



1

# LE DOUBLE

1

# CHEVRON

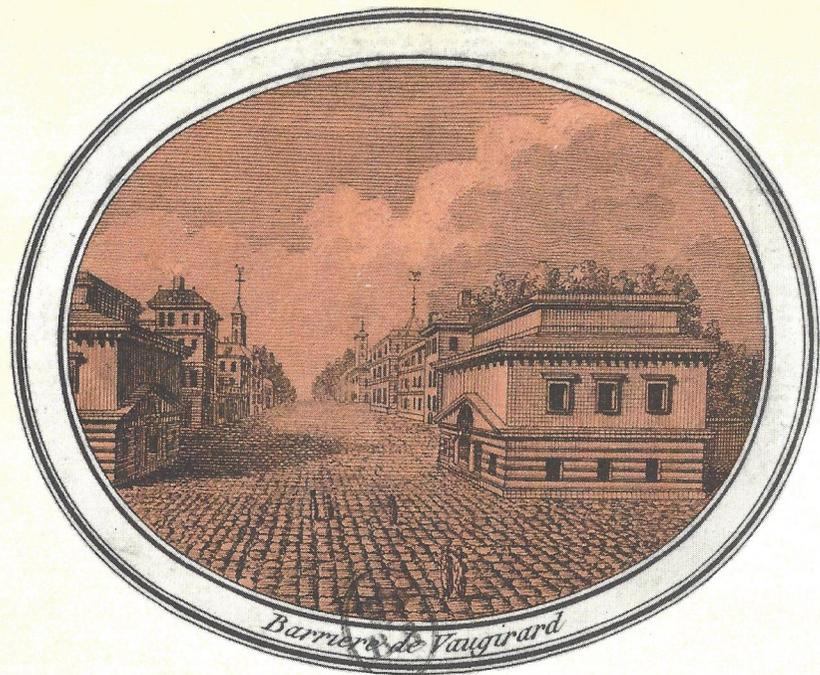
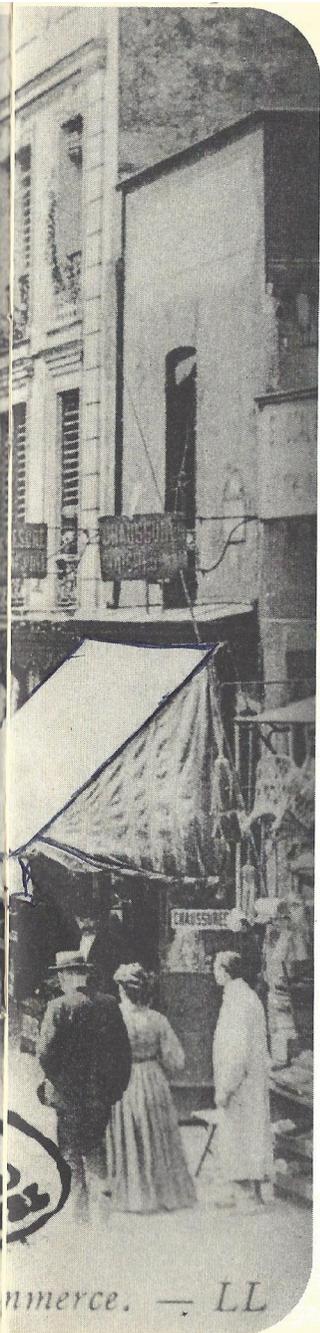
Mai 1960

Rédaction, Administration, 117 à 167, Quai André Citroën, Paris XV<sup>e</sup>



1908

1448 PARIS (XV<sup>e</sup>). — La Rue du Com



*A propos du centenaire  
du quartier  
Vaugirard-Grenelle*

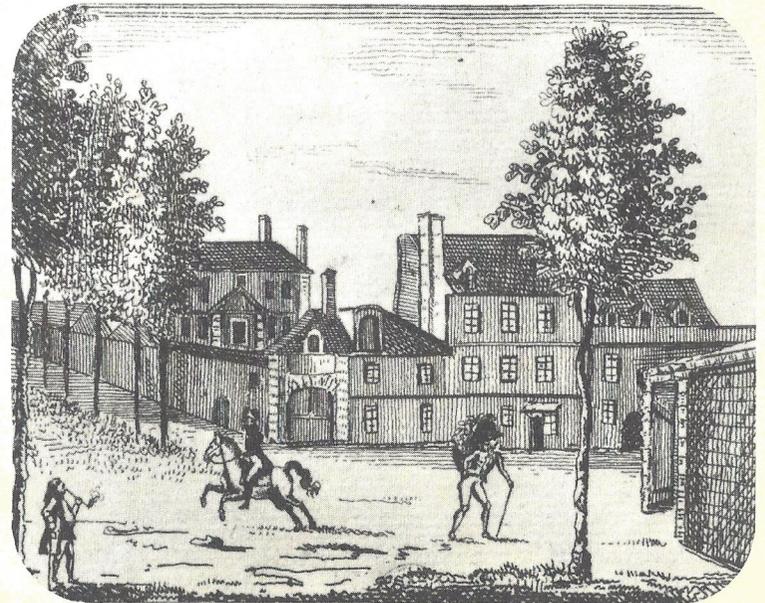


*L'impasse Ronsin (1905)*



*Vue du Boulevard prise du carrefour de Vaugirard (1812)*

Monsieur Buron, ministre des transports, a parcouru le 15<sup>e</sup> arrondissement à 40 km/h dans le wagon de troisième classe d'un petit train centenaire. Cela n'est pas une plaisanterie mais l'évocation de cérémonies officielles. Vaugirard-Grenelle, l'arrondissement le plus peuplé, capitale de Citroën, vient de célébrer 15 jours durant le centenaire de son rattachement à Paris. Il y a cent ans, le hameau de la plaine de Vaugirard dépendait de la plaine d'Issy-les-Moulineaux. Sur ces côtes où l'usine débite inlassablement sa ration quotidienne d'automobiles, on gerbait le blé en javelles, et, lorsque les villageois passaient le fleuve, ils disaient "je vais à Paris". C'est le 1<sup>er</sup> janvier 1860 qu'un décret changea la vie des paysans du Val Girard (devenu Vaugirard). Longtemps ce territoire avait représenté l'objet de querelles.

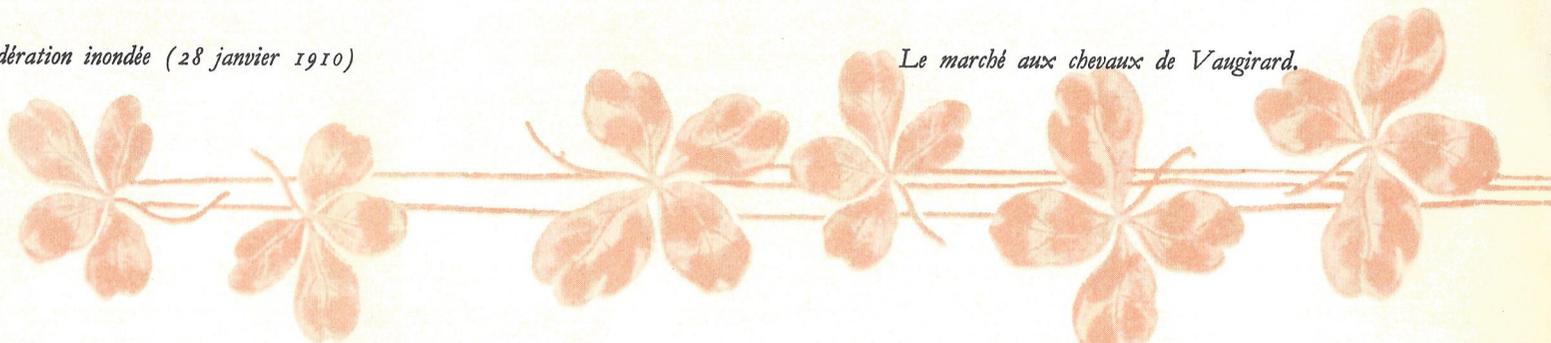




*Rue de la Fédération inondée (28 janvier 1910)*



*Le marché aux chevaux de Vaugirard.*



François 1<sup>er</sup> signait ironiquement “Roi de France et Comte de Vaugirard” La Fontaine surenchérit :

“De tels gens il en est beaucoup  
Qui prendraient Vaugirard pour Rome”

La plaine pour le parisien du Nouvel Empire, c’est, pêle-mêle, une série d’images hétéroclites, pages d’histoire et de petite histoire. Potager de la capitale et centre d’approvisionnement de bestiaux, le village a 300 âmes lorsque le prieur de Saint-Germain-des-Prés, Dom Gérard Moret, y installe une maison campagnarde pour ses moines convalescents. Et Charles VII y trouve son homme de confiance, le poète et biographe Alain Chartier, aussi célèbre pour son éloquence que pour sa laideur.

Vaugirard, c’est, bien avant le règne du canotier, le grand

rendez-vous des parties de campagnes où, au pied des moulins à vent, les auditeurs de Bossuet viennent chercher comme un avant-goût des bords de la Marne. Le roi y traque le gibier entre la rue Lecourbe et la Seine, tandis que le prince de Condé préfère chasser entre la rue de Dantzig et Montrouge. Le peintre Fragonard prend la peine de s’y marier. De ses carrières encore on extrait les pierres de l’École Militaire.

Grenelle est aussi un nom historique depuis 1796 et la fameuse “conspiration du camp de Grenelle”. Quelques anciens “montagnards” alors, hostiles à la réaction thermidorienne, ont tenté d’y soulever les troupes pour renverser le gouvernement. Trahis, ils sont surpris en plein complot à l’auberge du Soleil d’Or et, selon des mœurs qui n’étonnent personne, passés par les armes.

Dans la plaine enfin, depuis le 18<sup>e</sup> siècle, le parisien va chercher les produits chimiques fabriqués sous la protection du comte d'Artois : esprit de sel, céruse, hypochlorite de potasse plus apprécié sous le nom d'eau de javel. Il s'y approvisionne en chandelles, carton-pâte, colle-forte, noir animal, toile cirée, en diamants taillés. Vaugirard-Grenelle est devenue cité ouvrière. Elle compte 57.500 habitants, mais n'a pas renoncé à ses 134 guinguettes près des barrières, ni augmenté le maigre nombre de ses becs de gaz disséminés dans les rues privilégiées, en 1860, l'année du fameux décret. Il est l'œuvre du Baron Haussmann,

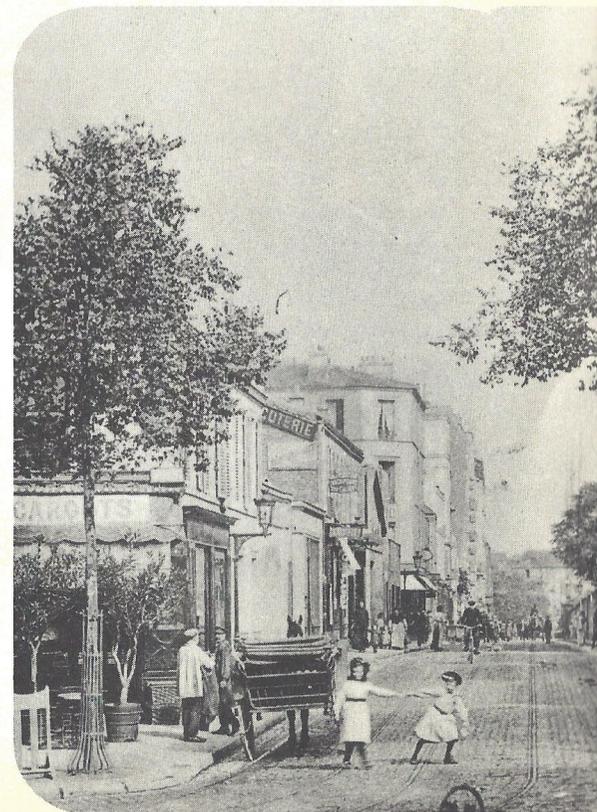
dûment contresigné par l'Empereur, il stipule que désormais, Vaugirard-Grenelle fait partie de la Ville Lumière. Le nouvel arrondissement va devenir le berceau de l'automobilisme.

C'est en 1915 qu'y est érigé la première usine Citroën sur 12 hectares d'anciens potagers, quai de Javel. Autour des bâtiments, les agriculteurs font pousser des légumes sous cloche pour les parisiens : c'est la guerre. Plus question d'automobiles, Javel va fournir à nos alliés 55.000 obus shrapnels par jour.

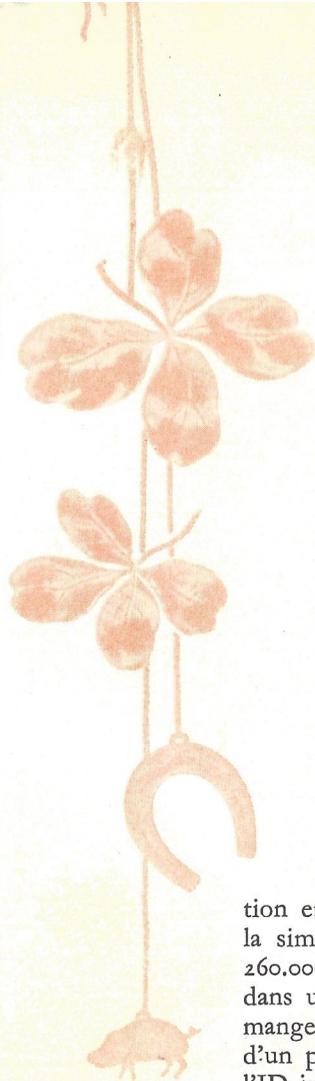
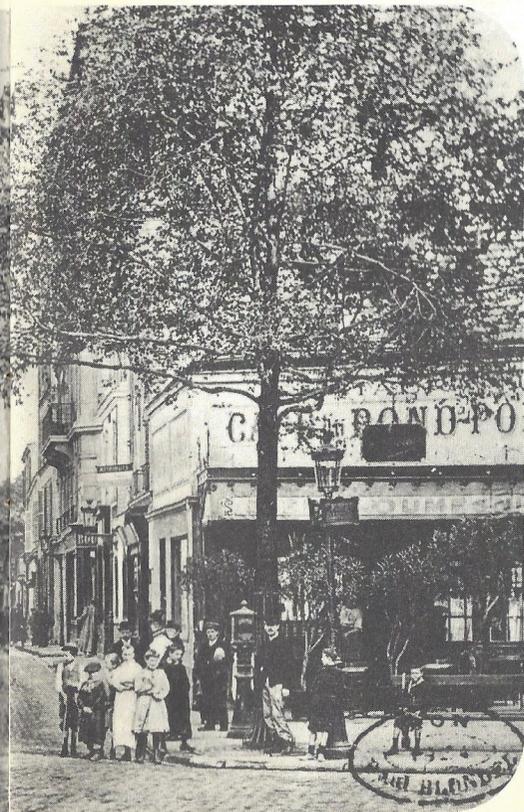
Le 15<sup>e</sup> arrondissement est à l'avant garde de l'industrialisation, son rayonnement s'étend jusqu'aux confins du globe ; sa popula-



PARIS (XV<sup>e</sup>). — La Station des Omnibus  
et l'Eglise de Vaugirard — LL.



La rue Falguière (1908)



tion en majorité ouvrière, a considérablement augmenté (pour la simple rue de Vaugirard, on compte un accroissement de 260.000 habitants en cent ans). Et, alors qu'il souffle ses bougies dans une atmosphère de grande kermesse où les concours de mangeurs de bigorneaux voisinent avec la promenade débonnaire d'un petit train historique, il existe une chaîne de montage de l'ID jusqu'à Johannesburg. En célébrant le centenaire de son existence, le chauvinisme du 15<sup>e</sup> rend donc en particulier hommage à l'industrie automobile, qui a fait de Javel, simple quartier de Paris, un nom connu du monde entier.

# Le verre et l'automobile



Plus de deux millions de mètres carrés de glace, telle a été la surface employée par l'industrie automobile française en 1959. Citroën à lui seul, pour l'année 1960, emploiera 560 000 m<sup>2</sup> d'éléments

de vitrage en verre (1) pour ses quelque 300 000 véhicules fabriqués.

Ces 56 hectares de glace arrivent chaque semaine en éléments tout façonnés,

principalement de la glacerie Saint-Gobain de Chantereine, la première d'Europe (40 % viennent encore des usines de Boussois).

Les vitrages pour automobiles ne sont pas du verre de vitre ordinaire, ni même de la glace ordinaire. Ils s'appellent glace Sécurité, Luxrit, Bisécurité. Il y a aussi le Plexiglas et le verre Triplex où interviennent les matériaux plastiques.

La glace ordinaire, ou glace polie, est une feuille de verre, pure de matière, dont les faces ont été mécaniquement rendues parallèles et planes, puis polies. Elle laisse filtrer la lumière à 90 % et n'offre aucune altération de forme ou de couleur des objets vus au travers. Une glace polie, dont une des faces a été argentée, est un miroir; une glace polie, trempée, acquiert des caractéristiques mécaniques spéciales; elle devient du verre de sécurité; d'une part elle est cinq fois plus résistante que l'autre; d'autre part, en cas de bris, elle se fragmente en morceaux à bords émoussés, non coupants.

C'est à Chantereine, près de Compiègne,

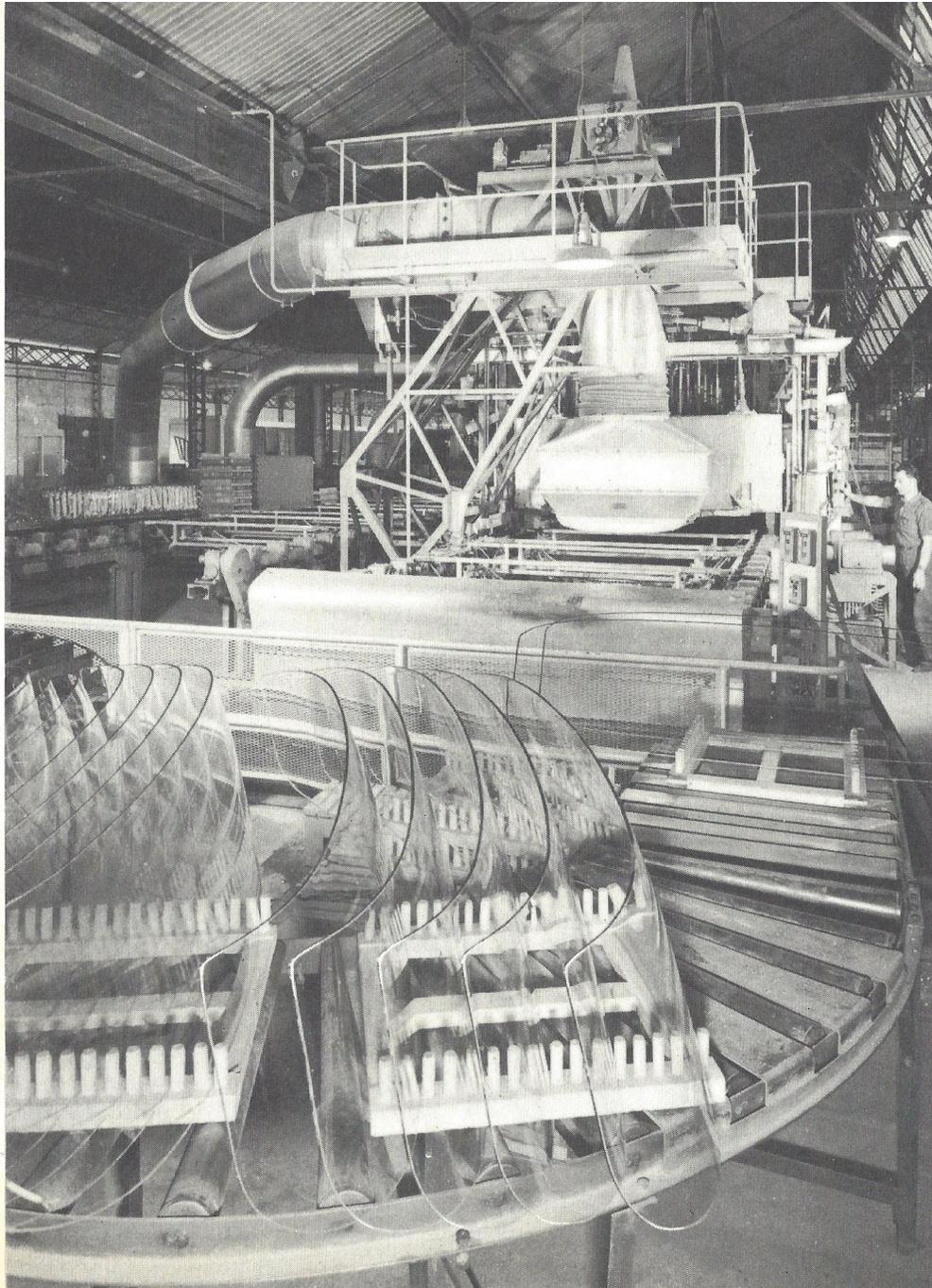
1. Le vitrage de la lunette arrière des ID et DS 19 est en Plexiglas.

qu'il faut se rendre pour visiter l'usine presse-bouton qui débite de façon continue, 24 h sur 24, un fleuve de glace de 47 millions de m<sup>2</sup> par an.

**Des robots électroniques** pèsent et mélangent automatiquement les matières premières qui plongent dans un four de 45 m de long, à une température de 1 500° : de la silice, de la soude, de la chaux et des débris de verre broyé pour accélérer la fusion. A la sortie du four, le verre fluide passe entre les rouleaux d'un laminoir refroidi à l'eau courante : le laminoir débite ainsi un ruban de verre d'abord plastique, puis rigide, de 3,20 m de large et de 650 m de long : c'est de la glace brute. Cette planche de glace va passer dans des tunnels successifs pour être refroidie, rabotée, poncée, polie, puis traitée spécialement pour l'industrie automobile.

**Au sortir du laminoir**, le verre subit l'opération de « recuisson », en fait, un refroidissement lent et conditionné sans lequel la glace casserait d'elle-même. Puis on procède au doucissage qui rend les faces de la glace parfaitement planes et parallèles. 24 meules, alimentées par une boue de sable et d'eau, tournent en sens inverse sur les deux faces de la feuille de verre. Ces « ferrasses » provoquent une usure qui ne dépasse pas un demi-millimètre pour chaque face du verre et qui représente pourtant 25 tonnes de poudre de verre par jour.

**Ainsi traitée, la glace** est maintenant de la glace douce.



Elle est débitée automatiquement en grands carreaux d'environ 10 m<sup>2</sup>, qui vont être polis. Par pont roulant, ils sont placés sur un train de tables roulantes et défilent sous des machines tournantes garnies de feutre, d'abord d'un côté, puis de l'autre. Une fois lavées et séchées les glaces sont transparentes à souhait. Mais elles ne sauraient, telles quelles, équiper les automobiles car elles restent fragiles et leurs débris extrêmement acérés; il faut rendre ces éclats inoffensifs.

Les pare-brise et vitres de portières sont façonnés d'abord en glace ordinaire. Ils ne sont trempés qu'ensuite. En effet la trempe réalise un équilibre des tensions internes tel que la glace trempée ne peut plus être recoupée sans destruction de cet équilibre.

La lunette arrière de 2 CV par exemple est d'abord façonnée en glace ordinaire. Puis on l'introduit dans un four électrique à une température de 700° (point de ramollissement). Alors un refroidissement brutal par jet d'air froid fige soudainement les couches extérieures de la glace. La couche interne se refroidit aussi mais plus lentement. Cette différence de refroidissement crée au sein du verre des tensions; ce sont ces tensions qui rendent la glace trempée beaucoup plus résistante que l'autre et qui lui confèrent en outre la propriété, en cas de bris, de se fragmenter en morceaux inoffensifs.

Une glace «Sécurité» de 90 cm<sup>2</sup> et 6 mm d'épaisseur résiste au choc d'une bille d'acier de 250 g tombant d'une

hauteur de 3,50 m, alors qu'une glace ordinaire de même épaisseur casserait pour une hauteur de chute de 30 cm. Un choc thermique de 300 °C laisse insensible la glace «Sécurité»: ainsi on peut couler du plomb fondu sur une face de glace «Sécurité» et laisser l'autre face à 0° sans aucune réaction.

Chaque pièce de glace trempée est contrôlée; elle subit le choc d'une bille d'acier de 450 g tombant d'une hauteur de un mètre.

Si la lunette arrière de la 2 CV est en verre Sécurité, le pare-brise lui, a subi un traitement supplémentaire qui en fait du «Visurit»: outre les propriétés du Sécurité il possède celle de laisser subsister en cas de brouillage sous le choc d'une pierre un hublot circulaire transparent devant le conducteur. Les pare-brise de DS et d'ID sont en «Luxrit», autre variété de verre de sécurité.

Ce n'est pas seulement une question de mode. Certes au point de vue esthétique, un vitrage bombé s'incorpore très heureusement au galbe de la carrosserie. Mais aussi la continuité des lignes, la disparition des angles vifs, améliorent le coefficient de pénétration dans l'air: la visibilité frontale et latérale est accrue.

Le bombage des pare-brise s'effectue à chaud. On profite du réchauffement nécessaire à l'opération de trempe pour bomber les glaces. La glace plane est introduite dans le four à une température de 700° (point de ramollissement),

puis brusquement sortie est pressée entre deux formes d'emboutissage qui lui donneront sa forme définitive. A la sortie de la presse un refroidissement brutal trempe le pare-brise.

Il y a un autre procédé de bombage qu'on appelle «bombage au squelette» qui consiste à déposer la glace plane sur un cadre appelé squelette. On introduit le tout dans le four; la glace se ramollit, et s'affaisse par gravité en épousant la forme courbe du moule. La trempe a lieu ensuite.

A l'étranger certains constructeurs utilisent le verre à vitre. Beaucoup pour les baies latérales et arrière de leurs voitures. Aux États-Unis, on utilise de préférence le Triplex (les pare-brise de DS et d'ID à destination des U.S.A. sont de ce genre). Ces vitrages de sécurité sont un sandwich de verre et de plastique. Sous l'effet d'un choc, le Triplex s'étoile mais ne se fragmente pas en morceaux offensifs; les morceaux restent collés à la matière plastique et la transparence reste satisfaisante.

Le Plexiglas rigide (marque déposée d'Alsthom) n'a, lui, rien à voir avec le verre. C'est une matière plastique à base de méthacrylate de méthyle. Une feuille de Plexiglas transparent a tous les aspects d'une feuille de verre et il a l'avantage d'être beaucoup plus léger (densité 1,18 contre 2,4 pour la glace). Un tel vitrage résiste très bien aux chocs et s'il lui arrive d'être brisé il se sépare en un nombre

limité de morceaux peu coupants; son isolation thermique est bien supérieure à celle du verre, ce qui explique son emploi intensif dans l'aviation; ainsi les hublots de l'avion Caravelle sont en Plexiglas. L'inconvénient majeur du Plexiglas est qu'il se raye. Il est donc difficile de l'utiliser pour la fabrication des pare-brise, trop exposés à l'abrasion des poussières de la route, mais son extrême légèreté (qui permet de réaliser une économie de 4 à 1 par rapport au verre) reste un gros atout pour l'industrie automobile. Le plexiglas est plus solide que la glace, il contribue à la solidité de l'habitacle. Les lunettes arrière de DS et d'ID 19 vendues en France sont équipées de Plexiglas.

**Des recherches actives** permettent d'espérer que le Plexiglas n'a pas dit son dernier mot, en particulier si on met au point certains vernis durcissants résistants à l'abrasion et aux altérations des solvants.

**Comme dans l'industrie** du bâtiment l'usager réclame toujours plus de lumière en automobile. Les surfaces transparentes de la voiture ne cessent d'augmenter. La DS, avec ses 3,6 m<sup>2</sup> de surface vitrée est une des voitures les plus claires du monde.

**Pour l'instant** le verre trempé reste encore le matériau traditionnel en matière de vitrage automobile. Mais les progrès énormes réalisés dans le domaine des matières plastiques apportent une orientation nouvelle dans ce domaine.

# DS et vedettes



*Au cours de la saison, Lisbonne a eu l'occasion d'accueillir des personnalités françaises du monde du théâtre et de l'écran. Tour à tour, on a pu y applaudir entre autres Edwige Feuillère, Danièle Delorme, Pierre Blanchar, Jacques Dumesnil, Pierre Brasseur, Pierre Dux, etc. Sur notre photo on reconnaît Brigitte Bardot et Jacques Charrier. Les déplacements de ces vedettes étaient assurés par des DS 19. Au rayonnement de l'art dramatique français s'ajoutait ainsi celui d'une technique française.*



Concours  
de consommation

Caltex :

**CITROËN**

enlève

les 4 premières

places

3,9 LITRES AUX 100

EN 2 CV

6 LITRES AUX 100

EN ID 19



MM. Chatterre, premier de la classe A, Stryhn et Christensen, ses suivants immédiats.

Quatre-vingt-quatre équipages s'étaient lancés dans ce match au centimètre cube qu'est le Caltex Performance Test organisé cette année en mars par le Royal Automobil Club de Danemark; une épreuve tous terrains, tous climats, de 2 000 km de Dijon à Copenhague à travers la France, la Belgique, l'Allemagne la Hollande et le Danemark.

Le trajet comportait un échantillonnage de kilomètres de tous profils : depuis le billard des autoroutes allemandes jusqu'aux plus tortueux chemins ardennais, où il fallait malgré tout tenir la moyenne (40 à 60 km à l'heure selon les cylindrées), tout en rationnant le carburateur. Au terme de la deuxième étape, à Walkenbourg, il n'y avait déjà plus que 63 équipages : les lacets montagneux des Ardennes avaient été fatals à une vingtaine d'entre eux. L'étape d'Arnheim commença par une course de côte où se distingua Gatsonidès (1' 20" 4 pour les 1 200 m) qui était déjà à ce moment en tête de sa catégorie; il n'avait pas consommé plus de 5,7 litres aux 100 sur son ID 19. Sur les 600 km de l'étape Arnheim-Kiel, le grand port allemand de la Baltique, les chemins détremés, un temps de Toussaint, n'empêchèrent pas Gatsonidès de maintenir sa position. Enfin, la dernière étape, Kiel-Copenhague (400 km) se terminait par une épreuve de vitesse de cinq tours sur le circuit de Roskilde Ring (soit 7,200 km). C'est encore Gatsonidès qui fit le meilleur temps de sa catégorie : 5' 8" 20.

Le nom de Gatsonidès en tête du classement général n'a rien d'étonnant pour les habitués de ce genre d'épreuve : ce sportif hollandais est un économiseur d'essence de grande classe. Il avait été premier au classement général du Caltex Test en 1958 avec 6,2 litres aux 100 sur ID 19. Cette année il a fait mieux encore, puisque c'est seulement 6 litres (exactement 6,053 litres) aux 100 qu'a consommé son ID 19 sur les 2 000 km de l'itinéraire. Comme on le voit, Gatsonidès est fidèle à l'ID 19, une grande routière sportive mais dont la réputation de sobriété n'est pas usurpée.

Les quatre premières places du classement général sont d'ailleurs détenues par des ID 19 :

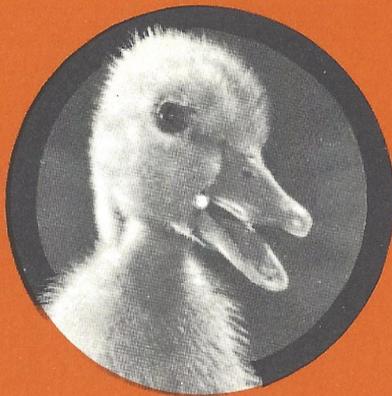
2° : Jouanneaux avec 6,695 l/100.

3° : Meyer avec 6,797 l/100.

4° : Van t'Westinde avec 6,821 l/100.

Dans la classe A (jusqu'à 700 cm<sup>3</sup>) nous trouvons en 1<sup>er</sup> de catégorie (7<sup>e</sup> au classement général) un fanatique bien connu de la 2 CV : M. Chatterre. Cette fois-ci il s'est particulièrement distingué puisque avec 3,9 litres aux 100 il est le premier de tous les concurrents pour la consommation en valeur absolue. Avec seulement un litre d'essence, il est capable de faire 25.511 mètres; de Dijon à Copenhague il n'a consommé en tout et pour tout que 72,50 litres de carburant. Le 2<sup>e</sup> de cette catégorie est aussi une 2 CV : celle de Christensen (4,33 l/100).

CONCOURS DE CONSOMMATION



## LE VILAIN PETIT CANARD

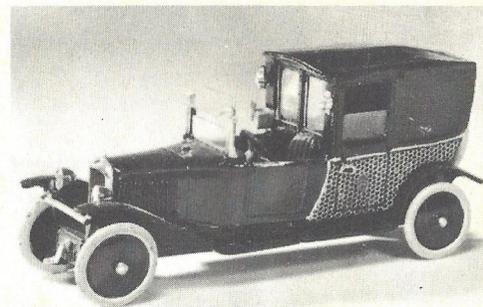
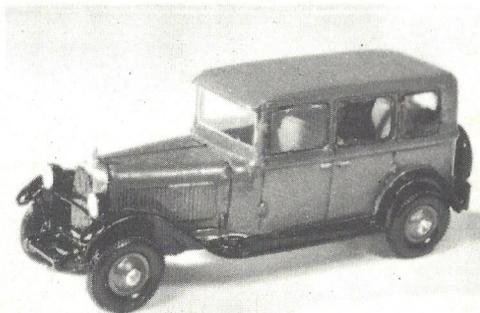
Citroën est actuellement l'un des plus importants producteurs de disques des Pays-Bas. Sa filiale d'Amsterdam a vendu quelque 20 000 disques en un mois. Les bénéfices réalisés sur ces ventes sont destinés au Fond institué par la reine Wilhelmine pour la lutte contre le cancer. Le disque s'appelle « Histoire du petit canard ». Il conte l'histoire d'une famille hollandaise qui n'a ni chien ni chat mais un petit canard très laid, mais si gentil, si tranquille, qui vit de rien et sans problèmes...

On sait que, dès l'apparition de la 2 CV Citroën en Hollande, elle a reçu le surnom de « vilain petit canard ».

Ce petit canard se porte d'ailleurs bien : 13 000 2 CV Citroën circulent aux Pays-Bas où elles sont très populaires. Le public voit en elles le symbole des joies simples et d'une vie sans prétention.

# En voiture à Lilliput

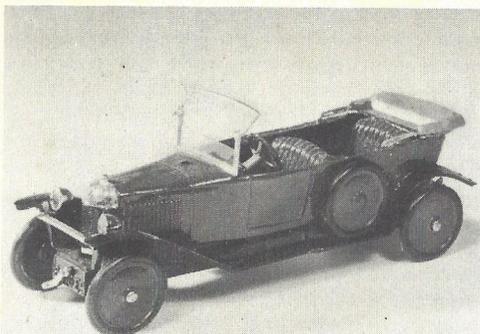
<i>Citroën Familiale C 4 (1930)</i>	1
<i>Taxi Citroën B 2</i>	2
<i>Torpédo Type A (1919)</i>	3
<i>Premier autobus Gobron-Brille (1906)</i>	4



Le Salon de l'Automobile miniature accueille chaque année pendant les deux semaines de Pâques plus de 500 000 visiteurs. Il s'est tenu cette année du 8 au 24 avril en l'Hôtel des Ingénieurs des Arts et Métiers, avenue d'Iéna. Sur 40 vitrines occupant une surface utile de plus de 1 000 m<sup>2</sup>, 3 000 modèles réduits « du commerce » voisinent avec les maquettes et les prototypes des plus célèbres modélistes du monde.

Ce sont à la fois des artistes et des fanatiques des locomotions qui, de leurs propres mains, avec des trésors de

patience et d'ingéniosité, consacrent des centaines d'heures de travail à reconstituer des voitures du temps passé ou des voitures de rêve. Ainsi le Salon de l'Automobile miniature donne aux visiteurs les grandes étapes de l'histoire des locomotions depuis les voitures sans chevaux de la Belle Époque jusqu'aux modèles futuristes de l'an 2000, depuis le Fardier de Cugnot, fabriqué en 1771, jusqu'à la Ford Deva qui glisse sur une pellicule d'air. Cet artisanat de l'auto miniature a ses grands noms : le modéliste Michel Conti en Italie; l'Espagnol



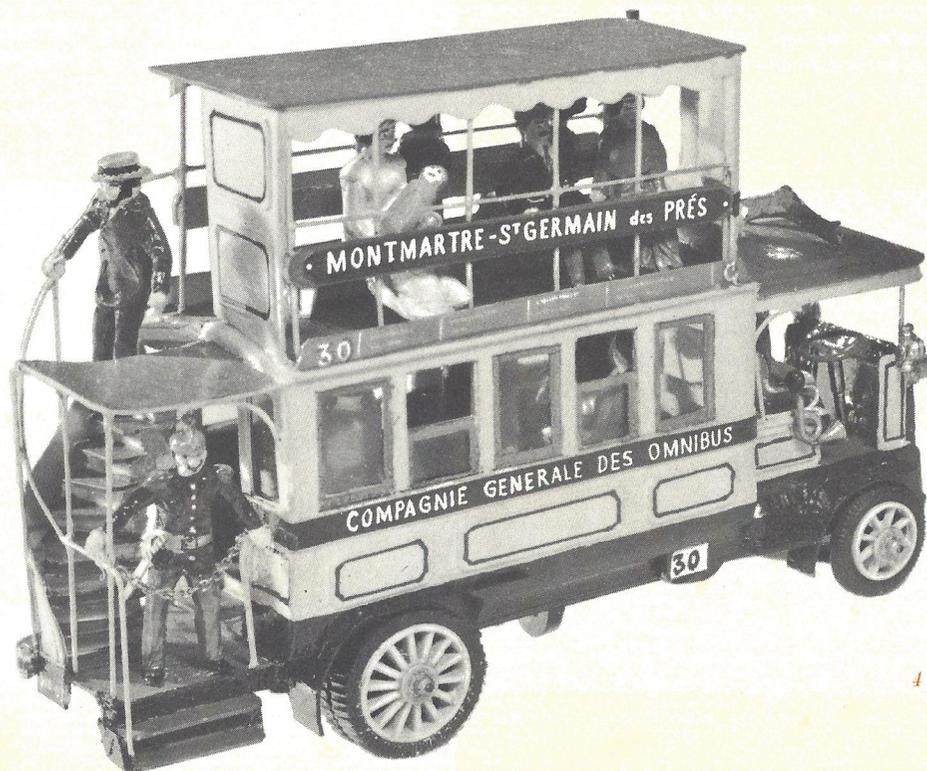
Dion-Bouton 1906 jusqu'aux plus récentes voitures.

Le monde de l'automobile miniature est peuplé d'enfants. D'enfants plus ou moins grands. Les uns écrasent leur nez aux vitrines de jouets; les autres, d'un âge moins tendre, ne demandent qu'à se remettre à quatre pattes pour faire tourner par terre les petits modèles de leur fabrication. Comme l'autre, ce petit monde a ses constructeurs, ses fanatiques, son automobile-club, son catalogue et son Salon. Son club, c'est le C.I.A.M. (Club

International de l'Automobile Miniature). Il comporte quelques centaines de membres, recrutés dans le monde entier. C'est un club assez fermé en ce sens qu'il faut posséder au moins 100 modèles réduits ou bien avoir construit dix maquettes originales. Ce club édite un catalogue, le « Répertoire Mondial des Autos Miniatures » où ont été classés les 3 500 modèles de jouets-auto fabriqués dans le monde. Pour le collectionneur c'est un outil de travail comme le catalogue Yvert pour les philatélistes.

Marcel Olive; l'Allemand Eugen Ziegler, ont apporté au dernier Salon leurs plus récentes créations. En France on ne peut citer tous les noms. Mentionnons seulement J. Brochet, qui a obtenu l'an dernier le Prix Cugnot du Salon pour son Fardier fonctionnant à vapeur comme le vrai; Ricordeau qui fabrique des reconstitutions au 1/300 tenant sur une pièce de dix francs.

Nous avons eu l'occasion de parler l'année dernière de M. Pierre Libman. Nous sommes allés cette année interviewer un autre modéliste célèbre : Maurice Van Gilwen. M. Van Gilwen, agent commercial, a bien voulu nous apporter à l'usine une vingtaine des plus jolis modèles de sa collection. Il a chez lui un véritable petit musée de plus de 1 000 pièces achetées chez les marchands de jouets auxquels s'ajoutent 70 modèles de sa fabrication exclusive. Avec du carton, des petits bouts de bois et de métal, des tubes d'aspirine, de la colle, des lames de rasoir, etc., M. Van Gilwen a exécuté les reconstitutions des modèles les plus divers, depuis la de



« Dans l'adversité de nos amis, a dit La Rochefoucauld, nous trouvons toujours quelque chose qui ne nous déplaît pas. » Est-ce dans cette maxime que certains journalistes trouvent une raison suffisante pour tacher de sang les pages des quotidiens? Peu importe la « motivation » pour employer un terme à la mode en publicité.

Ce qui importe est de ne pas dépasser la mesure. Or il semble bien que le thème de « la route qui tue » recueille de plus en plus de complaisances dans cette presse qui oublie qu'on meurt infiniment plus d'autres choses que d'accident de la circulation

ou une malle bourrée de femme coupée en morceaux.

Il n'est pas démontré qu'en faisant exactement ce qu'il faut pour créer une psychose de l'accident de la route, on rende service à qui que ce soit et en particulier qu'on fasse baisser leur taux par rapport au trafic. Risquer sa vie a, pour certains esprits, un attrait malsain qu'il faut se garder d'exalter par une sorte de toxicomanie de l'imprudance ou un dilettantisme de la catastrophe. Ne cultivons pas consciemment le frisson de la mort. On n'éduque pas en effrayant.

On ferait mieux de développer l'enseignement de la circulation dès

« Des milliers d'automobilistes pour qui même l'idée de voler ne serait-ce que quelques pièces de monnaie à leur voisin est insupportable, deviennent, lorsqu'ils tiennent un volant, des criminels en puissance. » Ou encore : « Par le simple fait qu'ils ont le pied sur l'accélérateur », ces hommes, ces femmes honnêtes « se transforment en chauffards. Responsables d'une collision qui a fait plusieurs victimes, ils n'en éprouvent pas l'impression d'être homicides, et, bien souvent n'éprouvent pas de remords »... Est-il nécessaire de démontrer le caractère tendancieux pour ne pas dire calomnieux de semblables généralisations?

## EXAGÉRATION JOURNALISTIQUE

(en particulier du seul cancer qui fait chaque jour plus de 230 victimes soit dix fois plus que la circulation).

Avec un peu de technique journalistique chaque week-end engendre une floraison nouvelle d'articles à sensation consacrés aux accidents de la route : s'il fait trop beau, on se tue parce qu'on est trop à se ruer sur les routes; s'il fait mauvais on se tue à cause de la pluie ou du verglas ou du brouillard. Ainsi à la bourse aux faits divers l'accident de la route avec son carnage et son décor de ferraille ensanglantée n'est pas mal coté du tout : on n'a pas tous les jours sous la plume un bébé dévoré par un chien

l'école : comment on traverse une rue, comment on circule sur une route, et pourquoi pas, comment on conduit (oui à l'école), figoler un virage, freiner sans dérapier, s'enseignent aussi bien que développer les réflexes. Pour ceux, innombrables, dont la prospérité dépend du développement des transports automobiles, il n'est pas bon non plus de songer qu'on finira par rester chez soi pendant les vacances et les jours fériés plutôt que d'aller s'aérer à la campagne sur les routes meutrières.

On ne peut pas ne pas protester lorsqu'on lit dans un quotidien des affirmations du genre de celle-ci :

De même que le fait d'aller à pied n'a rien à voir avec le vol ou la kleptomane : de même le fait de conduire une automobile n'a rien à voir avec la criminalité ou l'aliénation mentale. Aujourd'hui tout le monde conduit ou sait conduire un engin motorisé. Personne ne contracte de ce fait le moindre vertige sanguinaire.

Les exagérations et les inexactitudes qui tendent à faire de l'automobiliste un maniaque dangereux ou un inconscient ne peuvent que créer un climat néfaste au développement de notre industrie, c'est-à-dire, en dernière analyse, au développement de la prospérité générale.

C'est le 12 mars dernier, place de la Carrière à Nancy que 88 concurrents ont pris le départ de la cinquième édition du Rallye de Printemps : un rallye nocturne, uniquement réservé aux amateurs néophytes et aux voitures de tourisme françaises (de série ou améliorées).

Un programme varié était offert aux équipages :

- 1<sup>o</sup> une épreuve de régularité de 350 km à 50 de moyenne;
- 2<sup>o</sup> deux épreuves spéciales de classement avec 63 à 70 de moyenne selon les cylindrées;
- 3<sup>o</sup> deux courses de côte;
- 4<sup>o</sup> une épreuve de maniabilité.

Pas de classement général, mais seulement un classement par cylindrée et un second, spécial, réservé aux « aspirants », amateurs un peu plus entraînés. Ce banc d'essai n'a donc mis en rivalité que des voitures françaises. Le palmarès s'orne de maints lauriers Citroën puisqu'on note le classement suivant :

Catégorie plus de 1600 cm<sup>3</sup> :

- 1 - Boullier-Ragon sur ID 19.
- 2 - Marlin-Spillmann sur ID 19.
- 3 - Dupré-Genoud sur ID 19.

Etc., jusqu'à la 10<sup>e</sup> place, on ne trouve que des ID 19.

Catégorie de 500 à 1000 cm<sup>3</sup> :

- 1 - Lelong et Mme sur Panhard.
- 2 - Hazard-Lobertreau sur Panhard.

Catégorie moins de 500 cm<sup>3</sup> :

- 1 - Dubuet-Jeannin sur 2 CV Citroën, et derrière une Vespa 400 suivent encore cinq 2 CV.

Quant au classement « Aspirants », la première place était détenue par l'équipage Mevis-Adhémar sur ID 19; la 2<sup>e</sup> par Derville-Laurent sur ID 19 également.

Notons enfin que dans la course de côte Maron, Villers-les-Nancy (2,500 km), c'est l>ID 19 de Boullier-Ragon qui a fait les meilleurs temps.

# V<sup>e</sup> rallye de printemps



*Paul Coltelloni vient d'être proclamé champion d'Europe des Rallyes.*

*Ce championnat, véritable course de douze mois sur les terrains les plus différents, est remporté par le pilote qui a obtenu le plus grand nombre de succès dans les principales épreuves européennes. Coltelloni a partout conduit à la victoire son ID 19 strictement de série :*

*Rallye Monte-Carlo, Rallye de l'Acropole, Marathon Liège-Rome-Liège, Rallye Vikings, Rallye de l'Adriatique, Rallye Deutschland.*

*Un tel palmarès apporte pour la première fois à la France l'un des titres les plus prestigieux du sport automobile.*



C'est du 11 au 20 mars dernier que s'est tenu le Salon de Genève, salon qui chaque année prend une importance plus grande du fait de sa position de plaque tournante entre les pays du Marché Commun européen.

En dépit d'un très mauvais temps, du brouillard et de la neige, plus d'un demi-million de visiteurs y ont admiré les tout derniers modèles de voitures et de camions.

Le stand Citroën, très important, a remporté un grand succès. Les principaux modèles, la DS 19, les ID 19 (Berlines et Breaks), les 2 CV (types Belge et Français), les camionnettes H et HY étaient présentés. La décoration du stand est restée dans la ligne générale des expositions Citroën : harmonie des surfaces de couleurs sobres alternant avec les panneaux éclairants pour mettre en valeur à la fois les tons et les lignes des voitures exposées.

# Le salon de l'automobile de Genève



## LES BANLIEUSARDS DÉLAISSENT LE RAIL

Aux États-Unis 10 millions de banlieusards, le 1/5 de la population, empruntent divers moyens de transport :

6 000 000 prennent leur voiture.  
3 500 000 l'autobus ou le métro.  
450 000 le train. 50 000 viennent à scooter, à bicyclette, en bateau, en hélicoptère et même en avion.

Si l'exode des travailleurs vers les

résidences à la campagne atteint de tels chiffres, c'est évidemment à l'automobile qu'on le doit car les statistiques démontrent qu'au cours des trente dernières années le nombre des billets de chemin de fer de banlieue vendus chaque année a diminué de moitié en dépit d'un accroissement constant de la population laborieuse. La voiture individuelle

et l'autobus assurent aujourd'hui 95 % du transport des banlieusards.

Inutile de dire que cette marée montante pose depuis des années de graves problèmes à la circulation routière. Et les experts se demandent comment, dans quelques années, on évitera la paralysie de la circulation à l'approche des grands centres urbains.

Mais on ne se décourage pas pour autant : l'imagination, l'audace et l'esprit d'entreprise de ceux qui ont la responsabilité du trafic ont réussi jusqu'ici à faire face aux situations les plus critiques de la circulation automobile.

## LA DÉMOGRAPHIE DE LA FRANCE EN 1959

Quand, pour rappeler les automobilistes à la prudence la radio nous répète : « Il est telle heure et il y a un accident mortel de plus sur la route », elle a raison arithmétiquement : il y a eu en effet en 1959 un total de 8 494 décès dus aux accidents de la circulation en France, ce qui pour 8 760 heures que

comporte l'année fait une moyenne d'un peu moins de un à l'heure.

Mais pour être équitable ne devrait-on pas rappeler qu'il y a eu à déplorer pertes de vies humaines dues à d'autres causes que les accidents de la circulation.

Tout au long de l'année dernière, 58 personnes en moyenne sont mortes.

à chaque heure du jour et de la nuit. Pour une victime de la route, 57 mourraient d'autre chose.

Le cancer à lui seul a fait 83 052 victimes (10 fois plus que la circulation). Les maladies de cœur et troubles vasculaires cérébraux ont causé 151 113 décès (18 fois plus que la route).

Pour nous consoler rappelons qu'on a enregistré 822 900 naissances vivantes soit 316 280 de plus que le nombre des décès : en moyenne toutes les heures il venait au monde 36 êtres de plus qu'il n'en partait.

# Au paradis du stationnement

*Aux États-Unis, il y a 70 millions de véhicules automobiles; 70 millions d'autos qui roulent mais qui ont aussi besoin de s'arrêter. Voici un spectacle rassurant : un exemple de ce qu'est une saine politique automobile : l'image représente un quartier de Chicago.*

*L'auto s'intègre de façon logique dans un paysage moderne de gratte-ciel; au pied de la maison ou du bureau, le parking.*

*A Paris, le stationnement est infernal. La zone bleue fait tache d'huile, elle a déjà débordé sur la rive gauche. On tourne en rond. On attrape une contravention parce qu'on a stationné quelques minutes de trop ou parce qu'on a placé son disque légèrement de travers.*

*La peur du gendarme est un remède négatif. Il faut creuser des parkings souterrains, édifier des garages à plusieurs étages. Bien sûr cela coûte cher; mais les automobiles paient très cher le droit de rouler, donc de pouvoir s'arrêter : plus de 600 milliards de francs (anciens) par an. Le Fonds routier n'en reçoit pas 40. Il reste de quoi construire des solutions modernes au problème du stationnement.*



# Comment régler le ralenti accéléré sur DS 19

Le bon fonctionnement de cet organe nécessite un réglage précis des vitesses de rotation du moteur :

Ralenti.....	550 tr/mn maxi.
Léchage .....	725 tr/mn $\pm$ 25
Ralenti accéléré.....	900 tr/mn $\pm$ 25

Vérifier périodiquement ces valeurs.

Procéder de la façon suivante (moteur chaud). Un compte-tours est indispensable.

- 1/ Décrocher le ressort du correcteur de réembrayage et supprimer l'action du ressort (1) de la commande de ralenti accéléré en dégageant le capuchon (11). Placer la manette d'avance à mi-course. S'assurer que la tirette de starter est repoussée à fond.

## 2/ Léchage de l'embrayage

Régler le léchage de l'embrayage entre 675 et 725 tr/mn (voir fig. 3).

Enlever le bouchon (5) et agir sur la vis (4).

Si l'embrayage se fait trop bas, serrer la vis (4), la desserrer dans le cas contraire.

Respecter les cotes limites de 17 mm et de 25 mm.

Pour manœuvrer la vis (4), il faut débloquer le corps (6), qui sert de contre-écrou.

## 3/ Ralenti à 550 tr/mn

Régler le ralenti du moteur en agissant sur la vis (2) d'ouverture du papillon et la vis (3) de richesse pour que le moteur tourne à 550 tr/mn au maximum. Il doit toujours subsister 150 tr/mn entre cette vitesse et celle de léchage.

## 4/ Ralenti accéléré

Accrocher le ressort (1)

Régler le ralenti accéléré en agissant sur la vis (7).

En aucun cas, sa vitesse ne doit excéder 850 tr/mn.

Elle est supérieure de 150 tr/mn environ à celle de léchage.

## 5/ Accrocher le ressort du correcteur de réembrayage.

Régler comme indiqué sur la Note Technique n° 631, mais sans laisser le jeu entre la boucle du ressort et l'axe.

## PARTICULARITÉS

Une seule tige subsiste pour commander le papillon de carburateur.

La vis de purge (10) du frein AV.G., est située maintenant sur la commande de ralenti accéléré.

Pour accéder à cette vis, il faut dégager le capuchon (11).

**Remarque :** Cette disposition ne sera pas transposée sur les voitures qui n'en sont pas équipées.

Fig. 1

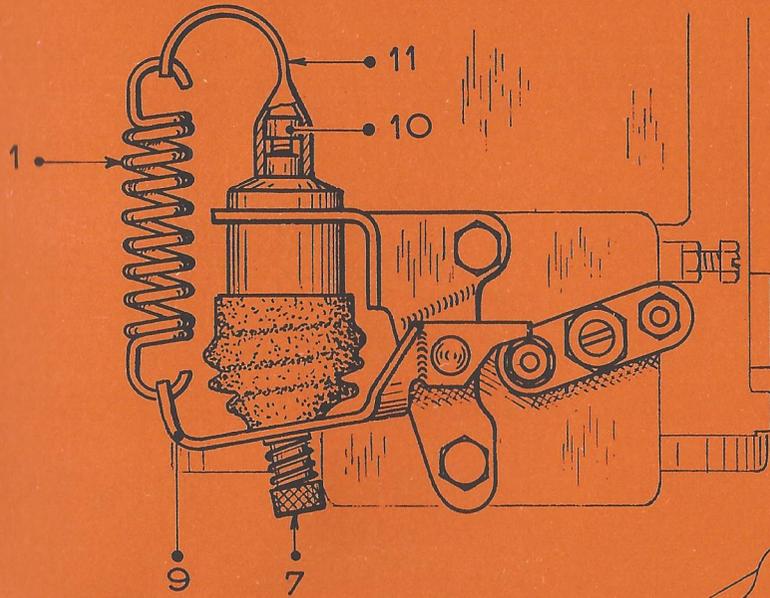


Fig. 2

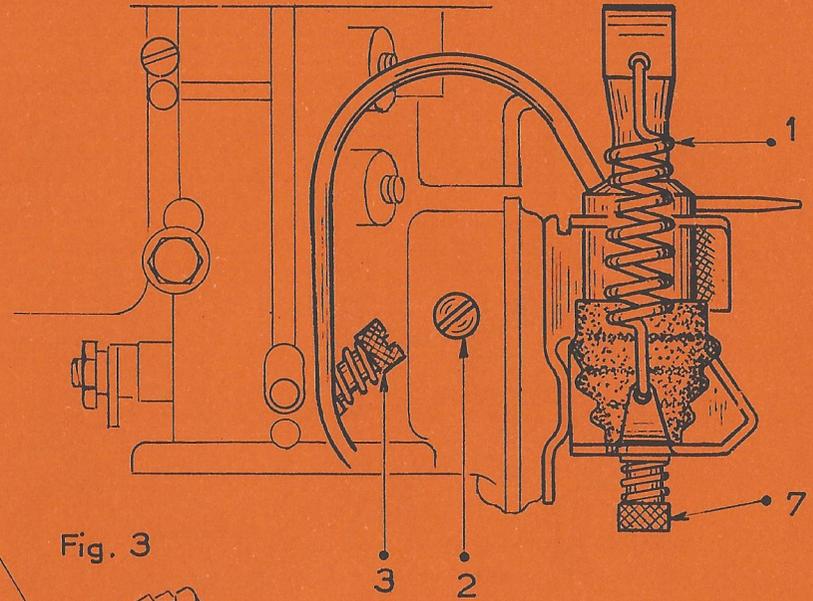


Fig. 3

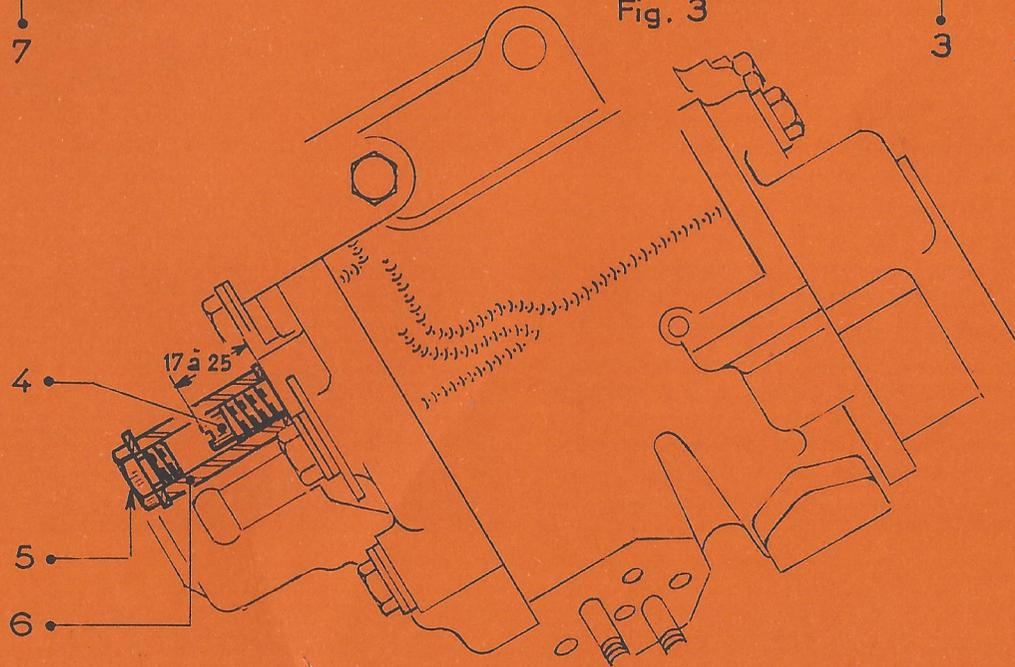


Fig. 1

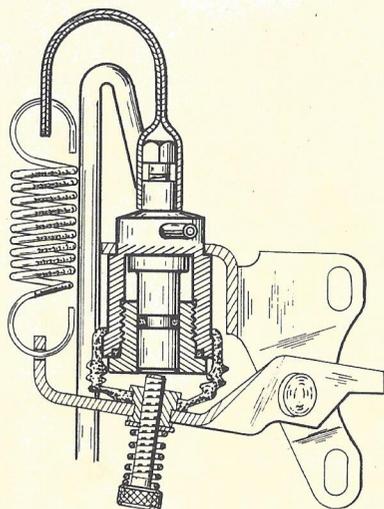
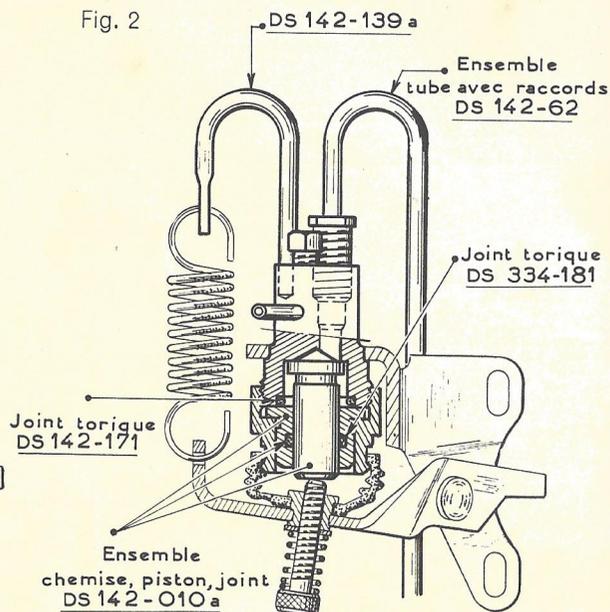


Fig. 2



Depuis le 24 mars de l'année dernière, nous avons modifié la commande hydraulique de ralenti accéléré (voir note technique n° 705).

Cette modification porte sur les points suivants :

- 1/ Le joint d'étanchéité entre chemise et piston, se trouve sur la chemise et non plus sur le piston.
- 2/ L'arrivée de pression venant de l'étrier AV gauche, se fait par raccord vissé sur le corps, ce qui permet de déposer séparément le dispositif de commande et le tube.
- 3/ L'accrochage du ressort sur le corps est différent.

Les figures 1 et 2 vous donnent l'ancien et le nouveau montage.

Le nouvel ensemble est interchangeable avec l'ancien, mais les différents éléments pris séparément ne sont pas interchangeables.

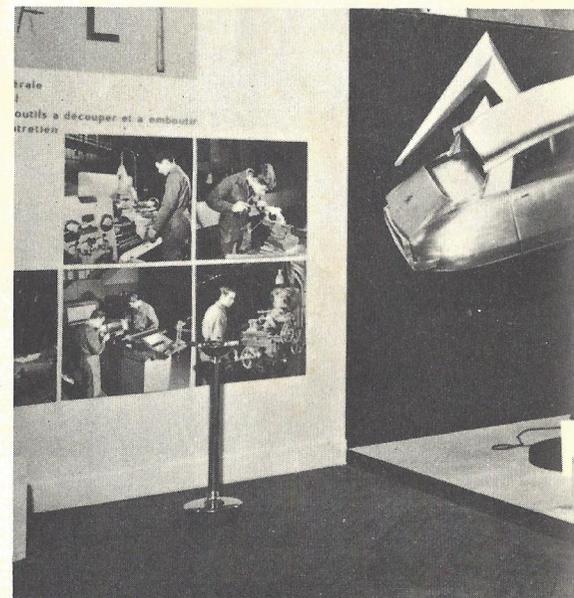
Notre service « Pièces détachées » fournira les nouvelles pièces sous les n°s suivants :

- |   |              |             |
|---|--------------|-------------|
| — dispositif de commande (ensemble) ..... | DS 142-09 a  | } DS 142-09 |
| — tube avec raccords .....                | DS 142-62    |             |
| — ensemble chemise, piston, joint .....   | DS 142-010 a |             |

## L'ATELIER-ÉCOLE CITROËN A L'EXPOSITION DE LA MAIRIE DU 15<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT

Au mois de mars, la salle des Fêtes de la Marie du 15<sup>e</sup> arrondissement donnait accueil à l'Exposition du Comité de Patro- nage d'Apprentis du XV<sup>e</sup>.

Cette exposition, qui a lieu en principe tous les cinq ans, est destinée à guider l'orientation professionnelle des enfants qui atteignent l'âge requis pour com- mencer à apprendre un métier.



Un échantillonnage très varié des centres de formation professionnelle, dans quelque branche de métier que ce soit, a été ainsi offert au public pendant une dizaine de jours, après une inauguration officielle où l'on remarquait la présence du Préfet de Police, du Maire du 15<sup>e</sup> arrondissement, de M. Cailleux, député de la Seine, etc.

A cette exposition, l'Atelier-École Citroën occupait une place de roi, aussi bien par la dimension et l'emplacement du stand que par ses qualités de présentation et de décoration.

Comme la photo ci-contre peut en donner l'idée, le clou du stand était une carrosserie de DS 19, réduite au 2/5<sup>e</sup> et entièrement construite par les jeunes apprentis de la section Tôlerie. Présentée

dans un style « Triennale de Milan », sur un fond de double chevron, cette maquette a eu beaucoup de succès. Elle doit d'ailleurs partir à l'étranger comme ambassadrice de la technique française à plusieurs expositions.

A droite du stand, une autre réalisation de l'Atelier-École (Section Électro-Mécanique) a obtenu également un très grand succès : c'est un cycle d'usinage déclenché par cellule photo-électrique.

Bien d'autres ouvrages encore, fraises, pièces d'ajustage, réduction de charpente métallique, étaient de vivants témoignages de la qualité de l'enseignement qui est donné à l'Atelier-École Citroën.

A gauche, enfin, un poste audio-visuel passait des photographies en couleurs très agrandies, accompagnées d'un commen-

taire dit par un speaker de la R.T.F. C'était un album d'images très vivantes sur l'enseignement, la vie scolaire et sportive, les loisirs de toutes sortes mais aussi la discipline stricte qui attendent le jeune garçon qui désire entrer à l'Atelier-École Citroën.

Certes, ce centre de formation professionnelle, peut-être le plus moderne de la région parisienne, n'a guère besoin de publicité : sa réputation attire chaque année au concours d'entrée quelque 800 garçons et 130 seulement sont reçus ; c'est dire que la sélection est sévère.

Cependant, la présentation de ce stand aura certainement influé beaucoup sur la décision de jeunes garçons du XV<sup>e</sup> arrondissement pas encore très fixés sur le choix d'un métier.



Ce numéro, le premier de la revue " Le double chevron ", organe de liaison des concessionnaires et des agents Citroën, a été achevé d'imprimer à Paris le 10 Mai 1960.

**Crédits photographiques :** pages 4, Henri Cartier-Bresson-Magnum / 6 à 9, Documents Bibliothèque Nationale / 10, 11, La Photothèque / 13, Correa Dos Santos / 15, Ellegaard / 19, Conrath / 20, 21, Max Kethel / 23, Wide World Photos.

Delpire éditeur

Le Double Chevron / Revue mensuelle. Numéro 1. Mai 1960.