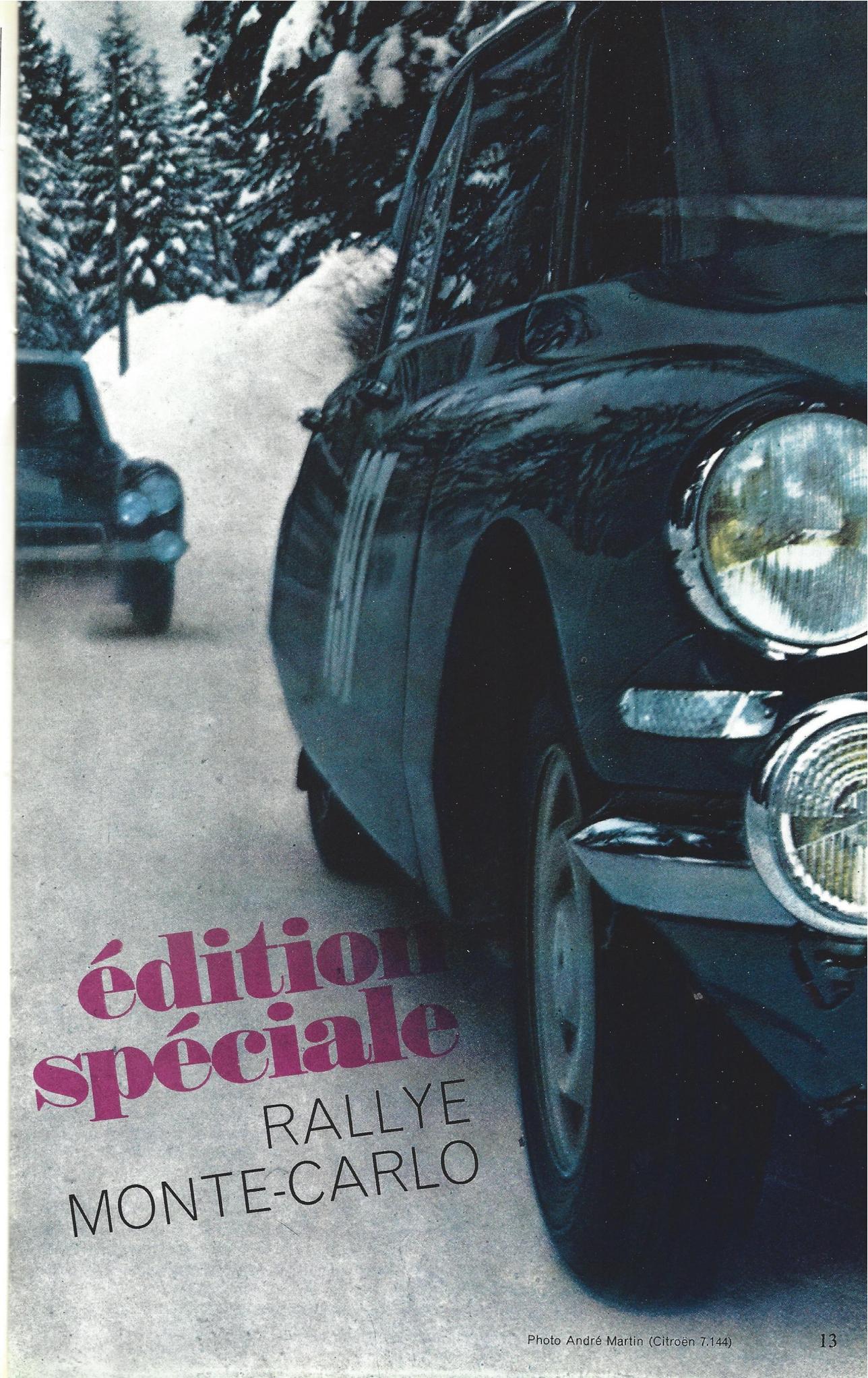
Guy Verrier 2nd Lucien Bianchi 3rd

Not a sign of snow or ice. A winter rally without the expected winter conditions. Nevertheless a very selective mountain trial, from Chambéry to Uriage, during the night of 19th to 20th February, a course of 255 road miles, with 49.34 miles of classification trials: three hill climbs, le Revard (6.4 miles, the only one to offer a little packed snow), St. Nizier (8.26 miles), the Col de la Morte (7.33 miles); a special speed leg on a protected road: Montaud, 7.77 miles; and a special timed leg: 19.26 miles to Villard de Lans.

Once again, the Citroens put up a very fine performance as a team. Guy Verrier (best time for the Citroens at le Revard, 8'48'') and Lucien Bianchi (best times at Montaud, 9'05''2 and at la Morte, 10'44''3) finishing first of the DS 21 team in the production car class. The general classification of this group was: 2nd Verrier-Syda, 3rd Lucien Bianchi-Gauvin, 4th Pugnet-Morin, 5th Freret - Girard.

The Jean-Claude Ogier - Bernard Ogier team (DS 21) entered in the Tourism Special class, finished 3rd in the general classification of this group having achieved the best time for Citroens at St. Nizier (10'01''). The Lucette Pointet-Françoise Houillon team (DS 19), 4th in the general classification of GT and Sport, won a Coupe des Dames.

The overall scratch general classification (65 starters, 40 finishers) was as follows for the Citroens: 6th Verrier-Syda (DS 21) 8th Ogier-Ogier (DS 21) 9th Lucien Bianchi-Gauvin (DS 21), 11th Pugnet-Morin (DS 21), 13th Freret-Girard (DS 21), 15th Raymond-Celestin (DS 21).



**édition
spéciale**
RALLYE
MONTE-CARLO



Photo Philippe Dreux (Citroën 7.141)



Photo André Martin
(Citroën 7B 18)

GUY VERRIER : Parisien du Jura, 38 ans, 95 kilos, ex-champion d'Europe de judo. Toujours de bonne humeur, d'une grande résistance physique et morale, c'est un pilote sûr qui finit généralement ce qu'il a commencé (3 fois classé au Marathon de la route) et sait garder son punch pour la fin. Très brillant dans le circuit de montagne, il fut le meilleur des "citroënistes" après Toivonen mais un caprice de son démarreur lors des vérifications techniques lui fit perdre, d'un seul coup, 3 places au classement général.

GUY VERRIER : A Parisian from the Jura, aged 38, weight 187 lb, one time European judo champion. He is always good-humoured and has great moral and physical stamina. He is a driver who usually stays the course (placed 3 times in the Marathon of the road) and he knows how to save his punch for the finish. Brilliant on the mountain circuit, he was the best of the Citroën drivers after Toivonen but, during the mechanical checks, a temperamental self-starter lost him three places in the general classification.

Cette fois, on a bien cru que ce serait le rallye du siècle : partout la neige était là, le flocon insolent, abondant, agressif et dominateur. Déjà on signalait des bandes de loups affamés dans le Massif Central et, dans les Pyrénées, les ours sortaient de leurs tanières. A Paris, Paris glissant, neigeux, glacé, Paris qu'il faudrait bientôt ravitailler par hélicoptères, des milliers de cantonniers surmenés travaillaient jour et nuit à saler les chaussées submergées de blancheur. Le blizzard soufflait sur la plaine et dans le fond des campagnes enfouies, les vieux secouaient leur barbe givrée et contaient leur retraite de Russie. Hélas ! Une semaine après, il n'en restait rien, ou presque. Paris barbotait dans la



This time, it really looked as though it was going to be the Rally of the century : there was snow in plenty with heavy falls everywhere, becoming almost overbearing in its abundance. Packs of starving wolves were reported to be on the prowl in the Massif Central and the Pyrenees, and bears were leaving their dens. Paris, in the grip of snow and ice, would soon have to be supplied by helicopter, thousands of roadmen were working day and night salting the snow blanketed roads. The blizzard raged across the plains and in villages buried in the snow, old stagers wagged their frosty beards and recalled the retreat from Russia. Alas ! One week later, it was all gone, or nearly all. Paris was a sea of brine and,

on the roads, where sledge and snowplough had been a week before, the "Grand Tourismes" roared along, their studded tyres gripping the rediscovered tarmac. However, we must not exaggerate, there was still some snow left: Enough, that is, to make sure that the Monte-Carlo Rally remained worthy of the distinction of being a winter competition... In places, snow was hard packed and frozen, with temperatures between -10° C and -15° C, adding to the difficulties of the course. A good course with a good, carefully devised, progressive programme : itineraries of about 1700 miles, run from 14th to 16th January, to the assembly at Monte-Carlo, from the various starting points : eight towns in Europe.



Photo André Martin
(Citroën 7B 14)

JEAN-CLAUDE OGIER : Grenoblois de 29 ans, aussi à l'aise au volant d'une DS 21 que d'une Panhard 24 CT, bon mécanicien et, accessoirement, dresseur de chevaux en Camargue. Ex-coéquipier de Trautmann et de Bianchi, il vole avec succès de ses propres ailes depuis 1963. Un accrochage dans l'épreuve spéciale de la Chartreuse lui fait perdre plus d'1/4 d'heure et le bénéficie de ses performances du parcours commun. Il s'obstine cependant et parvient à regagner 27 places pendant la dernière nuit.

JEAN-CLAUDE OGIER : From Grenoble, aged 29, he is just as happy behind the wheel of a DS 21 as a Panhard 24 CT, a good mechanic and, incidentally, a trainer of horses in the Camargue. Previously a co-driver with Trautmann and with Bianchi, he has been competing successfully under his own colours since 1963. An incident during the special trial at Chartreuse lost him 1/4 hour and the benefit of his performance over the common itinerary. He persevered and regained 27 places during the last night.

saumure et, sur les routes, là où traîneaux et chasse-neige ne passaient pas huit jours plus tôt, les « Grand Tourisme » rugissantes griffaient de leurs pneus à clous l'asphalte retrouvé. N'exagérons pas : de la neige, il en restait. Assez en tout cas pour que le Rallye Monte-Carlo méritât encore son nom d'épreuve hivernale. Une neige dure et tassée souvent, gelée par un froid tenace (de — 10 à — 15°) et qui augmentait les difficultés du parcours. Beau parcours, bon programme, d'une progressivité étudiée : 2 700 km environ de *parcours de concentration*, du 14 au 16 janvier, pour rallier Monte-Carlo depuis les différentes villes de départ : Athènes, Bad-Hombourg, Lisbonne, Londres, Monte-



Photo André Martin (Citroën 7.151)



Photo André Martin (Citroën 7.149)



Photo André Martin (Citroën 7.152)

The serious business began the following day (43 cars collected penalties at the first time control point) : 893 miles of Route Commune, Monaco - Chambéry - Monaco, over winding Alpine roads, with 5 timed special stages, among them the 29 miles of the cols of the massif de la Chartreuse. Of the 157 starters, 83 completed the course on the morning of Tuesday the 18th. After a day's rest, the same crews - or rather 60 of the best of them - started off again : the final and hardest stage, the Mountain Circuit around Monte-Carlo during the night of 19th to 20th January, 380 miles of climbs and descents, sharp corners and hairpin bends, in 10 stages with 6 timed special trials. The course crossed and re-

crossed itself, the Col de Turini from left to right, the Col de Turini from right to left, the length and breadth of the Col de Turini... 38 crews completed the circuit. Then began another story, as Kipling would say : in accordance with the new regulations laid down by the International Sporting Commission, the 1966 Monte-Carlo Rally comprised three groups of entries : production "Tourisme" cars, strictly conforming to standard specification and of which at least 5 000 had been manufactured; "Tourisme" cars of which at least 1000 had been produced, and "Grand Tourisme" cars. For every minute late at the time control points on the Route Commune and the Mountain Circuit, the penalties were

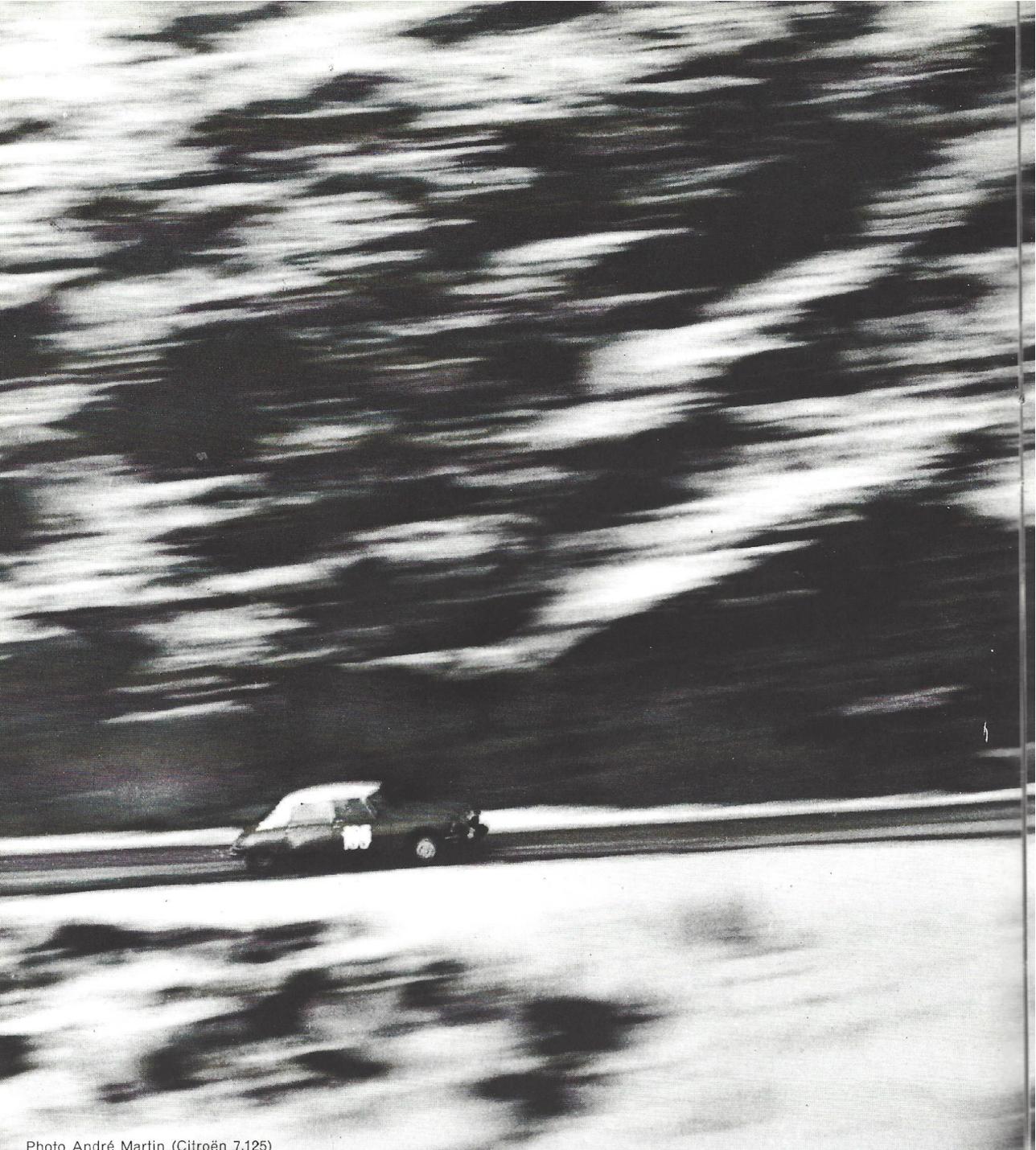


Photo André Martin (Citroën 7.125)

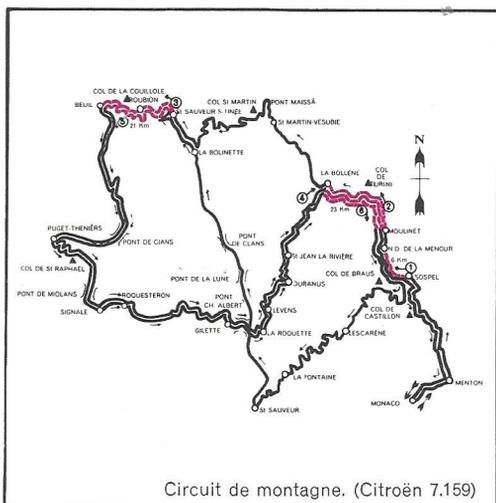
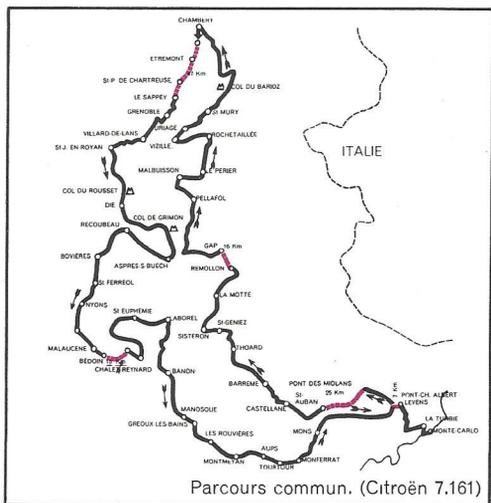


Photo André Martin
(Citroën 7B 1)

LUCIEN BIANCHI : Pilote de circuit, pilote de rallye, mécanicien hors ligne. Sa gentillesse, sa simplicité, sa courtoisie sont connues du monde entier. Premier avec une DS 19 au Marathon de la route Liège-Sofia-Liège 1961, c'est de ses nombreuses victoires celle qu'il préfère. Malchanceux à Monte-Carlo: une durite qui saute l'arrête à 200 km du départ du parcours commun. L'an dernier, des ennuis de pneumatiques et une sortie de route l'avaient stoppé à 200 km de l'arrivée alors qu'il était sans doute placé parmi les cinq premiers.

LUCIEN BIANCHI : Racing driver, rally driver, exceptional mechanic. His quiet engaging manner, red hair and courtesy are known the world over. Of his many successes, winning the Liege-Sofia-Liege Marathon of the road in 1961 with a DS 19, is the one he prefers. Unlucky at Monte-Carlo : a burst rubber hose stopped him 125 miles from the start of the common itinerary. Last year, tyre trouble and a skid off the road stopped him 125 miles from the finish at the time when he could hope to be among the first five.

Carlo, Oslo, Reims, Varsovie. Aucune difficulté, dans cette première partie. Sur 192 partants, 170 parviennent à Monaco. Le lendemain commencent les affaires sérieuses (43 pénalisés dès le premier contrôle horaire) : les 1 437 km du *parcours commun* Monaco-Chambéry-Monaco sur les sinueuses routes des Alpes, avec 5 épreuves spéciales chronométrées, entre autres les 47 km des trois cols du massif de la Chartreuse. Ils étaient 157 à prendre le départ, ils sont 83 à revenir, au matin du mardi 18. Alors, on les laisse se reposer une journée et puis on prend les mêmes — ou plutôt les 60 meilleurs d'entre eux — et on recommence : dernière épreuve, la plus serrée, la plus dure,



Les épreuves chronométrées sont en rouge.



Photo André Martin (Citroën 7.154)



Photo André Martin
(Citroën 7B 9)

PAULI TOIVONEN : Le pilote qui venait du froid. Grand, silencieux, appliqué et finlandais. Déjà 2^e au Rallye Monte-Carlo en 1963 avec une DS 19, il est prodigieux sur la neige et la glace. Plus la route glisse, plus il est à l'aise. Dans la 5^e épreuve de vitesse du parcours de montagne, il crève, parcourt 7 km sur une jante et réussit le 13^e meilleur temps scratch. Sur 11 étapes spéciales, 7 fois il est en tête des pilotes de DS 21. Il faisait autrefois du ski, mais il l'a abandonné parce qu'il trouve que c'est un sport trop dangereux.

PAULI TOIVONEN : The driver from the frozen north. Tall, quiet, studious and from Finland. He was 2nd in the 1963 Monte-Carlo Rally in a DS 19 and he is a tremendous driver on snow or ice. The more slippery the road, the more he is at home. In the 5th mountain speed trial, he burst a tyre and covered 4 miles on a wheel rim to achieve 13th best scratch time. Out of 11 special legs, he was 7 times leader of the DS 21 drivers. He blandly states that he has now completely given up skiing because he thinks it is too dangerous a sport.

le *circuit de montagne* autour de Monte-Carlo, dans la nuit du 19 au 20, 612 km de montées, de descentes, de virages, d'épingles, en 10 étapes et 6 épreuves spéciales chronométrées sur vieille glace et neige fraîche, diabolique chorégraphie recoupant sans cesse ses propres traces : le col de Turini de droite à gauche, le col de Turini de gauche à droite, le col de Turini en long, en large et, pour beaucoup, en travers. A l'arrivée, ils étaient 38, 38 rescapés de la nuit. En application du nouveau règlement édicté par la Commission Sportive Internationale, le Rallye Monte-Carlo 1966 prévoyait trois groupes d'engagements : les voitures de Tourisme de série, strictement conformes au cata-



20 points for production cars and 60 points for the others. It is thus easy to understand why entries in the production car group were particularly popular. This immediately gave rise to the question of the homologation of some models and their conformity with standard cars as sold to the public.

Citroën, wishing to establish its position once and for all in this respect, declared itself willing to let anyone who so desired, verify the strict conformity of its rally DS 21s with those of current production cars, by any reasonable means (e.g. by dismantling and comparative tests), and announced that the best placed of its cars at the end of the rally would be put up for sale. It was the only make of car to put



Photo André Martin (Citroën)



Photo André Martin (Citroën 7.136)



Photo André Martin
(Citroën 7B 8)

CLAUDE LAURENT : Il vend des aliments de régime à Orléans. Pilote de DKW, DAF et Lotus, il fit connaissance avec Citroën au Marathon de la route 1964 (12^e au classement général, comme équipier de René Richard). Accrocheur et tenace, remarquable de régularité, il fut l'un des 9 seuls non pénalisés sur 192 concurrents. Dans le circuit de montagne, il sut améliorer son classement de 10 places. "Dommage que cela finisse, dit-il à un ami, je commençais à me faire à la DS 21 et je crois qu'elle commençait aussi à se faire à moi ».

CLAUDE LAURENT : He sells dietetic foods at Orleans. He became acquainted with Citroën in the 1964 Marathon de la route (12th in the general clasification, accompanied by René Richard). Dogged and tenacious, he keeps remarkably good time and was one of the only 9 to be unpenalized out of 192 competitors. In the mountain circuit, he improved his position by 10 places. "A shame it had to come to an end", said he to a friend, "I was beginning to get used to the DS 21 and I think it was beginning to get used to me".

logue et produites au moins à 5 000 exemplaires ; les voitures de Tourisme, produites au moins à 1 000 exemplaires, et les voitures de Grand Tourisme. Par minute de retard, les pénalisations dans le parcours commun et le circuit de montagnes étaient de 20 points pour les voitures de série, de 60 points pour les autres. Dès lors, il fut beaucoup question des homologations de certains modèles comme voitures de série et de leur conformité avec les voitures vendues ordinairement à la clientèle. Citroën, souhaitant établir une fois pour toutes sa propre position en ce domaine, déclara être à la disposition de qui voudrait vérifier la rigoureuse identité de ses DS 21 de rallye



Temps réalisés par les pilotes de DS 21 dans les tronçons chronométrés

ÉPREUVES SPÉCIALES DU PARCOURS COMMUN

NOMS	1 ^{re} Epreuve : PONT DES MIOLANS (25 km, 2/3 sec, 1/3 neige dure)		2 ^{re} Epreuve : REMOLLON (15 km, 1/2 neige, 1/2 plaque)		3 ^{re} Epreuve : LA CHARTREUSE (47 km environ, neige dure)		4 ^{re} Epreuve : LE VENTOUX (15 km, route sèche)		5 ^{re} Epreuve : LEVENS (7 km, route sèche)		TEMPS TOTAL DES CONCURRENTS CITROËN (Total km : 109)	
TOIVONEN	1-	22'02"	1-	13'03"	2-	39'52"	3-	12'06"	1-	6'43"	1-	1 h 33'46"
ROLLAND	2-	22'07"	2-	13'29"	3-	40'10"	1-	11'58"	2-	6'49"	2-	1 h 34'33"
NEYRET	5-	22'48"	5-	13'37"	1-	39'25"	4-	12'09"	6-	6'54"	3-	1 h 34'53"
VERRIER	4-	22'35"	3-	13'30"	4-	40'15"	5-	12'11"	4-	6'50"	4-	1 h 35'51"
LAURENT	6-	22'51"	7-	14'12"	6-	45'36" crevaison	7-	12'35"	5-	6'51"	5-	1 h 42'05"
MARANG	7-	23'12"	9-	15'34"	5-	44'50"	9-	13'08" crevaison	7-	7'05"	6-	1 h 43'49"
LAROCHE	9-	24'04"	8-	14'39"	7-	46'08"	6-	12'17"	10-	7'55"	7-	1 h 45'03"
POINTET	8-	23'38"	6-	14'02"	9-	50'31" crevaison	8-	12'42"	8-	7'09"	8-	1 h 48'02"
FABREGAS	10-	25'02"	10-	15'36"	8-	48'56"	10-	13'47"	9-	7'36"	9-	1 h 50'57"
OGIER	3	22'12"	4-	13'35"	10-	56'52" crevaison	2-	12'03"	2-	6'49"	10-	1 h 51'31"



Photo André Martin (Citroën 7.153)

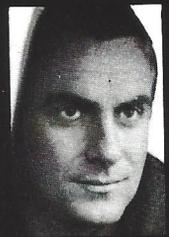


Photo André Martin (Citroën 7B 6)

JEAN ROLLAND : Grand, beau garçon à l'accent du midi, plusieurs fois champion de France, né à Digne qu'il ne quitte que pour disputer des rallyes. 3^e au Mille Miles 1961 en DS, devant Ogier, Neyret, Verrier, Toivonen, il retrouve cette année voiture et pilotes. Meilleur temps Citroën au Ventoux et tous les malheurs ailleurs : 7^e de pénalisation à cause d'un changement de garniture de frein laborieux, puis il crève dans le Turini et enfin doit conduire d'une seule main pendant tout le circuit de montagne, le bras paralysé à la suite d'un faux mouvement.

JEAN ROLLAND : Tall, good-looking, with a "midi" accent, several times champion of France, he was born at Digne which he leaves only to compete in rallies. 3rd in the 1961 Mille Miglia in a DS, ahead of Ogier, Neyret, Verrier and Toivonen. He had the best time for Citroën this year at the Ventoux and misfortune elsewhere: a laborious brake lining change cost him a 7' penalty, he had a puncture in the Turini and he had to drive the whole of the mountain circuit with only one arm, having injured the other. In spite of such misfortune he was 11th overall.

et de celles de sa production courante et annonça que la mieux classée de ses voitures serait mise en vente à la fin du rallye. En même temps, Citroën dévoilait le but qu'il se fixait en engageant 8 DS 21 au rallye Monte-Carlo : accomplir avec l'aide de leurs équipages (Lucette Pointet-Françoise Houillon, Robert Neyret-Jacques Terramorsi, Jean-Claude Ogier-Bernard Ogier, Jean Rolland-Gabriel Augias, Claude Laurent-Jacques Marche, Guy Verrier-Bernard Pasquier, Pauli Toivonen-Ensio Mikander, Lucien Bianchi-Vic) une démonstration d'ensemble. Effectivement, des 7 DS en course à la fin du parcours, 6 sont dans les 17 premières places, Toivonen est 5^e au classement général.



Temps réalisés par les pilotes de DS 21 dans les tronçons chronométrés

ÉPREUVES SPÉCIALES DU PARCOURS DE MONTAGNE

NOMS	1 ^{re} Epreuve : N.-D. DE- LA-MENOUR (6 km, quelques virages enneigés)	2 ^e Epreuve : TURINI (23 km, neige fraîche)	3 ^e Epreuve : COL DE LA COUILLOLE (21 km, neige dure)	4 ^e Epreuve : TURINI : (23 km, neige fraîche)	5 ^e Epreuve : COL DE LA COUILLOLE (21 km, neige dure)	6 ^e Epreuve : TURINI (23 km, neige fraîche)	TEMPS TOTAL DES CONCURRENTS CITROEN (Total km : 117)
TOIVONEN	1- 6'47"	1- 24'14"	1- 22'08"	2- 25'32"	2- 22'40" crevaïson	1- 24'27"	1- 2 h 5'48"
VERRIER	2- 6'55"	2- 24'45"	4- 22'43"	1- 25'22"	3- 22'46"	2- 25'18"	2- 2 h 7'49"
OGIER	5- 7'00"	4- 25'21"	2- 22'39"	5- 26'08" crevaïson	1- 22'20"	3- 25'34"	3- 2 h 9'02"
NEYRET	4- 6'56"	3- 25'00"	5- 23'05"	3- 25'54"	6- 23'13"	6- 26'19"	4- 2 h 10'27"
LAURENT	7- 7'25"	5- 26'13"	6- 23'17"	4- 25'57"	5- 23'12"	4- 25'51"	5- 2 h 11'55"
ROLLAND	2- 6'55"	7- 30'05"	2- 22'39"	7- 31'02" crevaïson	3- 22'46"	5- 25'53"	6- 2 h 19'20"
MARANG	6- 7'09"	6- 26'17"		6- 28'25"			7- 2 h 19'23"



Photo Philippe Dreux
(Citroën 7B 15)

ROBERT NEYRET : L'amateur pur. Chirurgien dentiste à Grenoble, consacre ses loisirs à battre les pilotes professionnels. Y parvient souvent, avec l'aide de son complice, confrère et copain Terramorsi. En 5 ans, ils terminent 4 fois dans les 10 premiers au classement général de Monte-Carlo : 7^e en 62, 5^e en 63, 7^e en 65, 4^e en 66, toujours premier équipage français sur voiture française. Dans l'étape spéciale de la Chartreuse, Neyret bat Toivonen et réussit le 4^e meilleur temps scratch absolu (toutes catégories).

ROBERT NEYRET : The true amateur. A dental surgeon from Grenoble who devotes his spare time to beating the professional drivers. With his friend Terramorsi, he very often succeeds. In 5 years, they have finished 4 times in the first 10 of the general classification of the Monte-Carlo Rally : 7th in 1962, 5th in 1963, 7th in 1965 and 4th in 1966, always the first French team in a French car. This year in the special trial of the Chartreuse, Neyret beat Toivonen and achieved the 4th best scratch time for all categories of cars.

Mais les commissaires techniques du Rallye décident la disqualification de plusieurs "voitures de série", pour non conformité avec le règlement de ce groupe (phares d'origine remplacés). Parmi celles-ci : les BMC 1 300 S de Makinen, d'Aaltonen et d'Hopkirk ainsi que la Ford de Clark, qui se trouvaient en tête du classement. C'est donc l'équipage finlandais Toivonen-Mikander sur Citroën DS 21 qui remporte le XXXV^e Rallye Automobile Monte-Carlo, et le classement général s'établit ainsi pour les autres Citroën : 4^e Neyret-Terramorsi, 7^e Verrier-Pasquier, 9^e Laurent-Marche, 11^e Rolland-Augias, 12^e Ogier-Ogier. Lucette Pointet et Jacqueline Fougeray ont la Coupe des Dames.



Photo André Martin (Citroën 7.129)

forward such an offer and to carry it through. At the same time, Citroën disclosed its aim by entering 8 DS 21 s in the Monte-Carlo Rally : to achieve a group performance, with the aid of its crews (Lucette Pointet-Françoise Houillon, Robert Neyret-Jacques Terramorsi, Jean-Claude Ogier-Bernard Ogier, Jean Rolland-Gabriel Augias, Claude Laurent-Jacques Marche, Guy Verrier-Bernard Pasquier, Pauli Toivonen-Ensio Mikander, Lucien Bianchi-Vic). In fact, 7 were still in the rally at the finish, 6 of them were among the first 17 cars. Toivonen was 5th. The aim was achieved and the demonstration was completed. However, the rally's technical scrutineers decided to disqualify several production cars for non-conformity with the



Photo André Martin (Citroën 7.128)



Photos André Martin (Citroën 7155)



Photo André Martin
(Citroën 7 B 17)

LUCETTE POINTET :
Cette énergique petite lyonnaise est parfois aussi rapide que les champions confirmés (dans l'étape spéciale de Remollon, elle termine à 59" de Toivonen). Elle gagne Paris-St Raphaël 1963 en DS19 et court depuis sur Citroën. Sa plus belle victoire : la Coupe des dames avec Françoise Houillon dans l'« East African Safari 1965 ». Mais Françoise, malade, n'est pas au départ de Monte Carlo et Lucette doit trouver une équipière au tout dernier moment : l'orléanaise Jacqueline Fougeray qui n'a jamais conduit de DS auparavant.

LUCETTE POINTET :
This energetic young woman from Lyon often drives as fast as the established champions (in the special trial of Remollon, she finished only 59" behind Toivonen). She won the 1963 Paris-St-Raphaël in a DS19 and has since been driving for Citroën. Her greatest victory : the Ladies Cup, with Françoise Houillon, in the 1965 East African Safari. But Françoise was sick on the date the Monte Carlo rally left and Lucette had to find a co-driver at the last moment : she was Jacqueline Fougeray, from Orléans, who had never driven a DS before.

regulations applicable to this group, because their normal headlamps had been replaced by long range headlamps which were not standard equipment on production models. Among these cars were the BMC 1300s of Makinen, Aaltonen and Hopkirk and also Clark's Ford, all of which had been expected to be leading.

Thus it was that the Finnish crew, Toivonen-Mikander, in a Citroën DS 21 became the winners of the XXXV Monte-Carlo Rally. The general classification for the other Citroën's being as follows: 4th Neyret-Terramorsi, 7th Verrier-Pasquier, 9th Laurent-Marche, 11th Rolland-Augias, 12th Ogier-Ogier. The Coupe des Dames went to Lucette Pointet and Jacqueline Fougeray.

échos



échos

MADE IN FRANCE

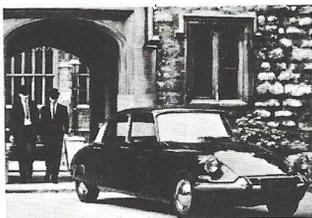


Photo Eric Hartmann, Magnum (Citroën 1 A 64)

LONDRES (Angleterre) - Depuis le mois de février, les DS, ID et break ne sont plus transformés à Slough, l'usine britannique de Citroën, mais fabriqués en France avec direction à droite et livrés directement dans la finition française. Ces nouvelles dispositions ont permis de réduire les prix de vente en Angleterre.

MADE IN FRANCE

LONDON (England) - Since February, the DS, ID and Safari's are no longer assembled at Citroën's British factory at Slough. They are now made with right hand drive in France from where they are supplied directly with the same finish as the French models. This new arrangement has made it possible to reduce the prices of these cars in England.

LES MULES DU PAPE



Photo S. Appetiti, Roma (Citroën 10.110)

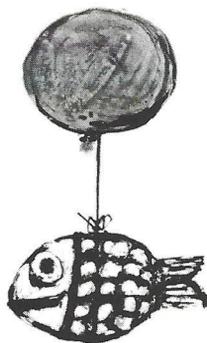
ROME (Italie) - Pour venir en aide à l'Inde affamée, le Pape Paul VI a fait ache-

ter de grandes quantités de riz ainsi que les moyens de transport nécessaires à sa distribution. Cent camions ont été acquis par le Secours Catholique (Caritas Internationalis) : 30 gros camions Mercedes, 40 camions moyens Fiat et 30 fourgons Citroën HY d'une charge utile de 1 600 kg. Ces derniers ont été immédiatement acheminés vers l'Italie. Solennellement bénis par S.S. Paul VI le dimanche 27 février sur la place St Pierre de Rome, ils ont ensuite été embarqués pour l'Inde (Bombay).

ERRAND OF MERCY

ROME (Italy) - To help famine stricken India, Pope Paul VI arranged for the purchase of large quantities of rice together with the means of transport necessary for its distribution. One hundred trucks were acquired by the Catholic Aid organization (Caritas Internationalis): 30 big Mercedes trucks, 40 medium sized Fiat trucks and 30 Citroën HY vans with a payload of 30 cwt. These latter were sent directly to Italy. On Sunday 27th February, they were solemnly blessed by Pope Paul VI in St. Peter's Square before being shipped to Bombay.

CITROEN AU STEDELIJK



Dessin André François (Citroën 12.5)

AMSTERDAM (Hollande) - Coucou, le (re)voilà !

Souplesse de l'eau, élasticité de l'air... voici qu'est apparu dans les rues d'Amsterdam le poisson volant Citroën, l'être mythique et familier créé par André François pour exprimer à la fois la cause et l'effet de la suspension hydropneumatique. Il annonçait l'exposition « Citroën, arts graphiques et publicité » qui, après le Musée des Arts décoratifs de Paris (voir l'édition spéciale de notre numéro 3), s'est tenu au Stedelijk Museum d'Amsterdam. Fondé en 1895, le Stedelijk est un des plus dynamiques, des plus importants musées d'art moderne d'Europe.

CITROEN AT STEDELIJK

AMSTERDAM (Holland) - There it was again! This time in the streets of Amsterdam. Supple as water and flexible as air... Citroën's flying fish, that well known mythical creature devised by André François to demonstrate, at one and the same time, the cause and effect of hydropneumatic suspension. It was announcing the exhibition of „The graphic art and publicity of Citroën” which, following the Musée des Arts Decoratifs in Paris, was held at the Stedelijk museum of Amsterdam, one of the most dynamic museums of modern art in Europe.

AU SALON DE BRUXELLES



Photo Promotion Bruxelles (Citroën 10.111)

BRUXELLES (Belgique) - Du 12 au 22 janvier, à l'ombre du célèbre Ato-

nium, s'est tenu le 45^e Salon de Bruxelles. Citroën y était particulièrement bien représenté : stand de près de mille mètres carrés, gamme de 24 voitures, maquette animée du mécanisme de la suspension hydropneumatique. Sur le très disputé marché belge où s'affrontent plus de 80 constructeurs du monde, Citroën tient sa place, une des toutes premières.

THE BRUSSELS MOTOR SHOW

BRUSSELS (Belgium) - The 45th Brussels Motor Show was held from 12th to 22nd of January. Citroën was particularly well represented at the show: a stand covering almost 10,000 sq. ft. a range of 24 cars and a working model of the hydro-pneumatic suspension. In the hotly contested Belgian market where more than 80 of the world's manufacturers are in competition, the Citroën Company holds fourth place for volume of sales.

LA DS DU MOMENT



Photo Universal (Citroën 10.99)

HOLLYWOOD (Etats-Unis) - Le dernier film (en couleurs) de Mervyn Leroy, l'un des plus grands producteurs de Hollywood, « Moment to Moment » a deux vedettes : Jean Seberg et une DS décapotable rouge. Dans les paysages de la Côte d'Azur, où se déroule l'action, l'une met en valeur la beauté de l'autre. Et réciproquement.

FOR A MOMENT

HOLLYWOOD (United States) — "Moment to Mo-

ment", the latest film by Mervyn Leroy, one of Hollywood's greatest producers, has two stars : Jean Seberg and a red DS convertible.

FOURGONNETTE POUR GRANDE DAME



Photo Roger Viollet (Giraudon)

MADRID (Espagne) - De nos jours, les Joconde, les Venus voyagent, les Victoires volent, les madones prennent le train. Pour présider une importante manifestation artistique à Elche, dans la province d'Alicante, dont elle est originaire, la « Dame d'Elche » a quitté sa résidence madrilène du Musée du Prado en fourgonnette 2 CV. Accompagnée de don Lorenzo Atienza de Las Heras qui veillait à son confort, elle est parvenue au terme de son voyage dans les meilleures dispositions, grâce à la parfaite stabilité et à la grande souplesse de suspension de la 2 CV Citroën. Chef d'œuvre inconnu découvert à Elche en 1897, la « Dame » est un buste d'une grande finesse à la coiffure extraordinaire.

A SMALL VAN FOR A GREAT LADY

MADRID (Spain) - Nowadays, the Mona Lisa and the Venus travel, the Victoire flies and the madonnas go by train. To preside at an important artistic function at Elche, in the province of Alicante, where she originated, the "Lady of Elche" left her residence in Madrid, the Prado museum,

under the greatest cloak of secrecy, in a 2 CV van. Accompanied by don Lorenzo Atienza de Las Heras who attended to her comfort, she arrived at her destination in excellent shape thanks to the perfect stability and softness of the 2 CV Citroën suspension. The "Lady", an unknown masterpiece discovered at Elche in 1897, is a bust with exceptionally fine lines.

RALLYE-BROUILLARD



Photo Citroën 10.103

HELSINKI (Finlande) - Il y a 1 750 2 CV en circulation à travers la Finlande. Les amoureux de la 2 CV y sont groupés en un seul club très actif qui organise des excursions, des courses et des rallyes. Rien ne les arrête et surtout pas les terribles hivers nordiques qui sont l'occasion de performances sur glace. Quelques voitures dans le brouillard et dans la neige : un rallye d'hiver où les Finlandais se mesurent aux difficultés de leur climat.

FOG-RALLY

HELSINKI (Finland) - There are 1 750 2 CVs on the roads of Finland. 2 CV enthusiasts have formed a very active Club which organizes excursions, races and rallies. Nothing stops them, least of all the terrible northern winters which provide icy road conditions. Driving their cars in fog and snow: a winter Rally is when Finlanders like to pit themselves and their cars against the difficulties of their climate. The 2 CV easily overcomes all these.

Ces merveilleux fous du volant
avec leur drôle de machine

*Those magnificent drivers
and their strange machine*

PARIS-NICE EN 8 JOURS

1893 : Hippolyte Panhard invente à 17 km/h le tourisme automobile

Le 27 mars 1893, à 8 h 45, une voiture sans chevaux Panhard-Levassor à moteur à pétrole, à barre de direction, roues à bandage de caoutchouc et parasol, sortait de l'usine Panhard et Levassor, avenue d'Ivry. Aux commandes, Hippolyte Panhard, 23 ans, fils de l'un des patrons de la maison, René Panhard. A côté du jeune homme, son oncle Georges Meric. Destination : Nice, une folie!

Dans un grand bruit de moteur, la voiture se dirige bravement vers la porte de Charenton et le bois de Vincennes. Franchi le pont de Joinville, le véhicule cahote sur les quais d'Alfort, pavés sous Louis XIV! Mais une fois sur la route de Melun, on se lance à 17 km/heure, en 3^e vitesse. « On peut marcher plus vite et atteindre 20 km mais ces grandes vitesses exigent de la part du conducteur une grande attention et ne sont pas toujours à conseiller » recommandent les prospectus de la Société Panhard. Fontainebleau : déjeuner (très bon). Les Bellifontains béent devant la « machine ». Nemours, Fontenay, Montargis, Briare, 140 km pour la première étape. Hippolyte écrit, comme il le fera régulièrement, un compte-rendu fidèle à son père. Tout va bien, « quelques ondulations de terrains obligent souvent à prendre la 2^e vitesse ». L'oncle Georges est très content et la campagne jolie.

La Belle Epoque au petit trop

Le 28 mars et les jours suivants, dès potron-minet, les forcenés s'élancent sur la route. Cosne, Nevers, Decize. A Bonny, ils ôtent le parasol qui « donne prise au vent ». A Pouilly, ils rencontrent M. Thevenin, qui possède « une charrue à pétrole » et leur cède « 23 litres de gazoline ».

« En traversant les villages, raconte Hippolyte, les gamins, les chiens, les chats et les volailles courent après nous en poussant



1893 : Hippolyte Panhard pioneers touring by motor car at 10 mph

On 27th March 1893, at 8.45 a.m., a Panhard-Levassor horseless carriage left the Panhard-Levassor works at Ivry. It had a Daimler No. 102 engine, tiller steering, rubber tyred wheels and a parasol. At the controls was Hippolyte Panhard aged 23, the son of Rene Panhard one of the directors of the company. By his side sat his uncle, Georges Meric. Destination : Nice—madness !

Amid much engine noise, the carriage set off boldly towards the Porte de Charenton and the Bois de Vincennes. Over the Joinville bridge, the vehicle jolted along the quays at Alfort, paved during the reign of Louis XIV ! But once on the Melun road they began to hurtle along at 10 ½ mph in 3rd gear, "it is possible to attain a speed of 12 ½ mph but such high speeds require considerable attention on the part of the driver and are not always advisable", such was the recommendation of the Panhard Company in their prospectus. Fontainebleau : lunch (a very good one). The

chacun leurs cris particuliers. C'est un vacarme épouvantable. » Qu'importe, la route est en bon état, « mieux balayée que l'avenue de l'Opéra »... Aux arrêts, on déjeune bien : « En général, on mange une cuisine excellente dans tous ces petits hôtels. Hier à Decize c'était très propre. Il y avait à dîner cinq plats exquis, que mon oncle Georges a beaucoup appréciés. Le dîner, les deux chambres, le remisage de la voiture, le petit déjeuner, le tout nous a coûté dix francs. Ce n'est vraiment pas cher. » On n'oublie pas de laisser des prospectus au passage. Étape suivante Bourbon, Lancy, Digoin, Marcigny, Roanne : une « grande et belle ville dont le Grand Hôtel comporte une belle cour vitrée pour les voitures à pétrole ». Les incidents comiques semblent sortis d'un film de Mack Sennett : « Malheureusement quand j'ai été acheter de l'essence chez l'épicier (sic), je me suis arrêté derrière sa voiture à bras. En descendant, j'ai poussé le levier d'embrayage et la voiture en démarrant brusquement a culbuté celle de l'épicier. Coût : 10 francs. »

Les freins prennent feu

Neulisse, Balbigny, Feurs, la Fouillousse, Saint-Étienne. Dans la grande côte du Col de la République, qu'ils absorbent « sans descendre de voiture », ils font du 7,500 km à l'heure. Sur l'autre versant, ils se laissent « glisser sans bruit comme sur du velours » et manquent prendre feu : les freins chauffent. Oncle Georges tient « le seau plein d'eau entre ses jambes et à l'aide d'un chiffon humecte constamment le frein ». Le 30 mars, ils trouvent après Annonay nids de poules et poussière. Ils suivent la vallée du Rhône : Saint-Vallier, Valence, Montélimar, Orange. Hippolyte note ses impressions. A Orange : « Nous avons vu l'arc de triomphe et regretté de ne pouvoir passer dessous... le théâtre romain au clair de lune. C'est magnifique. » Enfin « le midi approche ». Avignon, Salon, Marseille, Toulon et Hyères où un

local inhabitants stood openmouthed before the "machine". Nemours, Fontenay, Montargis, Briare, first leg 87 miles. In the first of his regular reports to his father, Hippolyte wrote that all was well, "although some undulations of the terrain often necessitated the use of 2nd gear".

The fine old days at a gentle pace

On 28th March, as on the following days, the two enthusiasts set off at daybreak. Cosne, Nevers, Decize. At Bonny they took down the hood "because it caught the wind". At Pouilly they met Mr. Thevenin, the owner of an "oil engined plough", who let them have "5 gallons of gasoline". "Driving through villages, wrote Hippolyte, the children, dogs, cats and chickens ran after them". But what matter when the road was in good condition, "better swept than the Avenue de l'Opera..." They lunched well at each stop. Yesterday for dinner there were five exquisite courses, much appreciated by my uncle Georges. Dinner, two rooms, stabling for the vehicle and breakfast cost us 10 francs in all. It really isn't expensive". They didn't forget to leave brochures at each stop. The next leg took them through Bourbon, Lancy, Digoin and Marcigny to Roanne : "a fine big town where the Grand Hotel has a glass covered yard for oil engined carriages". The amusing incidents might have been out of a Mack Sennett film : "unfortunately, when I went to buy some petrol at a grocer's shop, I stopped behind his handcart. Whilst alighting I pushed the clutch lever and the car jerked forward tipping over the grocer's cart. Cost : 10 francs".

The brakes catch fire !

Neulisse, Balbigny, Feurs, la Fouillousse, St. Etienne. On the big hill of the Col de la Republique, which they climbed "without alighting from the car", their speed was 4 1/2 mph. On the descent, they free-wheeled

M. Levassor à la promenade. Derrière lui, Mme Levassor conduit une voiture à dais, la même que celle utilisée par Hippolyte, mais le dais devait s'envoler au cours du voyage et c'est à la suite de cette expérience que les Panhard furent munies d'un pare-brise.

The drive of Mr Levassor and of his family.



(Photo A. Schächter 1928, Citroën 114)

PARIS-NICE EN 8 JOURS

spécialiste d'Ivry, le mécano Belhomme remplace Georges Meric. Sainte-Maxime et Cannes : un ciel bleu qui vaut de l'or est la récompense de ces huit jours de route qui préparent tout le tourisme de l'avenir.

Hippolyte et le grand-duc

Entre Cannes, Nice et Monaco, on ne voit plus que la Panhard. Hippolyte soigne sa popularité dans les meilleurs hôtels, les théâtres, les casinos et les promenades. Il rencontre des personnalités. Mais il n'oublie pas la mécanique qui lui donne quelques soucis. C'est qu'il redoute le jugement froid et précis de l'ingénieur Levassor, l'associé de son père : « M. Levassor va dire que je conduis très mal ma voiture, mais je t'assure que je fais tout ce que je peux pour la ménager et que je n'essaie pas de monter les côtes plus vite que je ne peux en faisant glisser l'embrayage. » Il suit les recommandations que M. Levassor lui télégraphie, demande et reçoit les graisseurs et pièces détachées qui lui manquent. Les affaires prennent tournure, le jeune homme obtient des rendez-vous importants avec « un tas d'Anglais et le grand-duc de Mecklembourg, cousin du grand-duc Michel ». C'est la notoriété. La femme du grand-duc Michel désire avoir une voiture et la conduire elle-même.

La voiture
d'Hippolyte :
la Panhard 1892
Hippolyte's Car
(Citroën 11.3)



« Ils veulent que je les conduise au Golf Club dont le grand-duc est président. » Inquiétude d'Hippolyte : ils seront « trois ou quatre sur la voiture et il paraît qu'ils sont grands et gros », et l'embrayage qui fait des caprices : « Tu comprends comme je suis embêté, écrit le fils à son père. J'ai déchargé complètement le coffre, mais je ne pourrai jamais faire ce qu'ils veulent. J'essaierai de mettre une cale derrière le ressort de l'embrayage pour le faire entrer davantage et à la grâce de Dieu. Ce serait bien ennuyeux de manquer mon effet devant tous ces personnages. Belhomme est ravi à la pensée de voir des altesses et m'explique toute leur généalogie. » Vaines

“silently, like running on velvet” and almost caught fire : the brakes overheated. Uncle Georges held “a bucket of water between his legs and kept the brakes cool with a wet rag”. Finally, “they near the South of France”. Avignon, Salon, Marseilles, Toulon and Hyeres, where Belhomme, a mechanic from Ivry replaced Georges Meric. Sainte Maxime and Cannes : a blue sky worth a king's ransom is their reward for those eight days on the road which pioneered all the tourism to follow.

Hippolyte and the Grand-Duke

In Cannes, Nice and Monaco, the Panhard was the centre of attraction. Hippolyte showed it off at the best hotels, theatres, casinos and promenades. He met prominent personalities. However, the mechanical problems worried him a little. He feared the cold and calculating judgement of his father's associate : “Mr. Levassor will say that I drove the car badly, but I can assure you that I was most careful and I did not try to climb hills faster by slipping the clutch”. He followed the instructions cabled to him by Mr. Levassor and requested and received the greasers and spare parts which he needed. The business side then began to take a definite turn and the young man succeeded in meeting “a number of English people and the Grand Duke of Mecklembourg, cousin of the Grand Duke Michael”. Fame was at hand. The Grand Duke Michael's wife wanted a car to drive herself. “They want me to drive them to the Golf Club of which the Grand Duke is president”. Hippolyte was worried : there would be three or four of them “and I understand that they are all big and fat” and the clutch was being temperamental : “However, I shall try to put a wedge behind the clutch spring which, by the grace of God, may get it to engage better. It would be so embarrassing to fail in front of those personalities”. But he need not have worried. It all went very well. Belhomme got a bit mixed up in etiquette and went round addressing everyone as “My Lord” or “Your Highness”.

Break down and Stale bread

After all the success and celebration, our two “tourists before their time” returned to the Capital, but their ambitious itinerary was to take them by the Route Napoleon to Grenoble, Bourg en Bresse and Chalon-sur-Saône, then to follow what has now become the N.6. They left Cannes on the morning of 20th April, lunched at Grasse and set off into really mountainous country. At 4,000 feet the engine began to puff a little. Then, just after St. Vallier, the clutch failed. They were told there was an inn some 10 miles

inquiétudes. Tout se passe fort bien. Belhomme s'embrouille quelque peu dans l'étiquette et donne à tous du « Monseigneur » et « Votre Altesse ».

Panne et pain rassi

Après ces fastes et ces succès, nos touristes avant la date regagnent la capitale mais leur ambitieux projet prévoit de passer par la Route Napoléon, Grenoble, Bourg-en-Bresse, Chalon-sur-Saône et de rejoindre ce qui est devenu la N. 6. Ils quittent Cannes dans la matinée du 20 avril, déjeunent à Grasse et attaquent la vraie montagne. A 1 200 m le moteur s'essouffle un peu. Passé St-Vallier, près du petit hameau d'Escagnolles, c'est la panne d'embrayage. On leur indique une auberge... à 16 km, au Logis du Pin. Ils trouvent deux chevaux et un homme pour les hisser en haut d'une longue côte de 7 km; ils n'ont plus ensuite qu'à « se laisser descendre ». Mais la descente ne fait que 2 km et quand elle est terminée, il reste encore 7 km avant l'auberge! Il est 19 heures et il fait presque nuit. Belhomme va chercher du secours en butant dans les rochers mais revient au bout de trois quarts d'heure avec un cheval et son conducteur, qui les amènent enfin à bon port, au Logis du Pin. « On fait le pain tous les huit jours et nous tombons juste le septième! » « Enfin, voilà des voyages pittoresques », conclut Hippolyte. Il était de cette race des touristes véritables dont la belle humeur s'accommode de tous les incidents d'un voyage. Sur les routes encombrées d'aujourd'hui, on a peine à imaginer l'équipée des deux promeneurs solitaires, précurseurs enthousiastes des foules en vacances à qui, tout tranquillement, ils ouvraient la voie.

Further on at the Logis du Pin. They found two horses and a man to tow them to their destination: the Logis du Pin. "At the inn, they baked bread every eight days and we had to arrive on the seventh!" "After all, it was a very picturesque journey" concluded Hippolyte. He was one of that fine race of people, the forerunners of the real tourists, who treat all the incidents of a journey with good humour. On the congested roads of today, it is hard to imagine this escapade by two solitary travelers, the enthusiastic forerunners of the holiday crowds, for whom, quite quietly, they were paving the way.

Briare Lundi soir 24 Mars 1893



Mon cher papa,
Nous sommes arrivés à 7^h 1/2 quoique
tu avais dit que nous n'arriverions pas.
Notre voyage s'est très bien effectuée!
Seulement nous ne sommes partis
de l'usine qu'à 8^h 3/4 à cause d'une
charrière où coffre qui était cassée,
ce dont on s'est aperçu au dernier
moment. Jusque à Malva nous avons
bien marché. Le moteur s'est calé
un peu avant Malva mais nous
avons remis de l'huile. Un brûleur
s'est aussi éteint dans la forêt de
Fontainebleau. Nous avons déjà dîné
au cadran bleu. Nous avons vu
Barathon à Renours qui était très

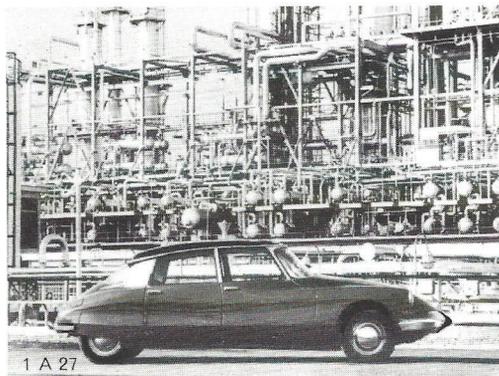
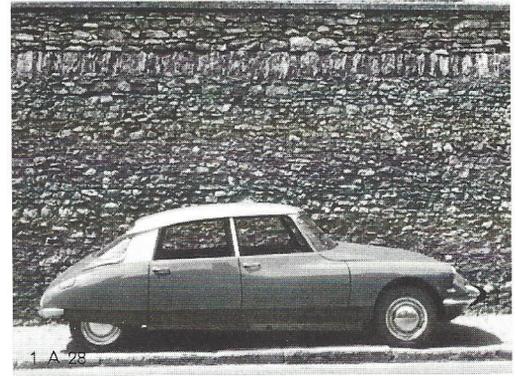
Fac simulé d'une des lettres d'Hippolyte
(Citraën 11.6)

La Panhard 1892

2 cylindres. Alésage 72 mm. Course : 140. Vitesse de rotation : 600 t/m. Moteur Daimler n° 102, carburateur à léchage, allumeur (pas de bougie), puissance exprimée : 2 CV. Engrenage sans carter. 3 vitesses avant ("une petite, une moyenne et une grande" lisait-on sur le prospectus décrivant la voiture) et 3 vitesses AR (inverseur). Direction à barre franche dite "queue de vache". Roues à bandages pleins. Frein à patin sur roues AR. Eclairage par lanterne à pétrole. Suspension par lames de ressorts. Nombre de places : 2 à l'avant +2 à l'arrière dissimulées dans le coffre à bagages que l'on repliait. Voiture vendue le 28 Août 1892 à M. René Panhard pour le prix de 4.318 frs (13.000,00 frs actuels), y compris un parasol valant 104 Frs. Le prix normal était de 4.800 frs mais M. René Panhard avait bénéficié de trois réductions.

2 cylinders - Bore : 72 mm - Stroke : 140 mm - Rotating speed : 600 t/m - Engine Nr. 102 - Surface carburateur - Igniter (no spark plug) - Indicated horsepower : 2 HP - Gear without cover - 3 forward speeds ("a short, a middle and a long one" said the pamphlet) and 2 reverse (reversing switch) - tiller steering called "cow tail". Solid tyres wheel. Brake Blocks on rear wheels. Kerosene lantern lighting system. Spring leaf suspension. 2 front seats + 2 rear seats facing the road (usually hidden in the trunk). This car was sold to Mr. René Panhard on August 28, 1892, for 4.318 Francs (13.000 francs, 1966) including 104 francs for the parasol. The standard price of 4.800 francs had been cut down for Mr. René Panhard, one of the directors of the company (the other was Mr. Levassor) who bought the car to give it to his son Hippolyte the traveler.

PHOTOTHÈQUE *DS*



Ces photographies sont à votre disposition. Il vous suffit d'écrire au Service de presse Citroën en indiquant le n° de référence pour recevoir le nombre d'épreuves 18 × 24 que vous aurez demandé.

These photographs are at your disposal. 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 prints you request.





CHEZ L'ANTIQUAIRE

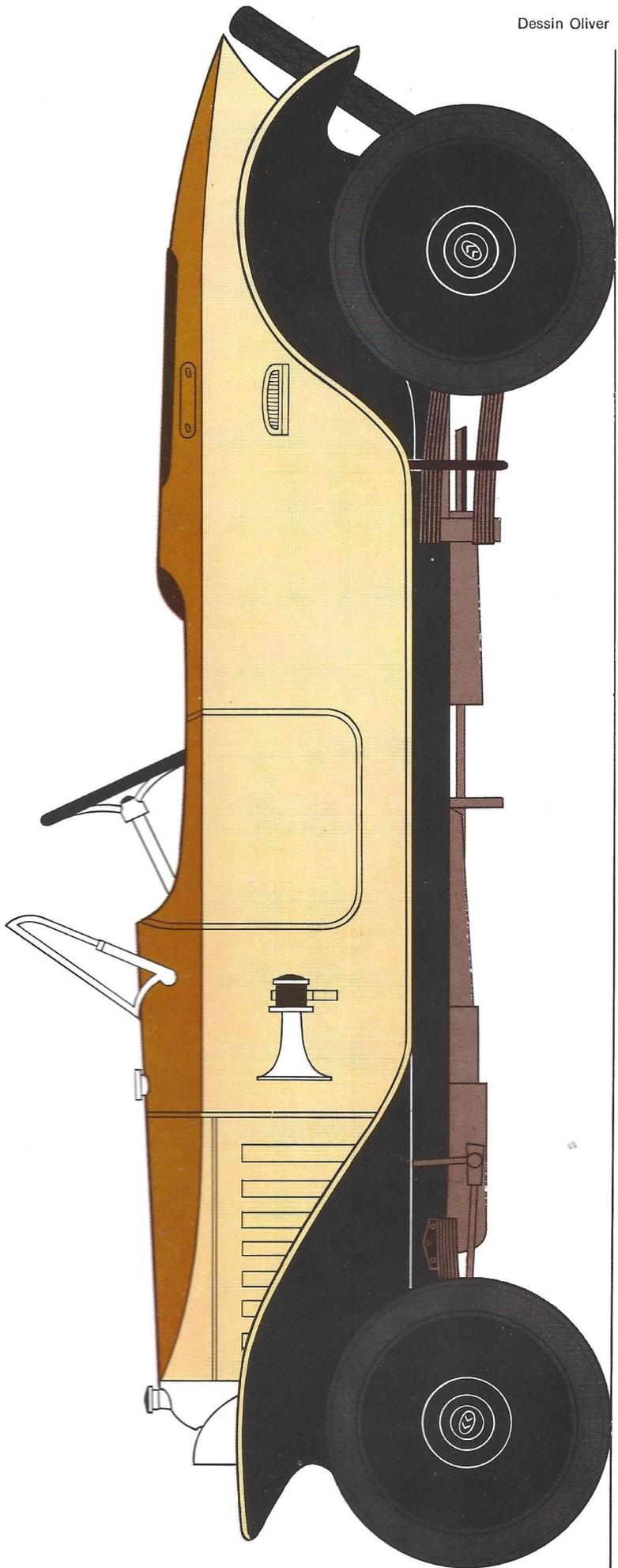
Citroën 10hp Caddy-1922

Version poussée et allégée de la B 2, la 10 HP « Caddy Sport » était une voiture à tendance sportive qui pouvait cependant être utilisée couramment. Cette élégante torpédo figura honorablement dans plusieurs rallyes et circuits sportifs comme celui des « Routes pavées » et dans des épreuves de consommation (Le Mans, « Bidon de 5 litres » à la Ferté-Bernard) : Prix en 1922 : 21 000 francs.

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 thermo-siphon. 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 × 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 « skiff » 3 places, pontée avec pointe arrière « bateau », roue de secours à l'extérieur, ailes relevées, pare-brise en coupe-vent. Peinture deux tons assortis avec pontage bois. **PERFORMANCES** : Vitesse maximale 90 km/h. Consommation aux 100 km : essence 8,5 litres, huile 0,250 litre environ.

A lighter and more powerful version of the B2, the 10 hp "Caddy Sport" was more of a sports car but could nevertheless be used as an ordinary motor car. This elegant "torpedo" achieved success in several rallies and track events like the "Routes pavees" (cobble roads) and the consumption trials (Le Mans or "Bidon de 5 litres" at la Ferte Bernard). Price in 1922: 21,000 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 × 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**: 3 seater "skiff" torpedo, decked and pointed "boat" type stern, spare wheel fitted externally, upswept wings, wind-cutter type windscreen. Two tone matched paintwork with wooden decking. (some 4 seater "Sport" derived from the caddy were manufactured in 1922 and 1923). **PERFORMANCE**: Maximum speed: 56 mph. Consumption: petrol 32 mpg, oil about 0.75 pints per 100 miles.



Citroën type Caddy sport, 1922

