



# LE DOUBLE

Organe de liaison des concessionnaires et des agents Citroën

4

# CHEVRON

Numéro 4 / Rédaction, Administration, 117 à 167, Quai André Citroën, Paris XV<sup>e</sup>



DS DECAPOTABLE

4825KA75

5218 HR 75

Cher concessionnaire et cher agent,

On entend parfois dire que l'industrie automobile en France est menacée d'une crise. Voyons ce qu'il en est réellement.

Les statistiques reconnues exactes dans la profession montrent qu'il s'est immatriculé en France :

de janvier à décembre 1958	:	697.658 véhicules
de janvier à décembre 1959	:	665.371 véhicules

A la vérité, il y a donc eu l'an dernier un léger fléchissement de moins de 5 %.

Les immatriculations de 1960 sont connues pour la période du 1er janvier au 30 juin. Nous allons comparer celles du premier semestre des trois années 1958, 1959, 1960 :

de janvier à juin 1958	:	380.311 véhicules
de janvier à juin 1959	:	373.112 véhicules
de janvier à juin 1960	:	420.491 véhicules

Ces chiffres montrent que le premier semestre de cette année est supérieur non seulement à celui de l'an dernier, mais aussi à celui de 1958. Ces chiffres signifient donc qu'il n'y a jamais eu autant de Français à prendre livraison d'un véhicule au cours du premier semestre d'une année.

La situation de l'automobile est donc très bonne, quoiqu'en disent certains.

Les perspectives de l'automobile à la rentrée nous paraissent très satisfaisantes et rien dans la situation économique ne permet de prévoir un affaiblissement de la demande.

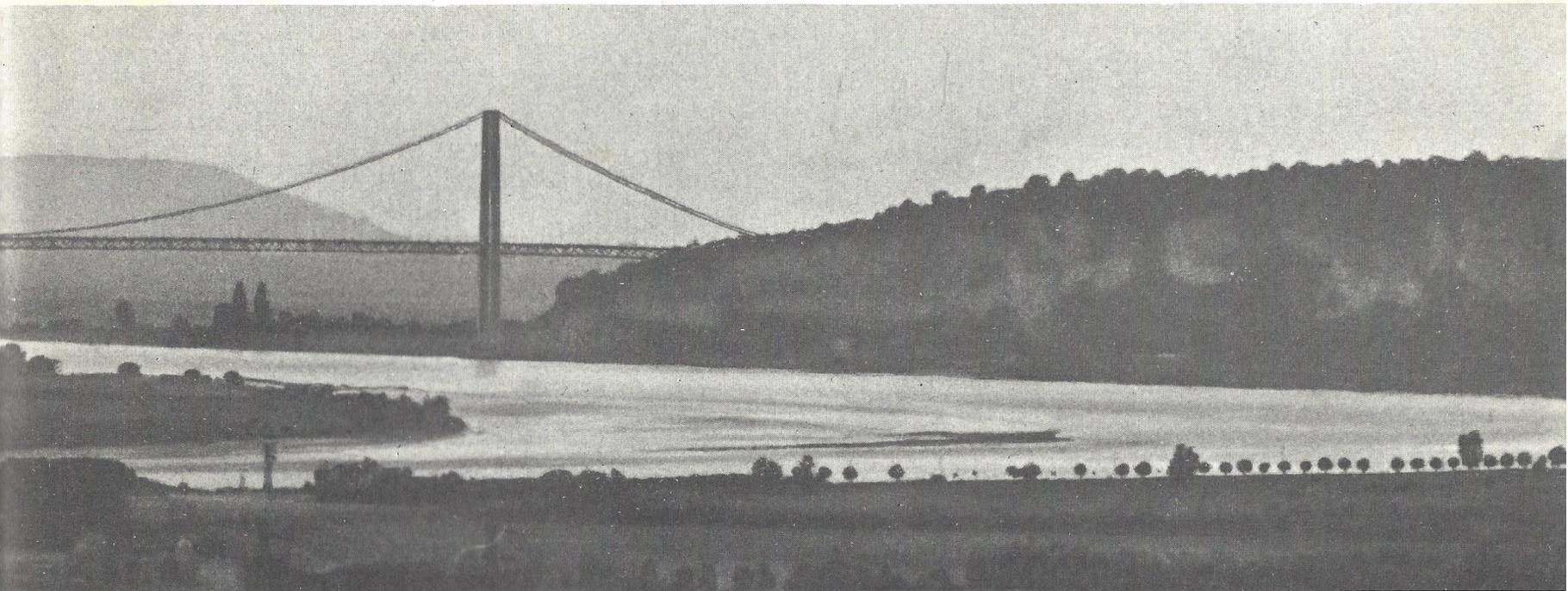
La constante augmentation des immatriculations Citroën, les carnets de commandes bien garnis, les règlements qui affluent à l'usine sont autant de gages d'une excellente rentrée pour Citroën.



Ch. GAUTRELET



Le pont suspendu  
le plus haut du monde



Dessiné comme une épure sur le ciel normand, le pont de Tancarville est un véritable exploit technique. Il est le pont suspendu le plus long d'Europe (960 m), et le plus haut du monde (48 m).

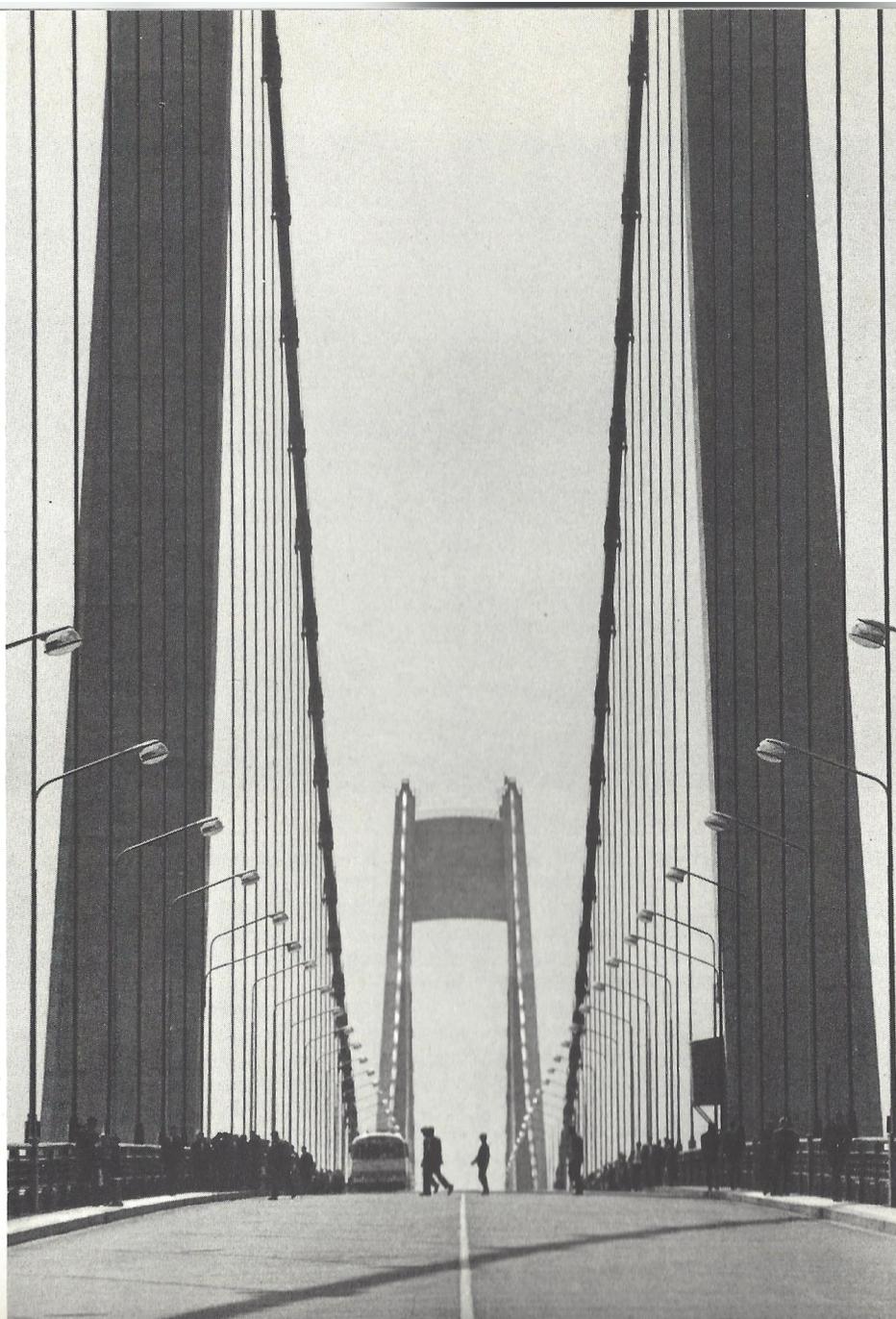
Autrefois, à moins de faire un large détour, on n'avait accès à la rive nord de la Seine que par des bacs souvent arrêtés par les intempéries ou les révisions. En reliant la Normandie du nord à la Normandie du sud, ce jonc d'acier jeté sur l'estuaire du fleuve, raccourcit

les trajets Paris-Le Havre de 30 km, Rennes-Le Havre de 91 km, Le Havre-Caen de 102 km.

Pour toute une région, c'est un nouvel essor économique. Devant les raffineurs havrais et les poissonniers de Fécamp s'ouvrent de nouveaux débouchés vers l'ouest; et les agriculteurs de Basse-Normandie ravitaillent le pays de Caux à meilleur marché. C'est aussi un nouvel essor touristique car une véritable frontière séparait les plages du Calvados des côtes situées au nord de la Seine.

Dès le premier mois de sa mise en service (juillet 1959), le pont a enregistré le passage de 500.000 personnes, soit la population d'une ville comme Lyon. Il avait eu pourtant beaucoup de détracteurs.

L'histoire de ce pont est vieille d'un siècle de querelles. Tour à tour les spécialistes avaient prôné un tunnel, un viaduc, un ferry-boat, un bac roulant monté sur des rails reposant au fond de la Seine, un tunnel d'acier souple aussi large que ceux du métropolitain.



Le projet finalement adopté en 1935 par Hermann du Pasquier, président de la Chambre de Commerce, fut celui d'André Naud. Le pont fut décrété d'utilité publique, et, en 1951, enfin, la Chambre des Députés accorda la concession.

Un des grands problèmes pour la mise au point de cette construction aérienne avait été le calcul de sa résistance au vent.

Les ingénieurs de Tancarville avaient donc étudié leurs plans pour une vitesse critique de plus de 150 m/s (en France les plus grands vents ne dépassent pas 50 m/s).

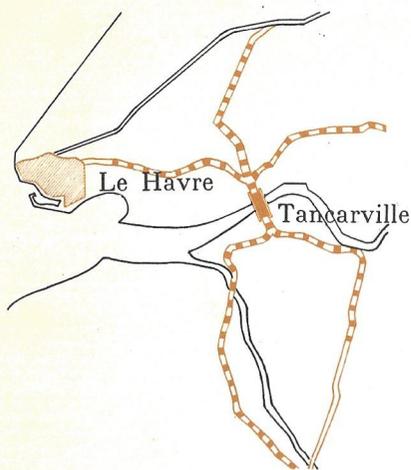
C'est le 16 novembre 1955 que les grands travaux commencent.

Sur la rive droite de la Seine, il faut d'abord boucher les fissures de la falaise calcaire afin de pouvoir y appuyer une extrémité de la construction : 30.000 t 4 fois le poids de la Tour Eiffel. On élève ensuite un pylône de béton de 123 m. Les câbles sont ancrés dans une galerie creusée dans le roc.

Le sol de la rive gauche est instable, constitué d'alluvions. Il faut fixer l'extrémité des câbles dans des blocs de béton de 20.000 m<sup>3</sup>. Au total, 58.000 m<sup>3</sup> de béton sont coulés.

Les hommes de l'acier entrent en œuvre le 15 mars 1958. Par le froid, le vent et la pluie, suspendus dans le vide, ils montent 4.700 t de charpente, tendent 4.000 km de câbles. Chaque câble est formé d'un faisceau de 56 câbles, eux mêmes faits de 169 fils d'acier. Diamètre 50 cm, poids 300 t, un seul est assez puissant pour soutenir le pont si les autres cassent.

Le travail est achevé. Il a duré 28 mois et 3 jours. Les devis avaient prévu une



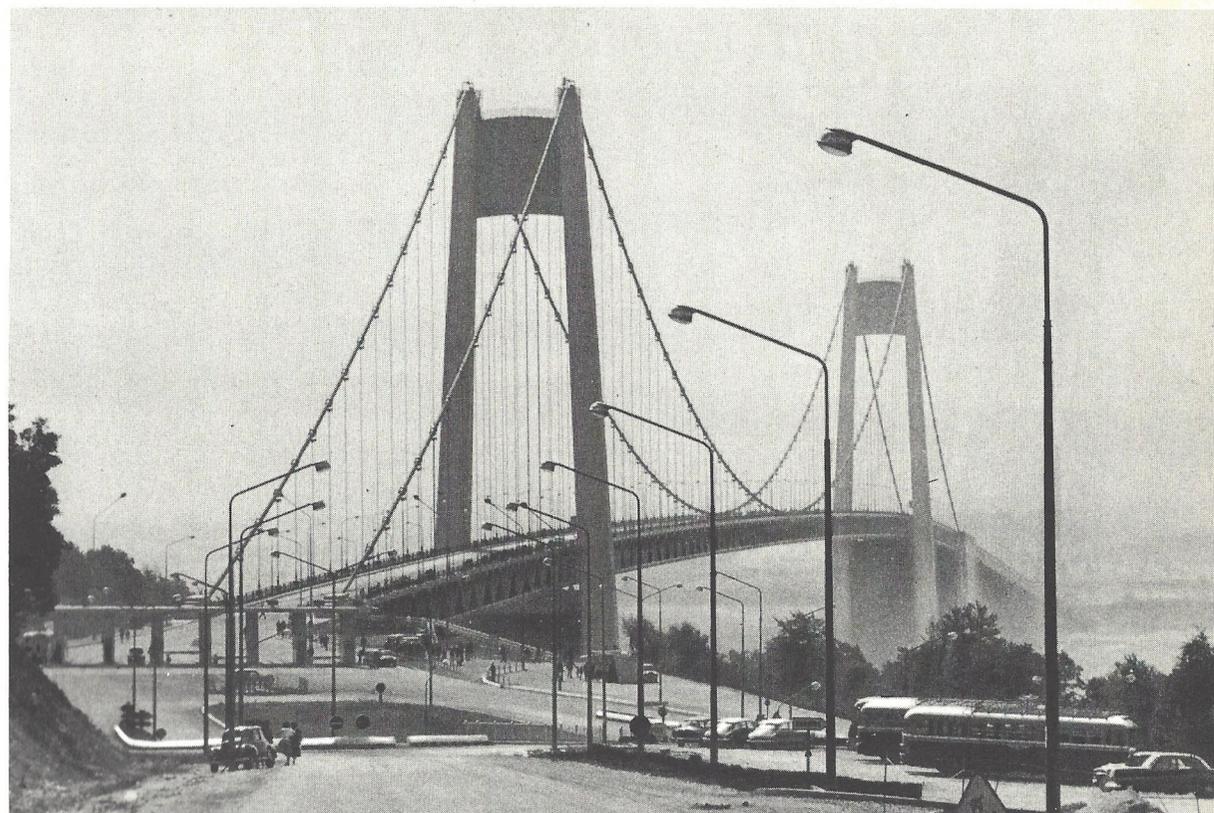
*Avant la construction du pont de Tancarville, pour atteindre Le Havre par un pont à partir du sud de l'estuaire de la Seine, il fallait aller jusqu'à Rouen. Il n'existait sur ces 86 kilomètres de fleuve qu'un système de 11 bacs à propulsion mécanique.*

dépense de 5 milliards 200.000 francs. En définitive, le pont coûte 8 milliards 600.000 francs. Pour permettre le remboursement de l'emprunt lancé par la Chambre de Commerce, le pont sera un pont payant. Pour le traverser, il en coûtera 150 francs (1 nouveau franc 50 centimes) par tonne transportée. Il

peut contenir 1.200 voitures et pourrait en supporter 6.000.

Le 3 juillet, il est ouvert au public. Ce jour-là, le bac de Hode passe sous le pont de Tancarville. Il regagne pour la dernière fois son port d'attache : il a fini son service. Derrière lui s'ouvre

une nouvelle page de l'histoire de la route française. Toutefois, nous ne pouvons conclure sans exprimer un regret : il s'agit d'un pont à péage comme il en existait au Moyen-Age. L'automobiliste français qui paie l'essence au tarif le plus élevé d'Europe devait ne pas supporter ces charges nouvelles.



# Les nouveautés 1961

Outre la version Décapotable de la DS  
dont nous parlons plus loin,  
voici les modifications apportées aux modèles 1961

Nouvelle commande d'embrayage automatique par régulateur centrifuge.

Ce qui supprime la pompe Basse Pression et donne plus de souplesse à la conduite.

Equipement 12 volts : dynamo de 300 w, batterie 40 A/h, régulateur à 3 fonctions.

Poignée de porte de coffre.

DS 19

Nouveau dispositif de réglage des dossiers des sièges avant manoeuvrables en route.

Teintes nouvelles : Bleu Pacifique, Gris Typhon, Gris Mouette, Ambre doré,

s'ajoutant aux teintes anciennes : Bleu Monte Carlo, Marron glacé, Vert Mélèze, Rouge Esterel, Noir.

Nouveau dispositif de réglage des dossiers des sièges avant manoeuvrables en route.

ID 19 BREAKS

Commande des clignotants sous le volant - du genre DS

Equipement 12 volts : dynamo de 300 w, batterie 40 A/h, régulateur à 3 fonctions.

Nouvel habillage de la planche de bord (plaque guilochée dorée et nouveaux boutons).

Poignée de porte de coffre

Teintes nouvelles : Bleu Pacifique, Gris Typhon,

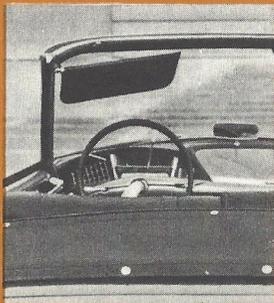
s'ajoutant aux teintes anciennes : Bleu Monte Carlo, Marron glacé, Vert Mélèze, Noir

2 CV

Nouvelle teinte : Vert Embrun

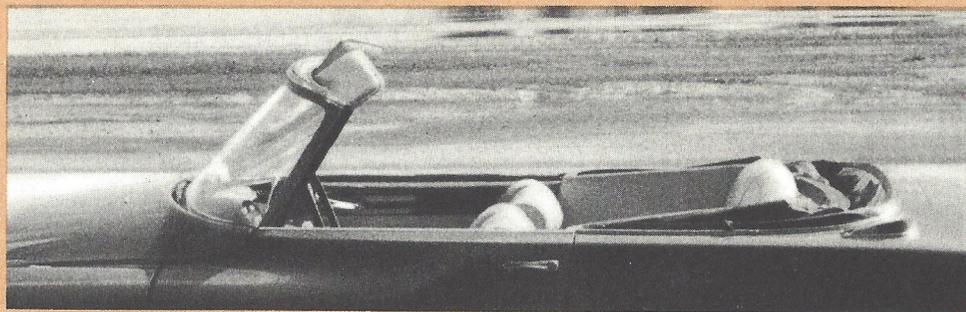
D S R

D E O



T A

19



AMPO

BILDE

Paris-Match : « Bombe Citroën au prochain salon : un cabriolet DS de série. »

Combat : « Un renouveau dans la carrosserie française. »



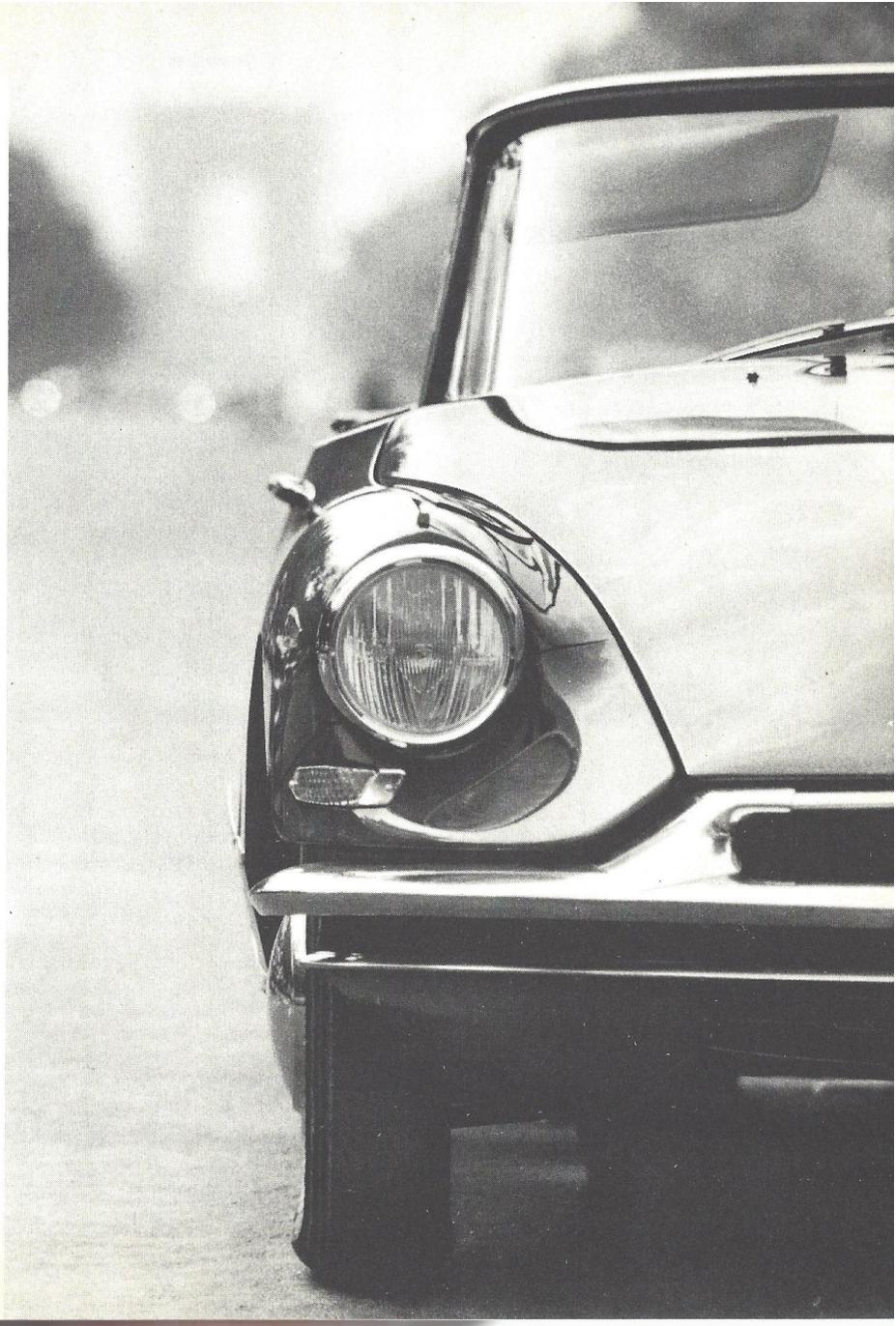
Le Figaro : « Nouveauté choc :  
une décapotable dont la ligne  
est particulièrement pure.  
La construction française s'accroît  
d'une très utile unité  
sur le plan international  
et du prestige. »

L'Action Automobile : « Dans toutes ces améliorations, on retrouve le souci de répondre aux remarques de la clientèle. »



*Le nouveau cabriolet décapotable est une voiture à deux portes et quatre places; les sièges et les garnitures de portières sont en cuir; la capote est en crylor noir. De même dimension que la DS, la décapotable a également les mêmes caractéristiques techniques.*

*Ce modèle de grand luxe, qui donne à la France une voiture de prestige, est livrable en 76 combinaisons de couleurs : 13 de carrosserie, 11 pour le cuir des sièges. 3 couleurs de tapis de sol.*





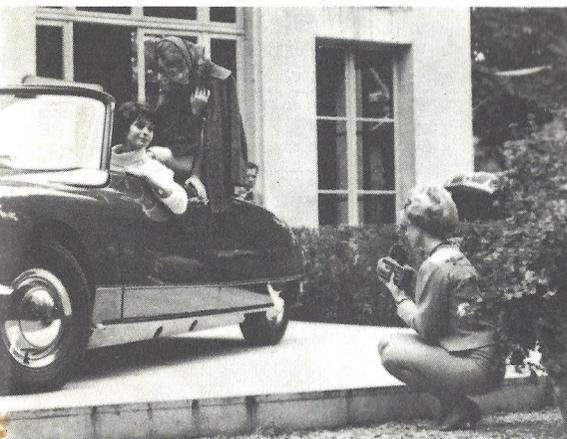
**L'Équipe : « Ce modèle devrait trouver une clientèle importante à l'exportation où Citroën développe sans cesse ses marchés. »**



Paris-Presse : « Un festin pour les yeux. »

L'Alsace de Mulhouse :  
« Un cabriolet très élégant,  
merveilleusement profilé. »

Europe-Auto : « Une très belle réussite. »



« Citroën vous prie d'honorer de votre présence la réunion de Presse qui aura lieu le mercredi 31 août 1960, à 10 h 30, au Pré Catelan. »

*Répondant à cette invitation, plus de 200 journalistes français étaient venus faire connaissance avec les modèles Citroën 1961 qui étaient exposés dans le restaurant du centre du Bois de Boulogne.*

*La DS 19 décapotable fut de loin le modèle le plus remarqué, le plus admiré, le plus photographié par les journalistes de la grande presse, alors que les techniciens des journaux spécialisés se penchaient sur le moteur des DS et se faisaient expliquer le fonctionnement du nouveau régulateur centrifuge.*

*Les réactions qu'elle a suscitées sont d'excellent augure pour le succès des voitures de la marque, puisqu'on a pu constater, dès le soir même par les commentaires de la télévision et de la radio, dès le lendemain dans la presse écrite, que l'unanimité s'était faite pour approuver les modifications et vanter les mérites du modèle décapotable.*



**Le Progrès de Lyon :**

**« Un record original :**

**76 combinaisons de couleurs. »**

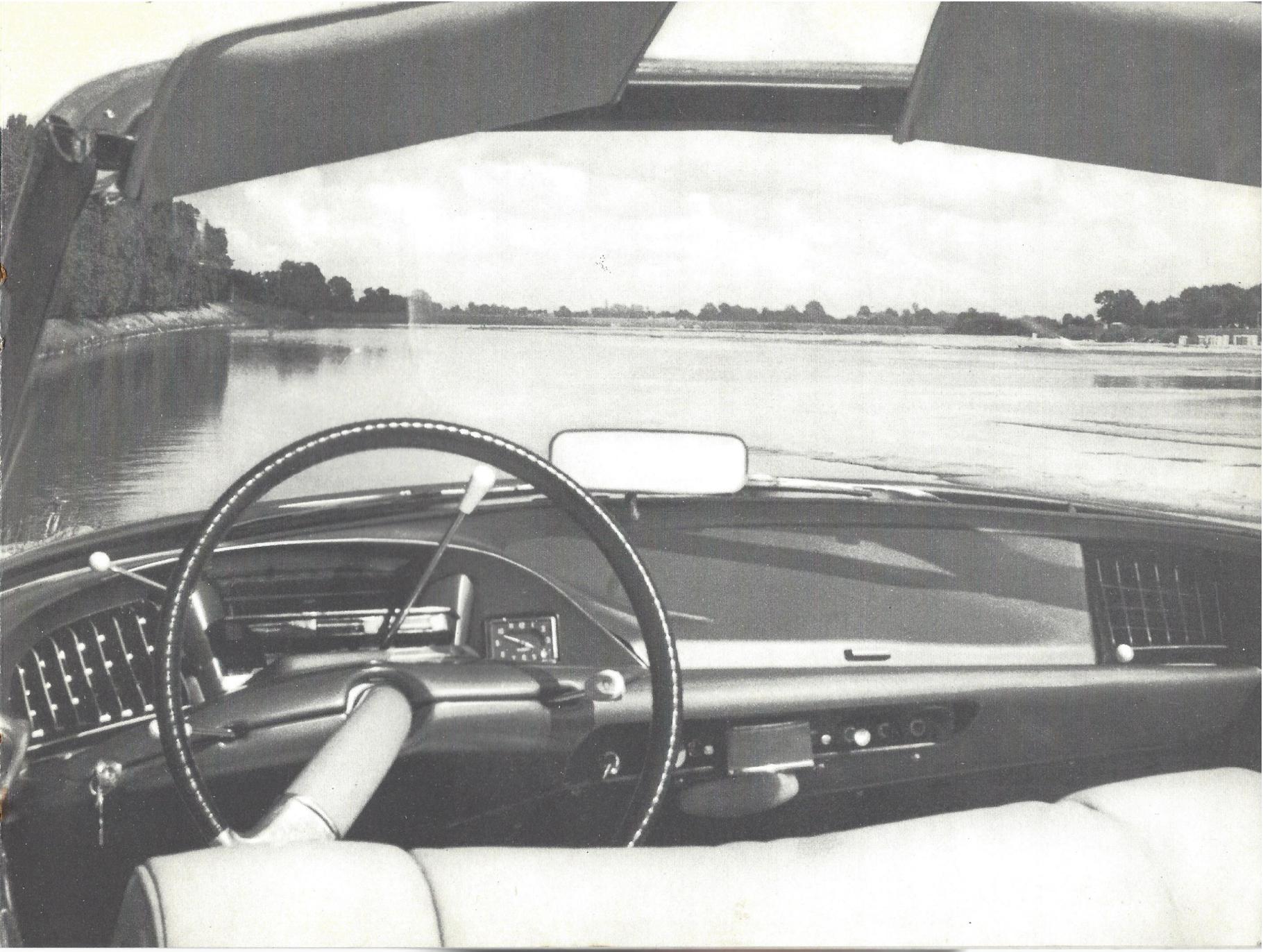
**L'Aurore : « Les visiteurs**

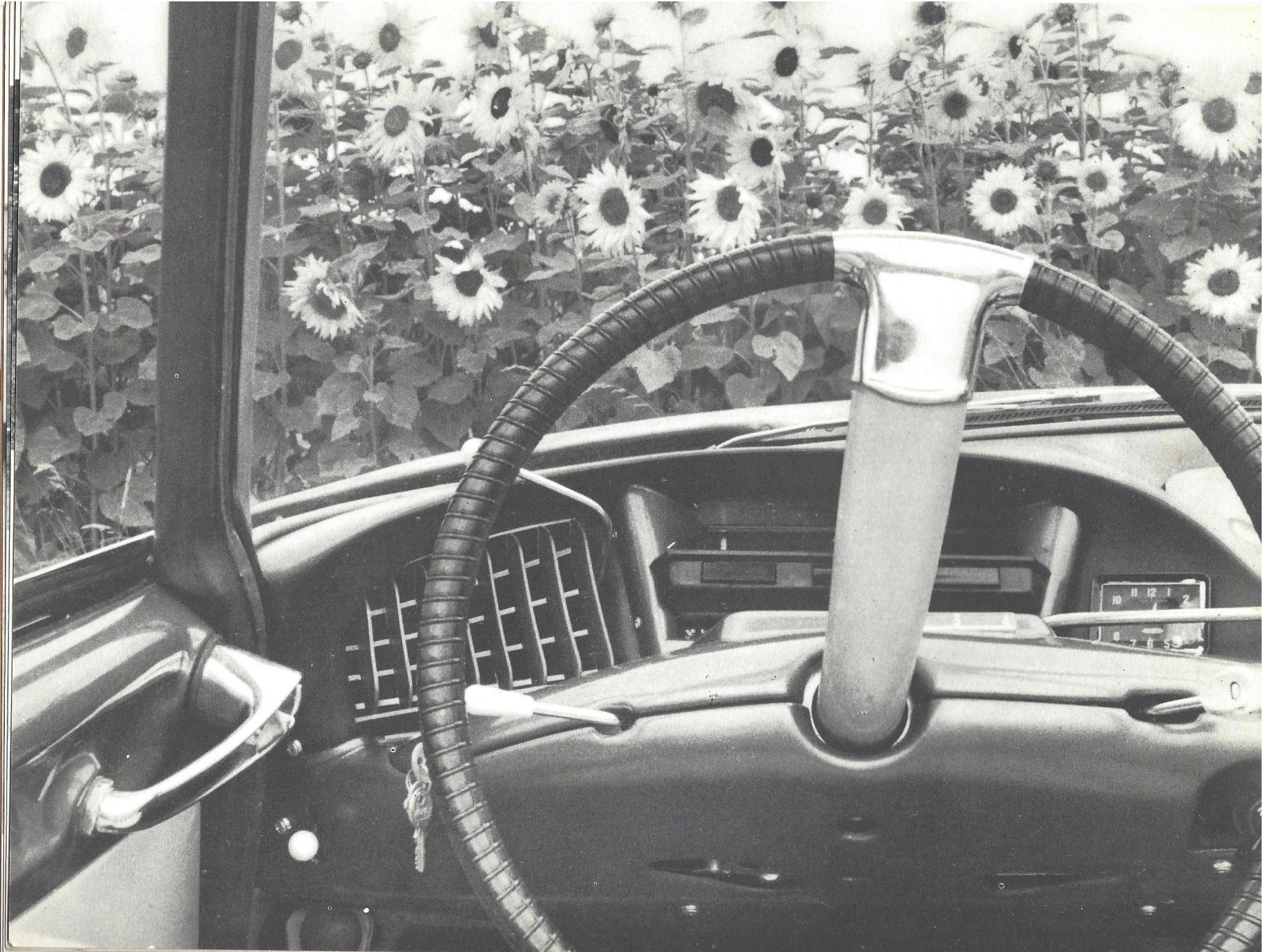
**du grand palais l'admireront. »**

**L'Écho de la Bourse à Bruxelles : « Un cabriolet d'un style particulièrement heureux. »**

Certains commentateurs voient dans ce modèle un élément du renouveau de la carrosserie française : réalisée par Chapron à partir de dessins du bureau d'études Citroën, tous les éléments nécessaires (en particulier la plate-forme à longerons renforcés) sont livrés par l'usine au carrossier. On sait sans doute qu'il y avait une crise de la carrosserie française provenant essentiellement de la disparition des châssis de luxe (Delage, Delahaye, etc.). L'accord passé par Citroën avec Chapron donne sa chance à un maître-carrossier français.







# LA COUPE DES ALPES 1960

La 21<sup>e</sup> Coupe Internationale des Alpes s'est déroulée du 27 au 30 juin. Elle comportait 2 étapes, Marseille-Chamonix (1.714 km) et Chamonix-Cannes (1.250 km). Cette dernière étape comprenait l'ascension de 47 cols, la plupart en tronçons sélectifs et certains en parcours chronométrés. Les concurrents devaient également disputer une course de vitesse sur le circuit de Monza.

65 concurrents prirent le départ, 49 arrivèrent à Chamonix, 42 à Cannes dont 6 seulement sans point de pénalisation. La seconde étape devait être marquée par un incident spectaculaire: dans l'épreuve chronométrée du col de Rousset, l'alpine de l'équipage Blanc-Billard sortit de la route, se retournait et provoquait un incendie de forêt. La gendarmerie interdisait tout nouveau départ et l'épreuve devait être annulée. De Lagueneste-Greder sur Alpha-Roméo remportait finalement l'épreuve. Trois équipages français figuraient dans les six premiers.

Les équipages Citroën obtenaient au cours de cette 21<sup>e</sup> Coupe Internationale des Alpes, un magnifique succès: sur les 6 ID 19 engagés, 5 finissaient la



course. L'équipage de Madame Vanson et de Mademoiselle de Roland avait malheureusement dû abandonner après avoir percuté la murette d'un pont pour éviter un autocar. L'équipage Trautmann-Augier terminait sans point de pénalisation, 6<sup>e</sup> au classement général.

Les autres équipages obtenaient de très bons résultats, malgré la malchance: Coltelloni avait dû sortir de la route pour éviter une voiture qui ne te-

nait pas sa droite et Verrier, non encore pénalisé, faisait une erreur de parcours qui lui coûtait une Coupe des Alpes déjà pratiquement acquise. Cependant, sur le circuit de Monza, Desrosiers-Vanson avait réalisé le meilleur temps de la catégorie. Juste récompense d'une remarquable performance, le challenge inter-catégorie attribué à l'équipe de marque française la mieux placée allait aux 5 Citroën ID 19.

# Le Président de Gaulle visite Rennes La Janais

Samedi 10 septembre, un immense chantier de construction en pleine campagne bretonne, au lieu dit « La Janais », à 7 km de la ville de Rennes. C'est la fin d'une journée d'exceptionnel beau temps. Le soleil couchant pose des reflets d'incendie sur le minium et l'argent des charpentes et des toits. Au faite du plus haut bâtiment flotte le drapeau tricolore... Précédée d'une escouade de motards, une file silencieuse de plus de 20 DS noires arrive à vive allure et s'immobilise devant la barrière de l'entrée : *au cours de son voyage en Bretagne, le Président de la République a tenu à visiter les futures usines de Rennes-La Janais.*

Le Chef de l'État y fut accueilli par M. Pierre Bercot, Président directeur général de la Société. Quittant sa DS 19 pour sa « 15 H » décapotable à carrosserie spéciale, voiture de cérémonie de

l'Élysée, le Général de Gaulle pria M. Bercot d'y monter avec lui pendant la visite, et, précédé d'une 2 CV pilote de l'usine, le cortège officiel s'engagea sur le vaste chantier. L'itinéraire devait permettre d'apprécier l'ampleur considérable des travaux :

## Atelier de ferrage

Situé au nord-est de l'ensemble, il est destiné à l'assemblage par soudure des tôles embouties pour former les éléments séparés de carrosserie. Sa construction doit être terminée dans le courant du mois d'octobre pour permettre d'y commencer les aménagements nécessaires au montage des machines à souder automatiques et des dispositifs de manutention qui seront entièrement automatisés.





### Pistes et voies ferrées

Les aménagements généraux comprendront un réseau d'environ 8 km de routes de circulation intérieure et 12 km de

voies ferrées particulières. L'usine pourra être desservie aussi bien par la route que par le rail. Trois cents wagons feront mouvement chaque jour.

### Atelier d'emboutissage

Entièrement réalisé en moins d'un an, c'est l'un des principaux ouvrages de l'usine dont il occupe la partie nord-

ouest. Les plus grands spécialistes ont participé à son étude. Les travaux en sous-cœuvre sont d'une importance équivalente aux ouvrages en élévation. Ce fut le plus important chantier de ce genre jamais réalisé.

Les travaux ont été conduits conformément aux prévisions et les premières presses ont été livrées à la fin du mois de juin dernier. Leur montage et leur mise au point permettent actuellement de faire les premiers emboutis sur une presse de 200 t. Deux presses de 1.000 t sont en cours de montage, ainsi que d'autres de 200, 300 et 400 t.

Le bâtiment sera chauffé par air pulsé au moyen de générateurs spéciaux.

### Atelier de peinture

L'équipement de cet atelier, situé au sud-est, est en cours de réalisation. Les techniques ultra-modernes qui y seront

◀ *Le général et son aide de camp, le commandant François Flohic (à gauche), viennent d'arriver à l'usine en construction.*

*Dans l'atelier d'emboutissage, le général de Gaulle se mêle à la foule des ouvriers.* ▶

*A l'entrée des chantiers de Rennes. La Janais, le chef de l'État est accueilli par M. Pierre Bercot, Président Directeur Général de la Société Citroën, qui va diriger la visite.* ▼





appliquées permettront d'assurer non seulement une haute qualité de la fabrication, mais encore des conditions de travail plus agréables.

#### **Galeries techniques souterraines**

C'est la partie vitale de l'usine, à la fois son système nerveux et son système sanguin. Elle est constituée de trois

galeries qui se trouvent placées dans un axe longitudinal sous les pistes et les voies ferrées desservant les magasins :

- 1.** La galerie des câbles électriques mesure 1 km de long ; 60 km de câbles y sont en cours de mise en place.
- 2.** La galerie des fluides mesure 750 m. Elle contient 7 km de tuyauteries

diverses (eau, vapeur, air comprimé) qui se ramifient en un réseau de 40 km de tuyauteries alimentant les ateliers.

- 3.** La galerie d'égoûts pour l'évacuation des eaux de pluie reliée à un étang artificiel (réserve d'incendie) et à la Vilaine. Bien évidemment, les eaux usées seront évacuées à part et traitées spécialement pour exclure toute possibilité de pollution du voisinage.

### Atelier de montage

Les chaînes de montage s'étendront au sud-ouest sur un demi-kilomètre. Elles seront automatiquement approvisionnées par convoyeurs aériens.

### Centrale de distribution d'énergie

Situé au sud, ce bâtiment contient trois réservoirs de 1.000 m<sup>3</sup> pour le stockage du fuel. Les chaudières Babcock pour la vapeur ont été montées en plein air afin de gagner du temps.

Déjà impressionnante en soi, la visite d'un ensemble aussi gigantesque prend sa vraie valeur quand on sait que le planning des travaux a été respecté jour pour jour. C'est, on le sait (voir « Le Double-Chevron » n° 3) au cours de l'année 1958 que la Société Citroën, décidant d'entamer une nouvelle étape de son expansion, adopte le principe d'une décentralisation et, rejoignant les vues du gouvernement, étudie la possibilité d'ajouter à ses usines déjà existantes un important complexe industriel implanté hors de la région parisienne. Après comparaison des régions les plus diverses, le choix devait se porter sur Rennes.

La décision une fois prise, deux millions de mètres carrés de terrain, morcelés entre de multiples propriétaires, sont achetés dans le temps record de trois mois. L'une des fermes va donner son nom à la future usine « La Janais ». Elle s'élèvera au sud-ouest de Rennes, près de l'aérodrome de Saint-Jacques de la Lande, en bordure de la voie ferrée Rennes-Nantes et de la route nationale n° 137 reliant ces deux villes.

En janvier 1959, on commence le défrichement, puis le nivellement. Les premiers kilomètres de voie ferrée sont posés pour assurer l'approvisionnement du chantier, des routes provisoires s'y ajoutent bientôt...

En septembre 1959, la construction des bâtiments commence. Mis bout à bout, leurs puits de fondation s'étendraient sur 8 km.

A partir de décembre 1959, les fondations étant achevées, on monte les charpentes métalliques qui sont maintenant terminées.

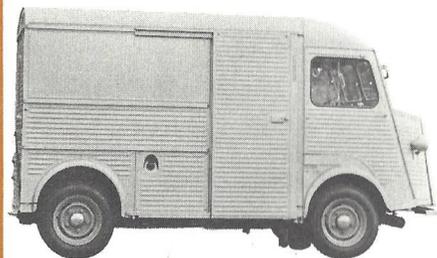
Le Chef de l'État et sa suite furent visiblement impressionnés par l'échelle d'une telle entreprise. S'étant enquis de la date prévue d'achèvement des travaux, le Général de Gaulle s'entendit répondre que toutes les installations principales seraient prêtes en été 1961, l'usine entière devant entrer en activité au début de l'année 1962.

Les moyens de la technique la plus moderne, dans quelque lieu du monde que ce soit, ont été utilisés pour la réalisation de ce puissant complexe industriel, prototype de l'Usine décentralisée, entité nouvelle : usine ultra moderne au cœur de la campagne bretonne.

Si un ensemble d'une telle importance doit permettre à la Société Citroën d'augmenter dans des proportions considérables son potentiel de production, il constitue aussi pour la région toute entière un facteur primordial de développement économique. Le Chef de l'État l'a compris, qui a tenu, malgré l'horaire très strict de son itinéraire, à s'attarder quelques minutes sur le chantier de ce qui sera l'une des plus importantes usines d'automobiles du monde.

Sur 100 clients de fourgons et plateaux de 850 à 1.500 Kg de charge utile, 62 viennent à CITROEN. Deux questions viennent à l'esprit :

- pourquoi un tel succès
- comment le fourgon de série peut-il être adapté à des besoins aussi divers.



### ... LE PLUS SOLIDE

Moderne et simple, le HY est aussi léger et solide. Son robuste châssis est constitué de longerons de section carrée et de traverses tubulaires. Il est intégré à sa caisse et lui donne une rigidité à peu près totale ;



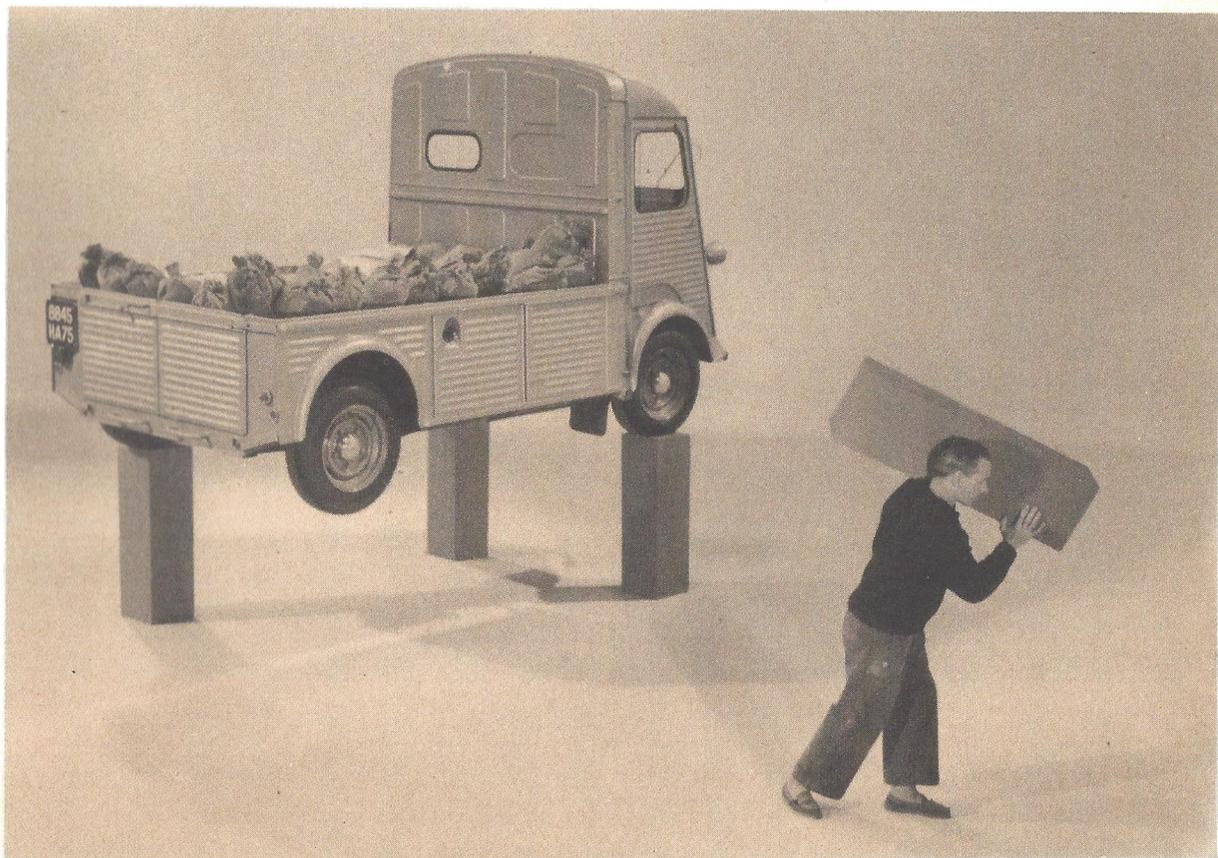
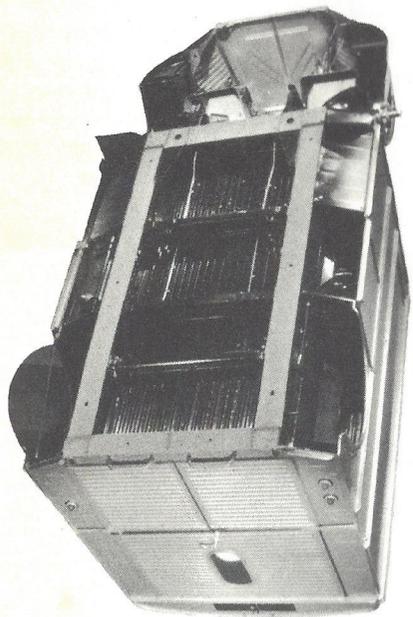
### LE HY EST LE PLUS PRATIQUE

Par sa grande hauteur intérieure (1,82 m.)  
Par son plancher bas et plat,  
Par sa porte latérale haute et large qui permet,  
à la descente comme à la montée, de porter des colis encombrants.  
Par la position de la roue de secours dans un coffre extérieur.



*Démontrez cette rigidité :* Quand vous placez le véhicule en déséquilibre, une roue avant montée sur un trottoir, la plateforme-plancher du H refuse de se mettre en "hélice".

*Manœuvrez les portes* (cabine ou arrière) d'un H qui a beaucoup roulé : même après plusieurs centaines de milliers de kilomètres, la caisse n'a pas fléchi : les portes tombent bien.





### ... LE PLUS CONFORTABLE

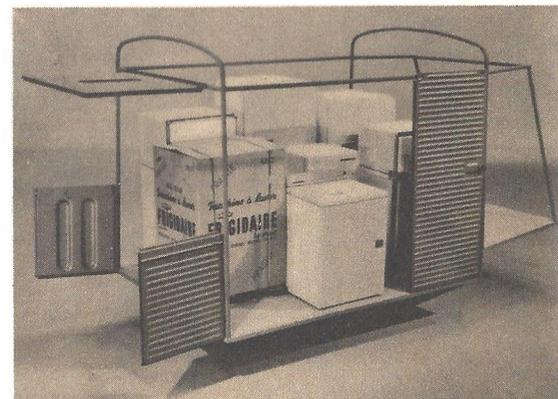
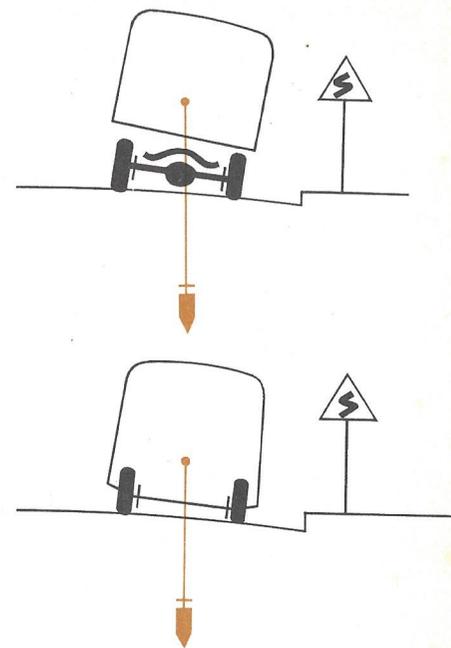
Par sa suspension d'origine à flexibilité variable selon la charge  
barres de torsion AV et AR

4 amortisseurs hydro-télescopiques à l'AV

2 amortisseurs identiques à l'AR

Par ses sièges type 2 CV, individuels et réglables

Par sa visibilité, son aération réglable, sa climatisation efficace



### ... LE PLUS ÉCONOMIQUE

Par son prix d'achat moins élevé que celui de ses concurrents (l'écart est de plus de 60.000 anciens francs)

Par sa consommation grâce à son nouveau carburateur et à son poids mort réduit  
Rappelez-vous que, dans sa catégorie, le HY est seul à porter plus que son propre poids  
(Poids mort 1.320 Kg - Charge totale 1.065 - Total 2.925)

Par son entretien la longévité du moteur ID-19 Utilitaire n'est plus à démontrer.  
Le régulateur augmente encore sa "réserve de kilomètres".

Par sa conception même L'étude du H a été faite

dans le but de rendre économique son entretien.

Les réparations - grâce aux Pièces Détachées d'origine - sont les plus économiques, mais aussi les plus rapides.

Moins d'immobilisation du véhicule, moins d'argent dépensé - Dites-le !

Un véhicule aussi pratique, aussi économique de consommation et d'entretien, est recherché sur le marché de l'occasion.

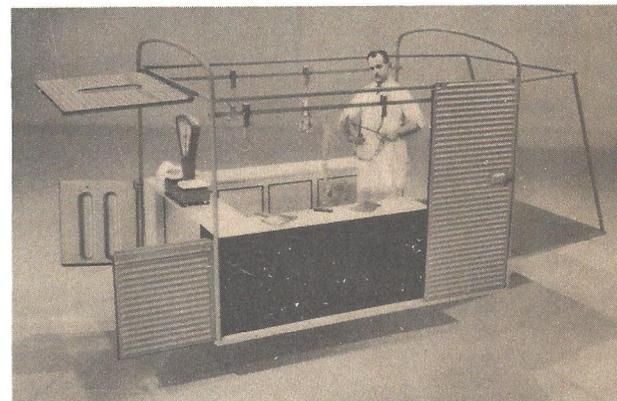
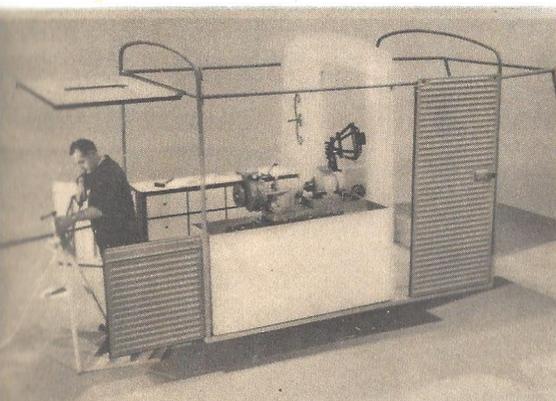
Comparez vous même les cotes "Argus" des H de ces 5 dernières années aux cotes des véhicules concurrents.  
Dans toutes les années, c'est le H qui tient le mieux la cote.

Il se reprend facilement ; il se revend bien et vite : son amortissement est peu coûteux

### ... LE PLUS ADAPTABLE

Il se transforme facilement :

- ◆ en véhicule de démonstration :  
par transformation d'un de ses côtés  
par allongement et transformation d'un côté
- ◆ en véhicule de vente à domicile :  
par simple aménagement intérieur
- ◆ en véhicule de présentation :  
par simple pose de glaces





BIERE FREYSZ  
PATISSERIE • ROTISSERIE • SALONS • BRASSERIE • DANCING • SHACK • BAR AMERICAN

BIERE FREYSZ

# Les grandes réunions commerciales

De l'avis général les "rendez-vous Citroën" de l'année 1960 sont une éclatante réussite. Concessionnaires et agents de toutes les régions de France sont venus confronter leurs expériences, échanger leurs points de vue, recueillir de précieuses informations dans une atmosphère de parfaite cordialité. Les uns et les autres ont fait preuve d'un grand souci d'efficacité et d'un remarquable attachement à la marque. Ce genre de réunions doit d'ailleurs resserrer plus encore les liens de la grande famille Citroën car tous ces hommes œuvrent dans un but commun et constituent les maillons d'une même chaîne. Le gage le plus sûr de leur union est l'amitié que de telles rencontres font naître et grandir.



## Strasbourg - 24 Mars.

Le 24 mars, M. Gautrelet, directeur commercial, réunissait nos agents et concessionnaires d'Alsace, de Lorraine et des Vosges avec ceux de notre succursale de Strasbourg, dans la grande salle des fêtes municipale de l'Aubette, place Kléber à Strasbourg.

À l'issue de la séance d'information, un apéritif et un déjeuner amical étaient servis dans les salons du restaurant de l'Aubette. Un nombre impressionnant de DS et d'ID 19 étaient alignées pendant ces réunions sur le parking municipal de la place Kléber, qui nous avait été réservé.



#### **Deauville - 14 Avril.**

Une réunion de nos agents et concessionnaires de Normandie, du Beauvaisis et de la région de Chartres était organisée le 14 avril dans le cadre luxueux du Normandy-Hôtel à Deauville.

Une séance d'information, tenue dans la salle de spectacles du Casino de Deauville, avait précédé ce déjeuner amical qui s'est déroulé dans une ambiance très chaleureuse.



### La Baule - 8 et 9 Juin.

Nos agents et concessionnaires de Bretagne et de la Mayenne étaient conviés le 8 juin à une réunion d'information tenue dans le théâtre du Casino de La Baule et suivie d'un déjeuner.

Le lendemain, nous réunissions dans le même cadre les agents de nos six succursales de la Bretagne et de l'Anjou, de la Sarthe et des Deux-Sèvres.

### Vichy - 25 Mai.

Le 25 mai, nous réunissions nos agents et concessionnaires du Bourbonnais et du Berry, de l'Auvergne et du Limousin dans la salle des fêtes du grand casino de Vichy, pour une séance d'information suivie d'un apéritif. Un déjeuner dont le menu était inspiré par la gastronomie régionale, fut servi ensuite dans la grande salle des fêtes du Majestic.



### Blois - 15 Juin.

Enfin, la semaine suivante, le cycle de nos grandes réunions commerciales 1960 s'achevait le 15 juin dans le cadre du château historique de Blois.

Dans la salle des États Généraux, mise obligamment à notre disposition par la ville de Blois, fut tenue notre séance d'information, suivie d'un vin d'honneur au cours duquel M. Gautrelet s'entretint en particulier avec chacun des agents qui lui étaient présentés. Dans une atmosphère de cordiale sympathie, le déjeuner fut servi dans la salle des gardes de l'aile Gaston d'Orléans, face au célèbre escalier Renaissance de la cour d'honneur du château.

Quand on jette un coup d'œil sous le capot d'une DS (modèle 61) on constate du côté droit au-dessus de la pompe à haute pression la présence d'un organe qui n'existait pas sur les DS livrées jusqu'en août dernier. Cet organe se présente sous la forme d'un carter cylindrique noir relié par une courroie de transmission à une poulie placée sur l'axe de la pompe haute pression. C'est le régulateur centrifuge. Il joue le même rôle que celui que jouait dans les modèles précédents, la pompe basse pression.

La pompe basse pression, agissait selon les lois de l'hydraulique. Le régulateur centrifuge du type classique « à boules » agit suivant les lois de la mécanique. Chacun de ces deux organes vise et atteint le même but : assurer, d'une façon parfaitement automatique, la fonction embrayage — débrayage manœuvre qui, sur les embrayages classiques est accomplie par le pied gauche du conducteur.

Que ce soit par la pompe basse pression ou par ce nouveau régulateur centrifuge, la commande automatique de l'embrayage est parfaitement appréciable sur toutes les DS 19 quelle que soit leur date de sortie.

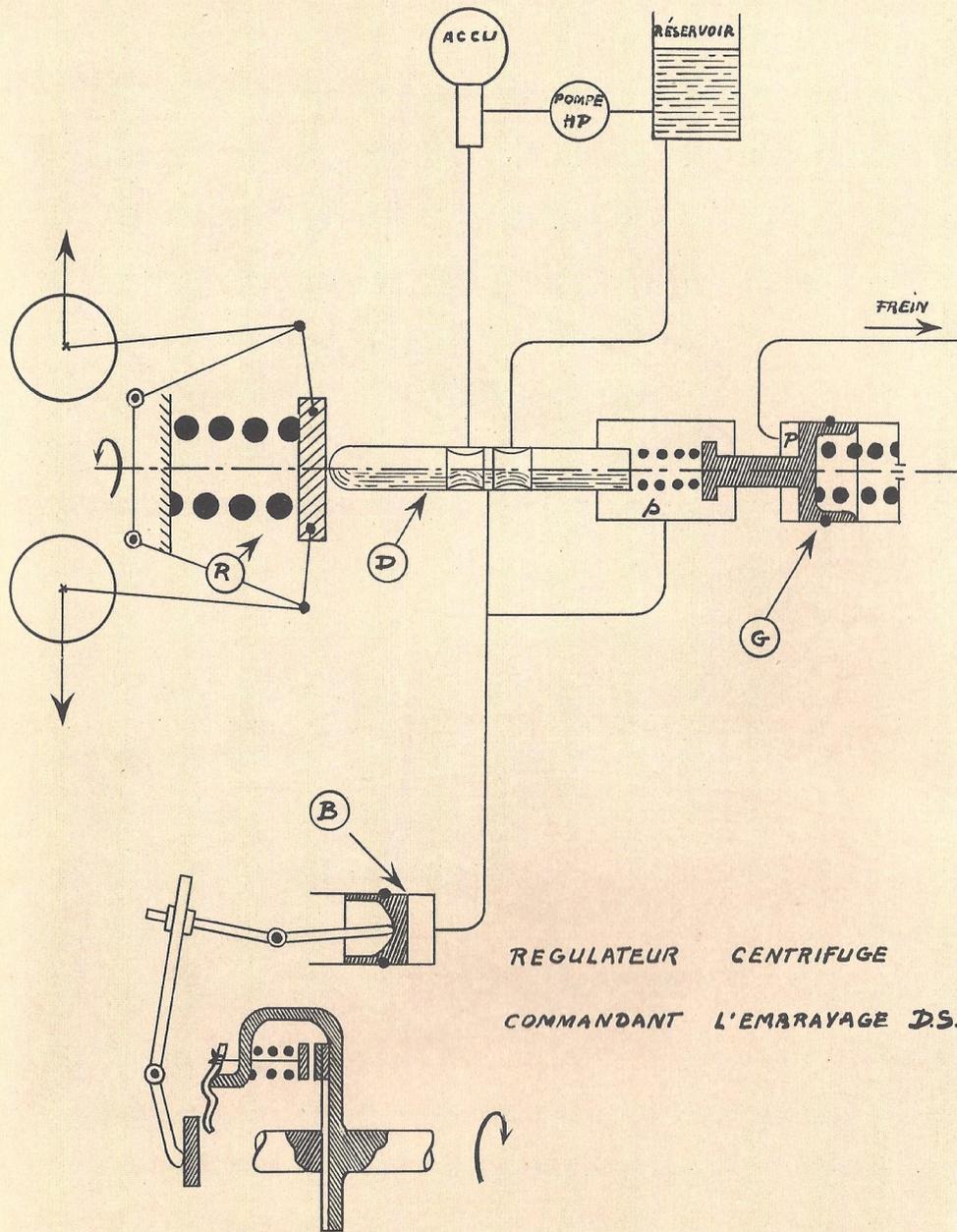
## ***Régulateur centrifuge DS 19***

Le système par régulateur centrifuge présente simplement sur le système antérieur par pompe basse pression, des avantages non négligeables. Qu'on en juge :

1. Au point de vue de l'utilisation, le nouveau système garantit une plus grande et plus durable régularité de fonctionnement, aussi bien au démarrage qu'au freinage. Cette différence est très sensible au conducteur qui passe d'une DS 60 à une DS 61.
2. Au point de vue du service, la vis molletée de réglage du nouveau régulateur centrifuge est d'une parfaite accessibilité. Le motoriste aura beaucoup plus d'aisance pour « figner » un réglage éventuel quand il s'agit d'agir, avec une haute sensibilité, sur le régime de démarrage.
3. Au point de vue de la facilité de conduite, la suppression de la pompe basse pression rend plus aisées les manœuvres.

En résumé, la subtilisation sur la DS 61 du régulateur centrifuge à l'ancienne pompe basse pression constitue un progrès qui, pour n'être pas spectaculaire, n'en est pas moins réel et fort appréciable.

Le fonctionnement du régulateur centrifuge est expliqué et illustré dans la note technique n° 731 du 10 septembre 1960 qui a été diffusée séparément.



La nouvelle commande d'embrayage automatique DS 19 est essentiellement constituée par un Régulateur Centrifuge entraîné par le moteur. Ce régulateur agit en antagonisme avec un ressort R — sur un distributeur D dont les déplacements contrôlent l'admission du liquide haute pression en provenance de l'accumulateur principal, dans un cylindre B, directement attelé à la commande mécanique de l'embrayage.

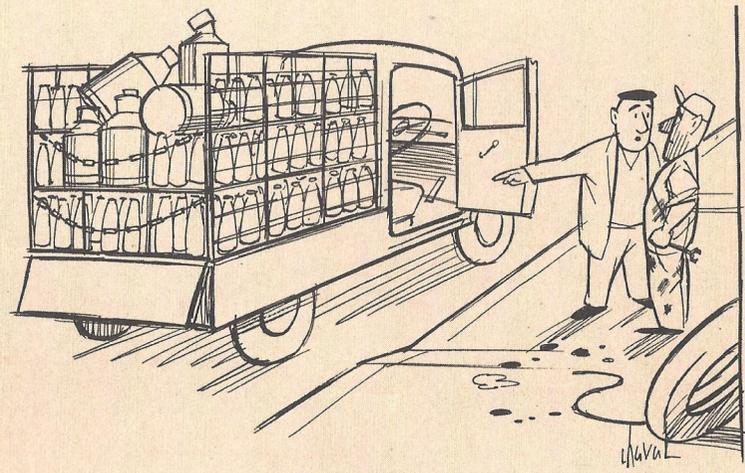
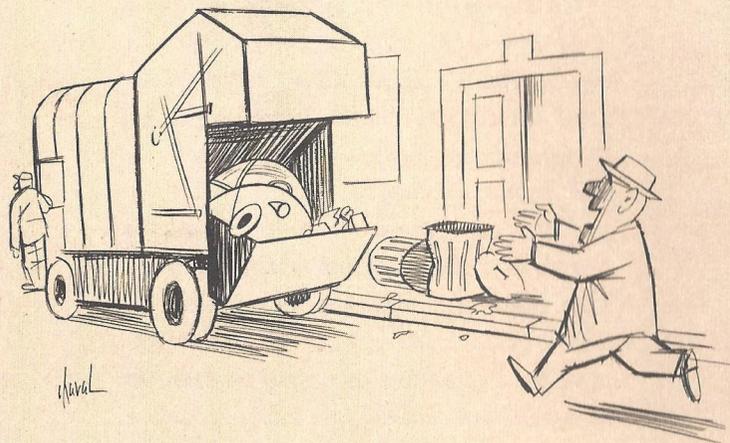
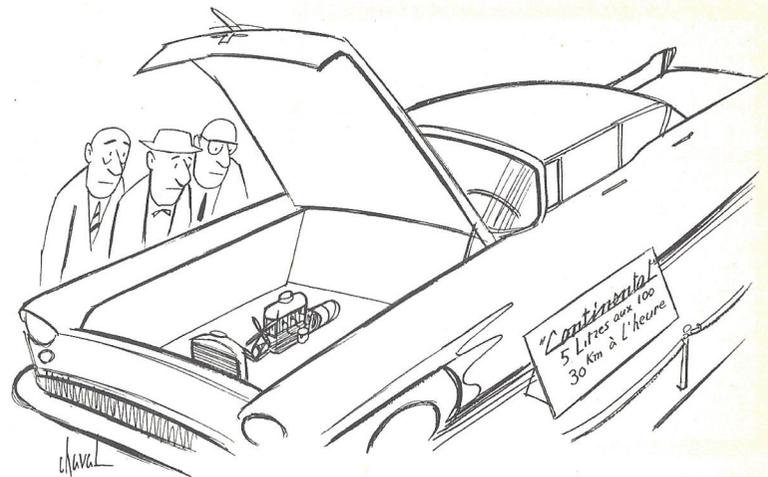
Les déplacements du distributeur déterminent la valeur de la pression dans le cylindre B, c'est-à-dire la valeur du couple d'embrayage.

Ce dispositif est réglé pour assurer :

- 1/ le couple maxi d'embrayage dès que la vitesse moteur atteint 1.200 tr/mn
- 2/ un couple d'embrayage voisin de 0 quand la vitesse moteur est de 750 tr/mn (léchage).

Entre ces limites, il proportionne le couple d'embrayage au couple moteur. Une commande hydraulique annexe G, liée à la pression du circuit des freins modifie l'équilibre du distributeur D et assure un débrayage très rapide en cas de coup de frein.

# cheval vapeur

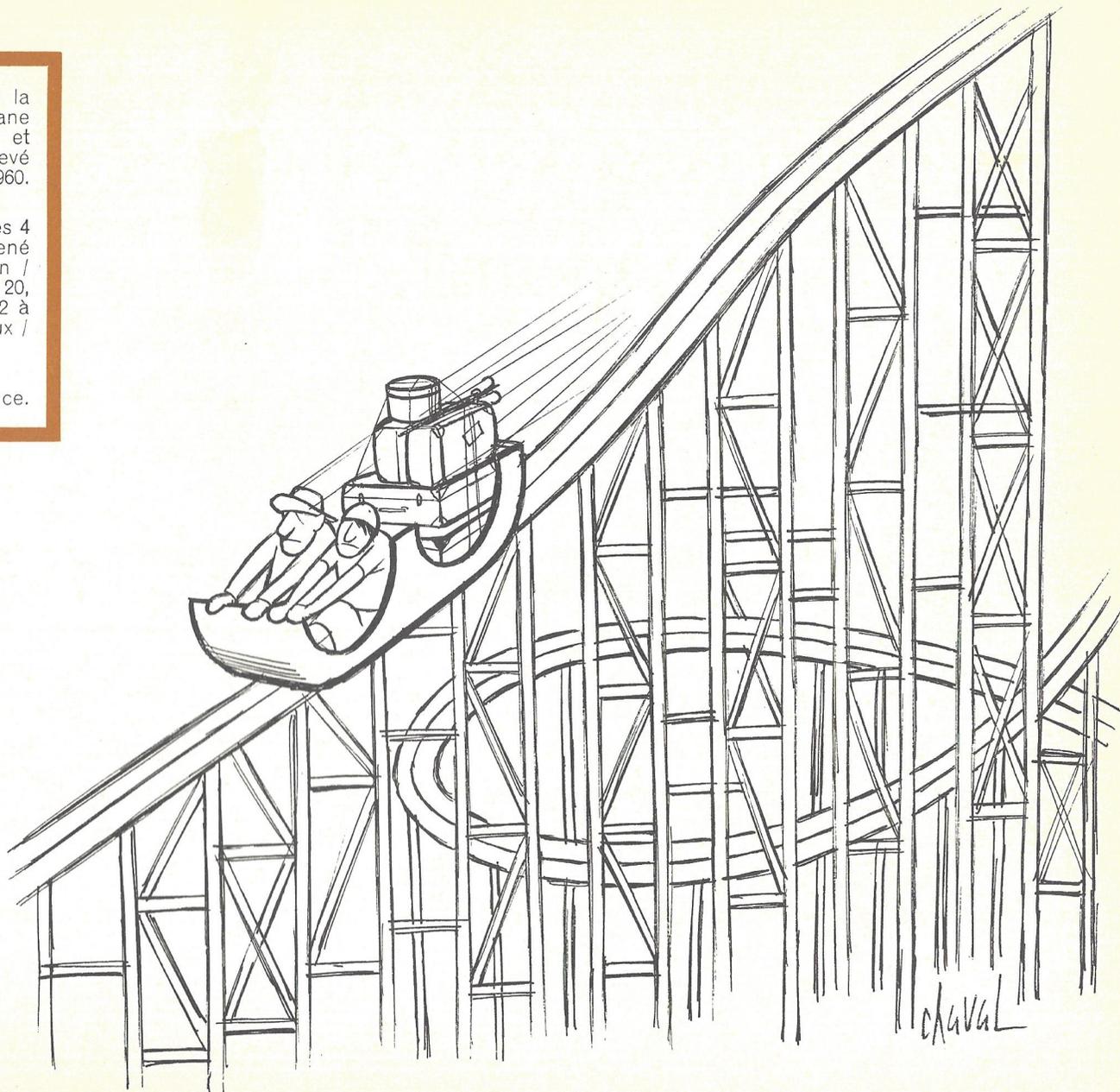


— En roulant j'entends un petit bruit.

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

**Crédits photographiques :** pages 4 à 9, André Martin / 12 à 16, René Burri-Magnum / 17, Photo Citroën / 18, René Burri-Magnum / 19, 20, Jean Roman / 21, Photo Junior / 22 à 24, Paris-Match / 25, Philippe Dreux / 28 à 31, Austin. /

Delpire éditeur. Printed in France.



Le Double Chevron / Revue mensuelle. Numéro 4.