



6

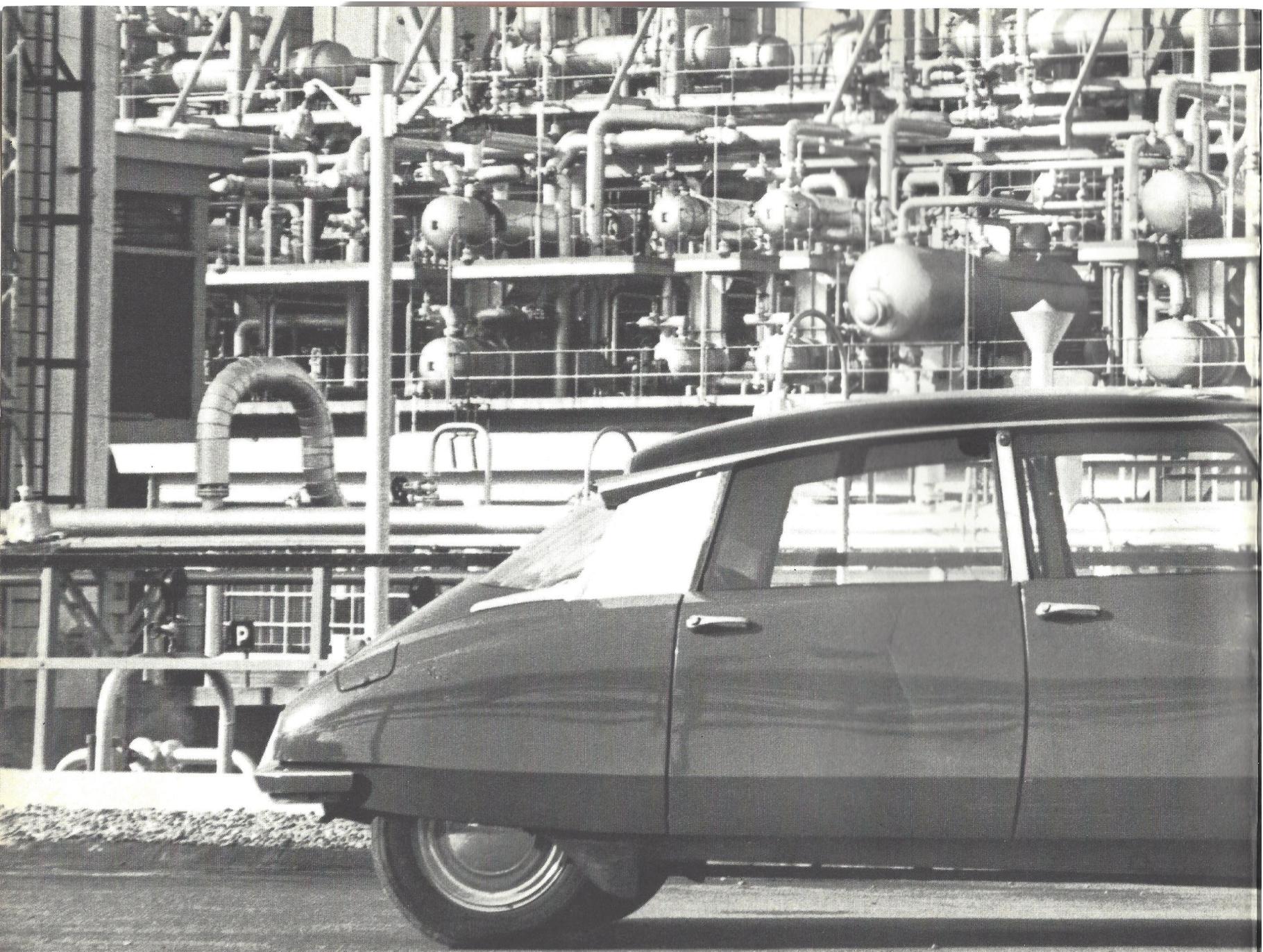
LE DOUBLE

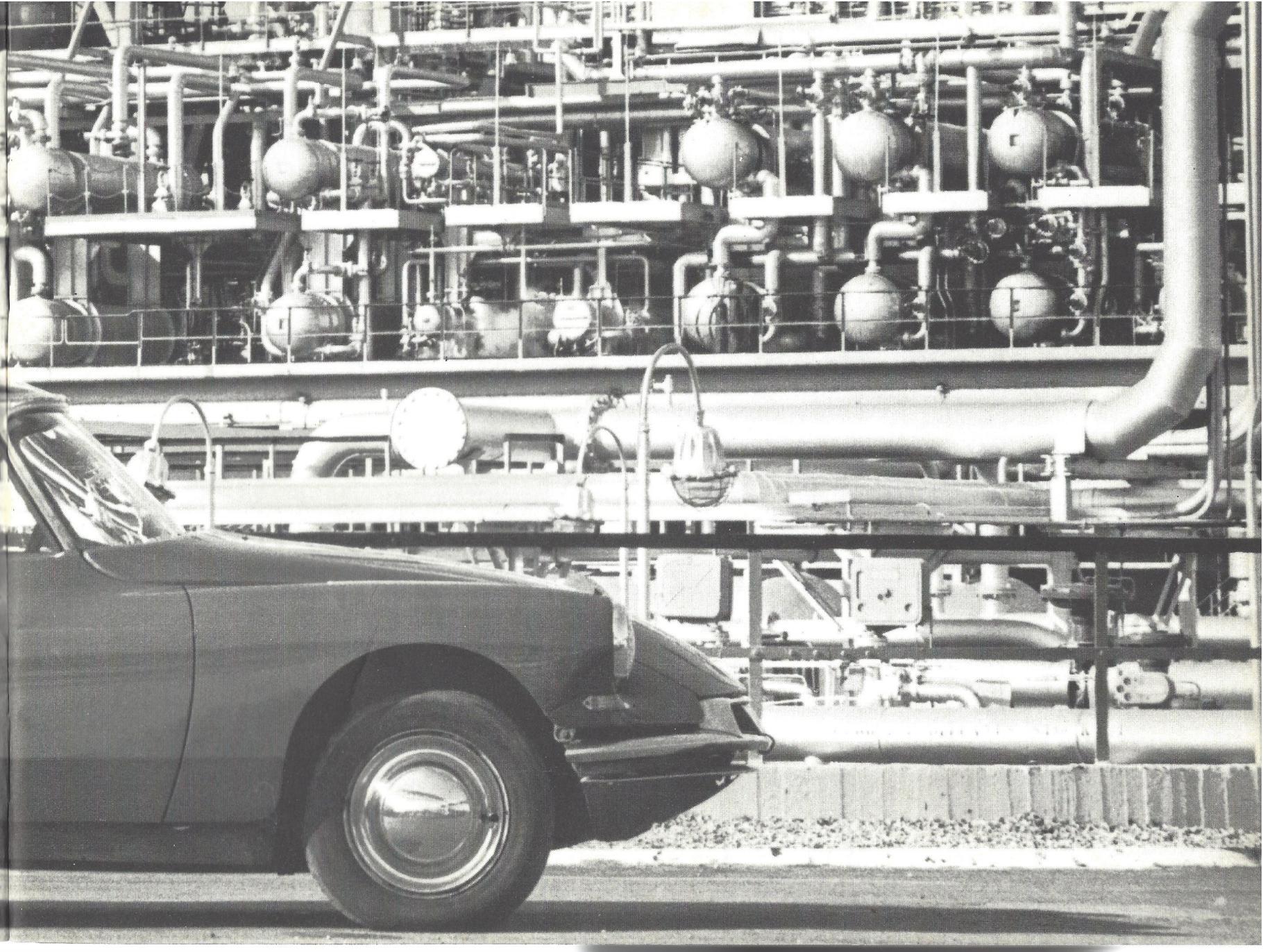
Organe de liaison des concessionnaires et des agents Citroën

6

CHEVRON

Numéro 6 / Rédaction, Administration, 117 à 167, Quai André Citroën, Paris XV^e





Nouveau succès

au palmarès de l'ID 19 :

Claudine Vanson

championne de France



*Claudine Vanson vient d'enlever
le titre de Championne
de France 1960,
terminant ainsi dans la gloire
une série de succès
remportés toute l'année
au volant de sa Citroën ID 19,
voiture dont les qualités sportives
sont une fois de plus
confirmées de façon éclatante.*



Une Championne de France, on se l'imagine un peu virile, la voix brève et la poignée de main broyeuse. On a tort. Claudine Vanson est le type même de la femme française comme on l'imagine quand on est de bonne humeur : jolie (des yeux verts et la lèvre gourmande d'un enfant boudeur), mince, élégante avec simplicité dans son tailleur vert clair, elle a tous les défauts et toutes les qualités de la femme ; elle est, bien sûr, un peu coquette (elle avoue n'avoir pas déjeuné pour aller chez

le coiffeur, parce qu'elle doit passer le soir à la Télévision — quelle femme ne la comprendrait?) Elle aime les fleurs des champs, la mer et la montagne, les romans historiques, les perles, le Beaujolais, les parfums (Arpège de Lanvin), les meubles de style, le shopping et le ski. Au cinéma, elle est bon public, chez elle bonne cuisinière. Ce qu'elle n'aime pas ? Les betteraves, les navets, les châtaignes (sucrées ou salées, précise-t-elle), la plaine, la peinture abstraite, vivre à Paris, le tricot et les gens tristes.

Voilà, vous savez tout d'elle. Mais cela n'explique pas comment cette jeune femme charmante est devenue championne de France des Rallyes ?

- C'est l'ID 19 qui est la vraie championne, dit-elle. Quand un bon cheval gagne une course, on ne félicite pas le jockey.

Modeste, en plus ! Décidément, cette Claudine là a toutes les qualités. Et bonne camarade, aussi, car elle ajoute :



- J'ai eu la chance d'avoir une excellente voiture et des co-équipières merveilleuses, Renée Wagner et Ginette Derolland, sympathiques, méthodiques, efficaces. Ce sont de précieux atouts, non ?

Ce qu'elle ne dit pas, c'est qu'elle est elle-même une remarquable conductrice, passionnée de voiture et de mécanique. Peut-être par hérédité : son père avait en Savoie, à Annemasse (où elle habite toujours), une entreprise de pièces d'horlogerie — et l'horlogerie, commente-t-elle, c'est

de la mécanique. Exemple : on dit "l'ID marche comme une montre". Le jour même de ses 18 ans, dès l'aube, elle est allée se présenter à l'examen du permis de conduire. Mais son père ne l'y avait autorisée qu'après qu'elle lui eut prouvé connaître parfaitement le fonctionnement d'un moteur.

Que prise-t-elle le plus dans cette ID dont elle dit tant de bien ? La réponse est immédiate :

- La tenue de route, évidemment ! Et aussi le confort. Pour une femme c'est appréciable, vous savez. Prenez le Marathon de la route, jamais nous ne serions arrivées à Liège si nous n'avions été en ID. Quatre jours et quatre nuits au volant, sans arrêt, quel rallye !

(On sait que sur 82 partants de cette terrible épreuve, il n'y eut que 13 rescapés parmi lesquels 3 voitures françaises : 3 Citroën ID 19).

- Mais, je crois, au fond, que la principale qualité de l'ID 19 c'est... d'avoir toutes les qualités. Vous savez qu'il y a toutes sortes de rallyes : des épreuves de vitesse pure, de la montagne, du tout terrain, de la rocaille, de la neige, que sais-je ? Au cours d'une saison, on a le temps d'en voir de toutes les couleurs dans tous les pays. Chaque course a ses propres caractéristiques et exige des voitures des qualités différentes. Dans certaines compétitions, il faut un moteur très puissant, dans une autre c'est la suspension qui doit tenir à tout prix, dans une autre c'est l'adhérence et la maniabilité qui comptent, ou encore il faut absolument que les freins résistent... Normalement, il faudrait pour chaque rallye une voiture particulière. Mais l'ID 19 est anormale, ce n'est pas une voiture comme les autres : elle s'adapte à tout, elle a tout ! Et la preuve, c'est qu'en dehors des rallyes sportifs où elle triomphe régulièrement, elle remporte encore tous les concours de consommation !

De tous ces rallyes, Liège, les Cévennes, l'Autriche, les Violettes, la Pologne, l'Armagnac, la Suède, l'Allemagne, la Corse, de tous ces milliers de kilomètres parcourus dans l'année à travers la France et l'Europe, de tous ces succès qui lui ont valu son titre envié de Championne, quelle est l'épreuve que préfère Claudine Vanson ?

Elle lève les yeux au plafond, se mord les lèvres :

- Je ne peux me décider entre Liège, parce que c'est le plus dur, et le Tour de Corse, parce qu'il est difficile aussi ("la course des mille virages"

dit-on) et que toute la population de l'île y participe. Jeunes et vieux encouragent, s'enthousiasment, ça leur plaît autant qu'un film sur Napoléon.

Qu'est-ce qu'elle apprécie le plus dans un rallye ?

- Conduire !

Qu'est-ce qu'elle apprécie le moins ?

- C'est entendre partout, absolument partout où nous passons, les spectateurs s'exclamer : oh ! des femmes ! Comme si nous étions des animaux extraordinaires, comme s'ils ne pouvaient s'expliquer notre présence au volant ?

Une dernière question : quel conseil donne la nouvelle championne aux Françaises qui conduisent ?

Elle sourit :

- Se souvenir qu'un rétroviseur doit servir, comme son nom l'indique, à regarder ce qui vient derrière. Cela s'adresse aussi aux hommes. Trop de gens se croient seuls sur la route.

Et Claudine Vanson se lève souplement, elle s'en va vers d'autres victoires. Elle a pour cela trois atouts maîtres : sa Citroën ID 19, sa petite chèvre-mascotte en peluche et sa sérénité au volant. Calme, calme, calme Claudine...

A Bruxelles,

Il pleuvait sur Bruxelles ce jour-là. Une petite pluie fine, amicale, qui tomba juste assez pour rendre bien meuble la terre du chantier lorsque Monsieur Jacques Van der Schueren, ministre des Affaires économiques de Belgique, donna officiellement le départ des travaux en déclenchant une machine à vapeur : sous les yeux des assistants, un pieu de 100 tonnes s'enfonça en quelques secondes à plus de 10 mètres de profondeur. C'était le premier d'une série de 310, infrastructure des bâtiments qui vont s'ajouter à l'usine Citroën de Forest. Cette usine de montage a été construite en 1926, elle couvrait alors 6.632 m². Partiellement détruite par des bombardements en 1944, elle ne reprit son activité qu'en 1947. Sa production augmenta lentement pour atteindre 4.701 véhicules en 1954. C'est à cette date que fut décidée la mise en route d'un important programme d'extension de cinq ans, qui devait permettre d'atteindre en 1960 une production de plus de 36.000 véhicules. Actuellement, la cadence quotidienne est de 160 (ce qui signifie qu'une voiture sort de chaîne toutes les 3 minu-

Citroën, en pleine expansion, achète une rue

tes 17 secondes). Cet effort, joint à ceux du service commercial et du réseau d'agents sans cesse renforcé, devait porter ses fruits: pour le premier semestre de 1960, Citroën-Panhard occupe la première place du marché belge où ne s'affrontent pas moins de 90 marques mondiales d'automobiles.

Mais à peine les travaux décidés en 1954 sont-ils terminés qu'on met à l'étude un nouveau programme d'extension. Il doit porter de 160 à 270 véhicules la cadence journalière possible. Ceci revient à dire qu'en 1963 la capacité annuelle de production de l'usine aura presque doublé. En vue de cette extension, Citroën a acquis des propriétés avoisinant l'usine d'assemblage. Une rue seulement — la rue du Fondeur — séparait les nouveaux terrains des anciens bâtiments. C'est alors que la municipalité fit preuve du plus large esprit de coopération: dans l'intérêt général de la communauté, le conseil communal de Forest décida de vendre la rue du Fondeur à la Société Citroën! Dès lors, il était possible d'envisager une extension des bâtiments de l'ordre de 20.800 m² utiles, qui doivent

s'ajouter aux 66.000 mètres carrés de l'usine actuellement en fonction.

Le gros œuvre exigera un an et demi de travail. Le bâtiment, entièrement construit en béton armé, aura 30 m de haut et occupera une surface de 4.000 m². Il comprendra six niveaux dont un sous-sol et permettra, une fois raccordé à l'usine d'aujourd'hui, d'aménager des chaînes de finition rectilignes et mécanisées de 750 m de long d'où une voiture sortira toutes les deux minutes. Les ateliers de tôlerie et de peinture seront équipés pour le nouveau rythme de production. A cette fin, des installations complémentaires telles qu'un tunnel de phosphatation de 90 m de longueur, une étuve à 180° de 88 m de longueur, six cabines de peinture, 2.600 m de convoyeur aérien, sont en cours de réalisation. Quant à l'atelier de sellerie, il sera complètement réimplanté à l'étage supérieur du nouveau complexe où il disposera de 3.100 m². Les nouveaux besoins calorifiques feront passer la puissance de la centrale thermique de 11.700.000 cal/heure à 21.550.000 cal/heure. Les nouvelles cabines de transformation de

courant permettront de porter à 1950 Kw l'énergie disponible

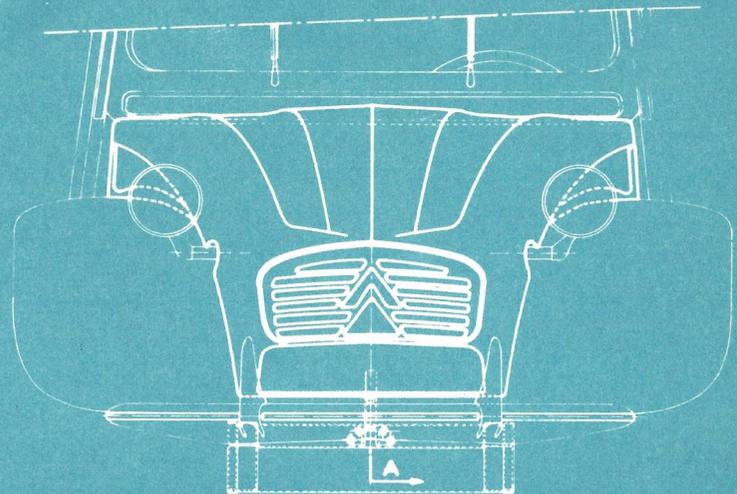
Par la mise en œuvre de ce nouveau programme d'extension, l'usine de montage de la Société belge des automobiles Citroën va prendre une place encore plus grande dans l'industrie de l'assemblage automobile du pays. D'ores et déjà, elle est une brillante image de la coopération franco-belge. C'est sans doute pourquoi à la fois le ministre belge des Affaires économiques, Monsieur Jacques van der Schueren et l'ambassadeur de France, Monsieur Bousquet, avaient tenu à venir, aux côtés de Monsieur Pierre Bercot, président directeur général de la Société Citroën, sceller la première pierre des nouveaux bâtiments. Quelques heures plus tard, Monsieur Bercot devait les en remercier en ces termes:

“Vous êtes là, Monsieur le Ministre, vous êtes là, Monsieur l'Ambassadeur, et je vous remercie profondément d'être venus, nous témoignant ainsi que notre joie déborde d'un cercle étroit et fermé et que notre action intéresse la nation belge, la nation française, et par là même l'Ouest de l'Europe”.

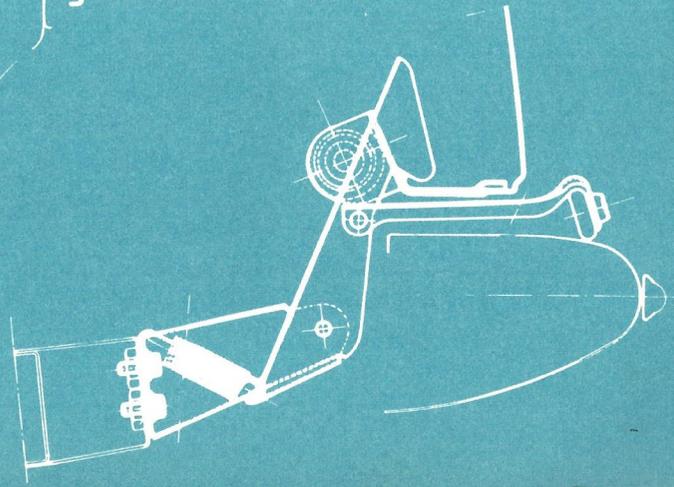
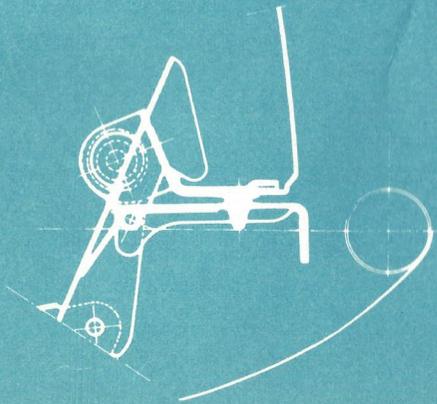
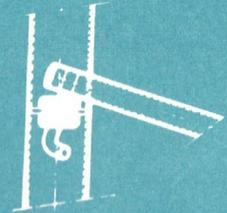
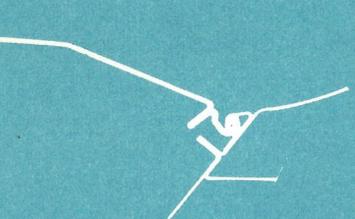
200W

la





une mécanique de luxe...



Vous savez...

...que la 2 CV est une voiture aussi confortable qu'économique...

Mais savez-vous...

...que cette voiture est une mécanique d'avant-garde, une mécanique progrès, et qu'elle coûte très cher à fabriquer ?

Vous ne le croyez pas ? Vous voulez des preuves ? Alors lisez ce qui suit.

Savez-vous...

...que la fabrication du moteur de la 2 CV fait appel à la thermique des métaux ?

La bielle est l'organe qui assure la liaison entre le piston et le vilebrequin. Sur la plupart des voitures, les colliers de pieds de bielle sont vissés autour du vilebrequin sur des coussinets

minces à coquilles d'acier garnis d'une couche de métal anti-friction. Le vilebrequin est fait d'une pièce et l'on rapporte ensuite sur lui les coussinets où l'on fixe les pieds des bielles au moyen de vis et d'écrous.

Sur la 2 CV, comme sur certaines voitures de sport, les bielles sont complètement fermées et c'est le vilebrequin qui est fait de plusieurs pièces. Mais le vilebrequin est une pièce qui travaille énormément (des milliers de tours/minute). Il fallait donc rendre particulièrement solide l'assemblage qui compose celui de la 2 CV.

Alors ?

Alors, on a fait appel à un procédé fort coûteux : la thermique des métaux. Les pièces sont usinées à des tolérances de l'ordre d'un micron, puis la partie mâle est trempée dans l'azote liquide (-170°). Suivant une loi bien connue, le métal se rétracte. On emmanche alors la partie mâle dans la partie femelle. Revenant à température normale, le métal se dilate et... le vilebrequin est plus solide que s'il avait été forgé d'une seule pièce. Très simple, très solide... et très cher.

Savez-vous...

...que grâce à système de ressort, la 2 CV conserve toujours un rendement maximum ?

Vous savez que le vilebrequin, qui commande le mouvement des pistons, est relié à l'arbre à cames qui commande, lui, le déplacement des soupapes. La liaison vilebrequin-arbre à cames se fait par un engrenage réglé pour obtenir l'ouverture des soupapes à l'instant optimum : c'est ce qu'on appelle le "calage de distribution". De ce réglage dépend le rendement du moteur. Mais avec l'usure de l'engrenage, un certain jeu intervient entraînant une baisse de puissance.

Alors ?

Alors, on a coupé en deux dans le sens de la hauteur la roue d'engrenage et monté les deux parties avec un léger décalage, que maintient un ressort. Ce ressort intervient au fur et à mesure de l'usure des dents pour les maintenir au contact, supprimant toute possibilité de jeu. La 2 CV aura donc toujours un rendement maximum. Mais cette solution exige des manutentions et des pièces supplémentaires, un travail de précision et, donc, coûte cher.

Savez-vous...

...que tout a été fait pour que la canalisation d'huile de votre 2 CV soit "sans histoire" ?

La 2 CV étant à refroidissement à air, l'huile, seul fluide en circulation dans le moteur, risquait de trop chauffer... si un radiateur à huile n'avait été inséré dans le circuit. La 2 CV est l'une des seules voitures au monde à être ainsi équipée. Vous ne risquez pas de rupture de vos canalisations d'huile, qui sont réalisées par forage direct dans le carter moteur, procédé qui exige une fonderie très précise... et très chère.

Le carter de la 2 CV ne peut avoir de fuite. Lorsque les pistons d'un moteur automobile se rapprochent, ils créent une surpression qui pourrait provoquer une fuite d'huile, si un reniflard ne jouait le rôle d'une soupape. Les vapeurs d'huile sont récupérées puis dirigées sur le filtre à air et aspirées pour servir au graissage des hauts des pistons. Il n'est pas nécessaire d'ajouter de lubrifiants spéciaux dans l'essence, le graissage des pistons est automatique.

Savez-vous...

...que toutes les vitesses de la 2 CV sont synchronisées; que les synchros sont surabondants et "positifs"; et que l'on ne peut passer les vitesses que quand les pignons tournent au même rythme? Le conducteur ménage donc sa boîte de vitesses et fait ainsi des économies.

Savez-vous...

...que l'adhérence de la 2 CV est extraordinaire grâce au "batteur" placé sur chacune des roues, procédé original qui supprime le rebondissement des roues sur le sol par l'effet d'une masse à inertie contenue dans chaque batteur. C'est à l'inverse du système classique un amortissement des organes non suspendus qui est ici réalisé. C'est un des secrets de la tenue de route de la 2 CV.

Savez-vous...

...que la charge augmente la fréquence d'oscillation de l'essieu, qu'une diffé-

rence de charge peut entraîner des différences d'oscillation entre l'essieu avant et l'essieu arrière: que ce phénomène désagréable s'appelle le "galop", mais que sur la 2 CV, deux pots de suspension à inter-action (les roues sont reliées deux à deux dans le sens de la longueur) prévient ce phénomène?

Savez-vous enfin...

...que la 2 CV n'a pas de pannes d'allumage parce que la transmission est directe grâce à une bobine à deux sorties qui permet de supprimer le delco; et que la transmission de mouvement entre le moteur et la dynamo ainsi qu'entre le moteur et le ventilateur se fait sans courroie: un cône sur l'extrémité du vilebrequin entraîne directement l'induit de dynamo et le ventilateur.

Vous ne le saviez pas?

Vous le savez maintenant, la 2 CV est une mécanique-progrès, une mécanique de luxe qui ne coûte cher qu'...au constructeur.

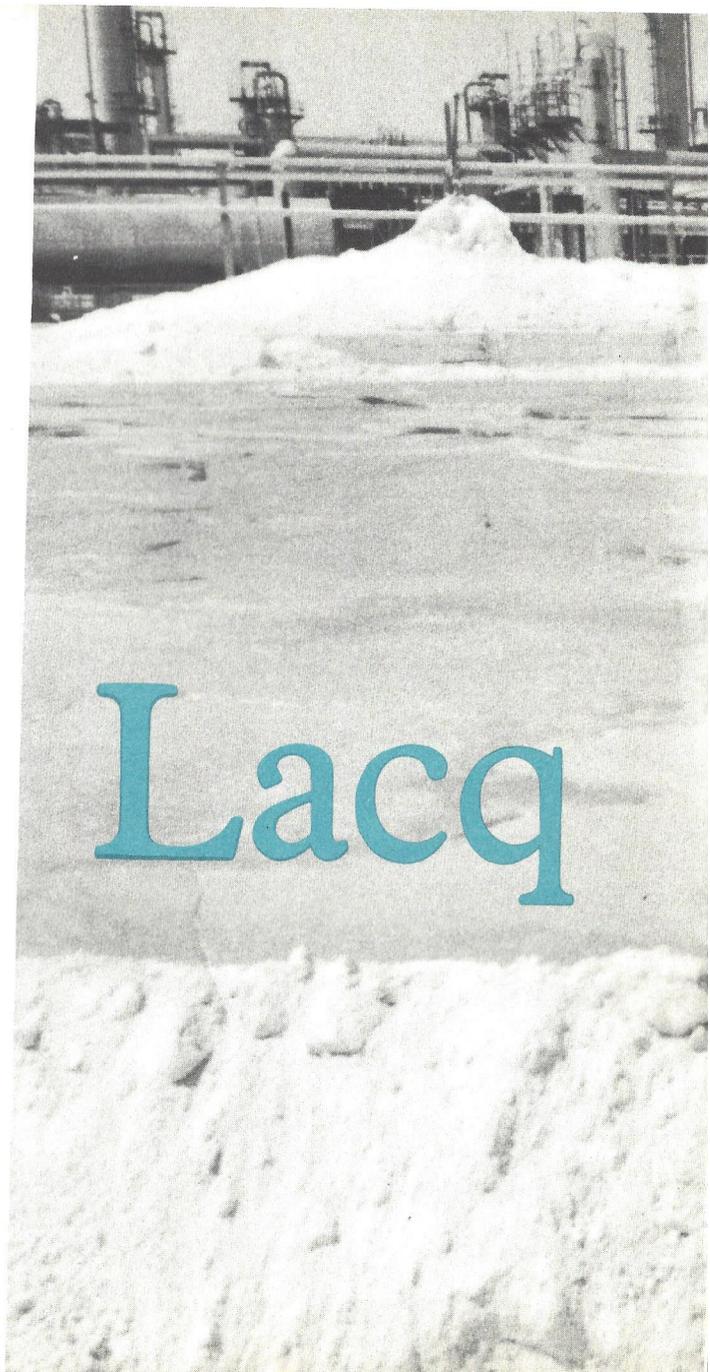
A la fin de l'année 1951, au forage profond de Lacq 3, la sonde atteignait 3.500 mètres lorsque se produisit une violente éruption de gaz. Il fallut 2 mois au "pompier volant" américain Myron Kinley, pour maîtriser ce jaillissement qui marquait la découverte du gisement de gaz naturel de "Lacq profond".

Avant de pouvoir l'exploiter, la Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine, société anonyme de droit privé dans

Le gaz de Lacq

laquelle l'État possède une participation majoritaire (53 % du capital) dut faire face à de graves difficultés. Le gaz de Lacq contient une forte proportion d'acide sulfhydrique et d'anhydride carbonique qui exercent sur les conduites

Nouvelle richesse, le soufre extrait du gaz naturel de Lacq. ►





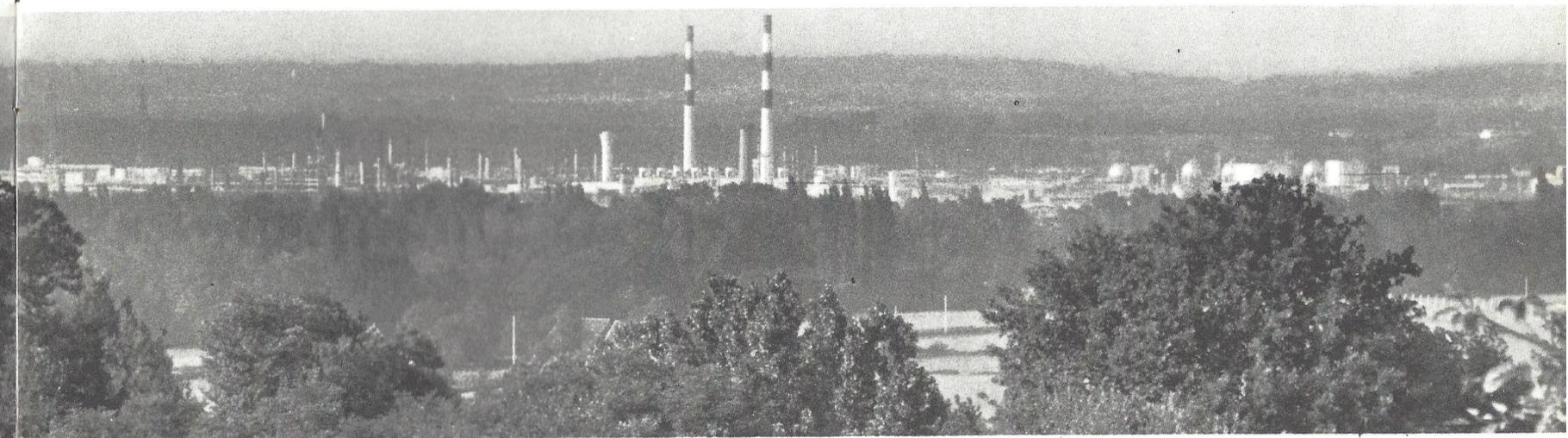


▲ Vue générale des installations de Lacq.

◀ La haute silhouette des réservoirs à eau.

d'acier une action de "corrosion fissurante". Les métallurgistes français, en collaboration étroite avec les techniciens de la S.A.T.M.A., parvinrent cepen-

emportent le gaz épuré à travers la France. Le gaz atteint aujourd'hui Paris, Vannes et Besançon. Son pouvoir calorifique est le double de celui du gaz



dant à mettre au point des aciers spéciaux qui résistent à l'action des acides.

Le gaz ainsi extrait est traité pour donner différents sous-produits : butane, propane, essence, éthane et bientôt benzène. 4.322 kilomètres de canalisation

de houille. Une vaste installation de stockage souterrain a été mise en place à une cinquantaine de kilomètres au nord-ouest de Lacq, à Lussagnet. Elle permet d'emmagasiner à 500 mètres de profondeur 500 millions de m³ environ.



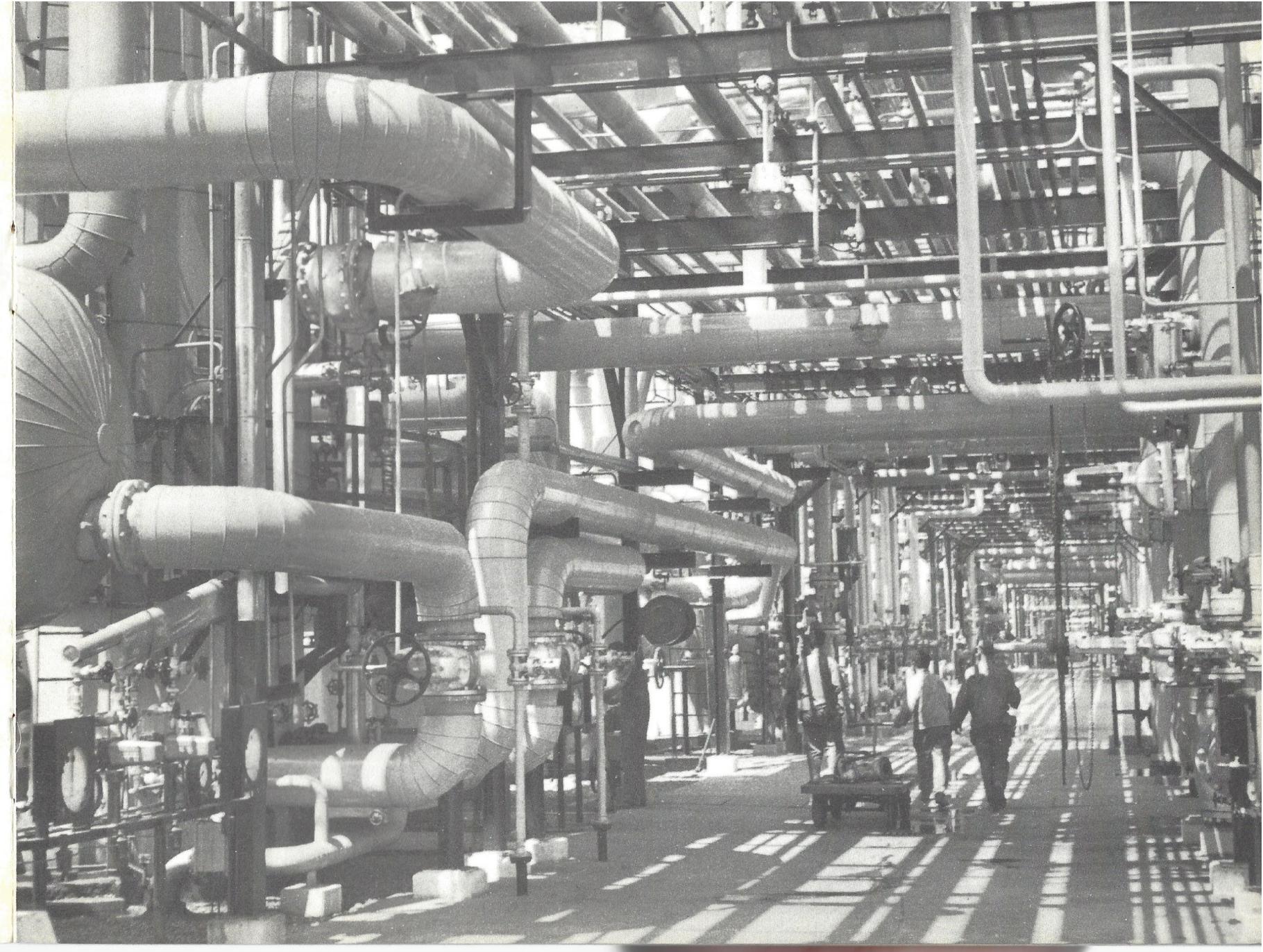
▲ Un puits de forage, avec sa réserve de tubes.

Le circuit mystérieux des canalisations d'une usine presque entièrement automatique. ►

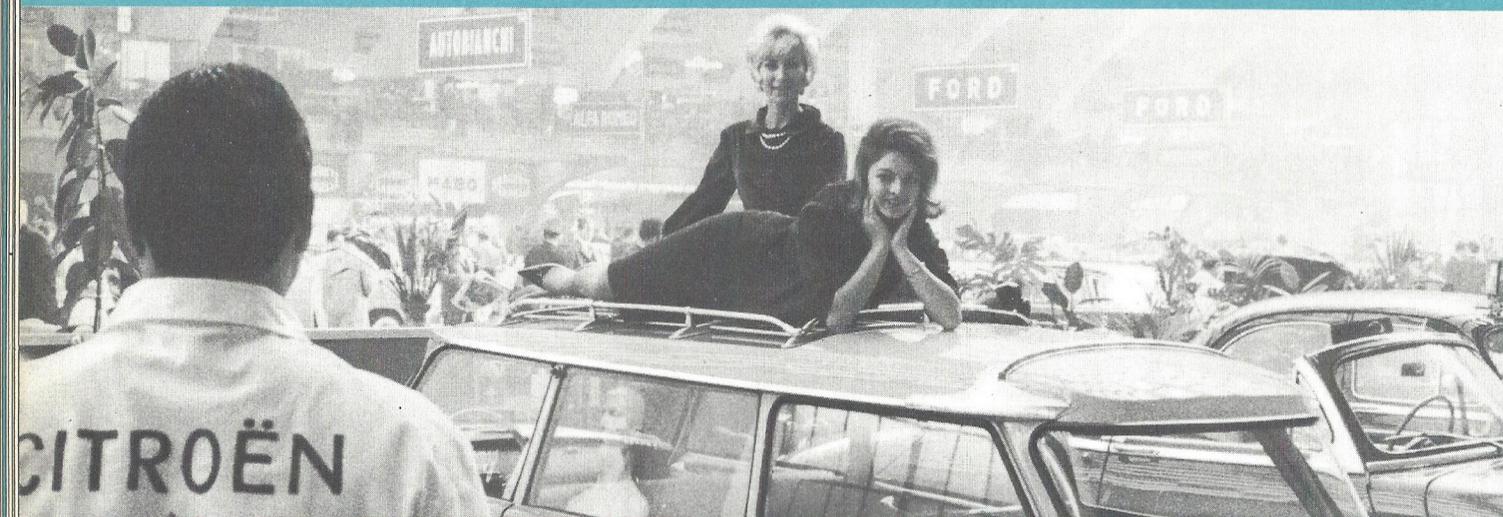
Mais le gaz de Lacq a été pour la France la source d'une nouvelle richesse. Les gaz acides sortant de l'unité de désulfuration sont traités en vue de la récupération du soufre. Lacq en produira prochainement 1.400.000 tonnes et la France est d'ores et déjà devenue le second pays producteur du monde. L'exportation se fait par Bayonne.

Lacq a donné naissance à toute une industrie. Alimentée en énergie par une centrale électrique qui utilise le gaz de Lacq, une usine d'aluminium produit déjà 50.000 tonnes par an. Les industries pétro-chimiques se développent. Autour de Lacq une ville nouvelle est sortie de terre : Mourenx, qui comprendra 3.000 logements.

En 1961, les 38 puits de l'usine de Lacq produiront : 4 milliards 750 millions de m³ de gaz épuré, 130.000 tonnes de propane et de butane, 260.000 tonnes d'essence, 1.400.000 tonnes de soufre. Lacq fournira donc une contribution importante à la remise en équilibre de la balance commerciale française.



A TURIN : LE



Le 2 novembre, jour même de l'ouverture du Salon de Turin, le Président de la République italienne inaugurerait officiellement le Musée de l'Automobile de Turin, appelé « Musée Carlo Biscatti di Ruffia » en mémoire de son fondateur.

Situé au sud de la ville, au bord du fleuve et face aux collines, entouré de pelouses fleuries, il est constitué de deux larges bâtiments à trois étages, reliés par des galeries. Il occupe une aire de 8.000 m².

La façade forme une large courbe convexe

de 114 m de long. Elle est entièrement portée par une armature d'acier de 60 t, posée sur quatre grands piliers de béton couverts en métal inoxydable.

C'est en 1932 que l'idée en fut émise pour la première fois, par Cesare Goria Gatti et

SALON

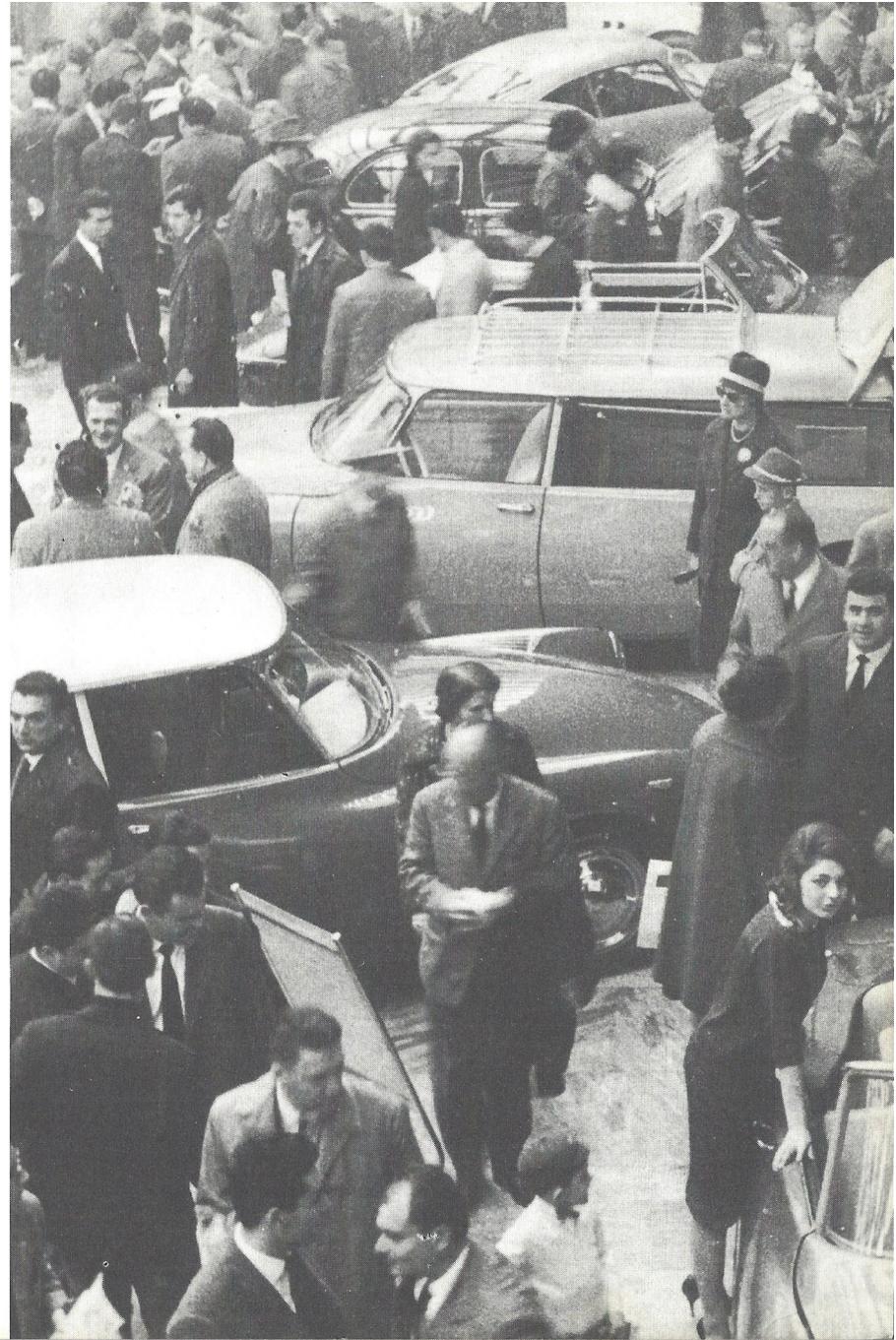
OÙ LE STAND CITROËN

A CONNU UN DOUBLE SUCCÈS

D'AFFLUENCE ET D'ESTIME



le Comte Roberto Biscaretti di Ruffia. Carlo, fils de ce dernier, commença à rassembler les éléments de la future collection. Assez rapidement la municipalité de Turin accorda son appui à l'entreprise et offrit le stade communal comme local provisoire.





En 1956, considérant la valeur historique et technique du matériel qui avait été rassemblé, les principales marques italiennes d'automobiles, d'accessoires, les sociétés pétrolières et les compagnies d'assurance, les banques et diverses associations se joignirent à la municipalité pour créer le musée. Carlo Biscaretti fut nommé président. A sa mort, en septembre 1959, son fils, Rodolfo hérita de sa charge.

Aujourd'hui, le musée terminé est ouvert au public. En dehors des véhicules exposés le musée possède diverses sections particulières : du pétrole, des pneumatiques, de l'Automobile Club d'Italie, de la carrosserie (son évolution depuis l'origine jusqu'à l'époque actuelle), des voitures de sport, ainsi que la section technique où est présentée une sélection de moteurs et de châssis.

Le musée dispose en outre d'une importante bibliothèque d'ouvrages techniques et historiques ainsi que de nombreuses revues en plusieurs langues. Les visiteurs peuvent les consulter dans la salle de lecture. Enfin, un auditorium de 350 places à l'aménagement ultra-moderne pourra servir au congrès, aux conférences et aux projections de films.

Le musée possède 120 spécimens d'automobiles, parmi lesquels on remarque une reconstitution fidèle du Fardier de Cugnot (1769, vitesse maxi : 3 km à l'heure dans les rues de Paris), une Bordini de 1854 (consommation : 30 kg de coke à l'heure pour une vitesse de 8 km à l'heure), une Léon Bollée

de 1896, un fauteuil à vapeur Stanley de 1898, un Phaëton Benz, une Panhard-Levassor B 1, une De Dion-Bouton et une 3 CV 1/2 Fiat, toutes quatre de 1899, une Ford de 1908, la 5 CV Citroën de 1922, etc.

Dans leur musée, les Italiens ont accordé à Citroën une éclatante consécration, puisque la seule voiture moderne exposée est une DS 19.

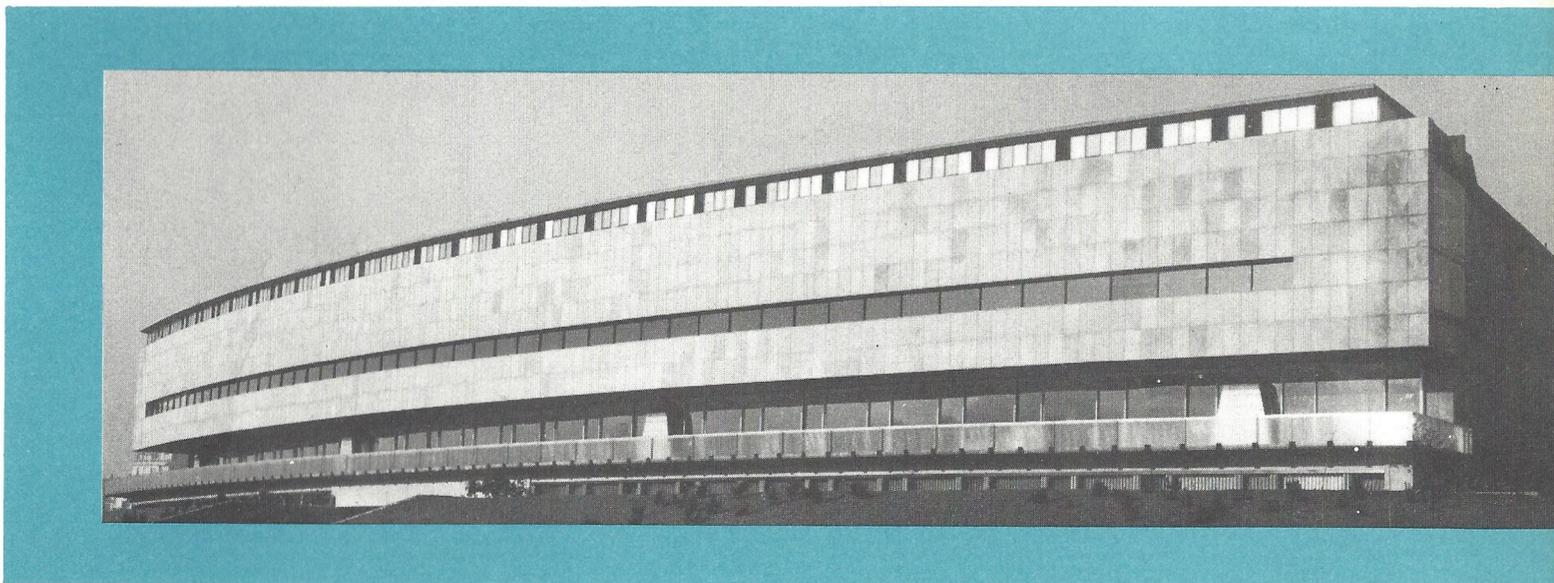
Dans la salle réservée aux carrosseries, elle offre à tous les regards ses lignes très pures. Comme à la Triennale Esthétique de Milan en 1957, dont elle obtint le grand prix, elle est représentée sans roues, reposant sur un piédestal comme une sculpture sur son socle. Son carénage intégral lui donne l'aspect d'une magnifique fusée noire prête à s'élaner vers l'avenir.

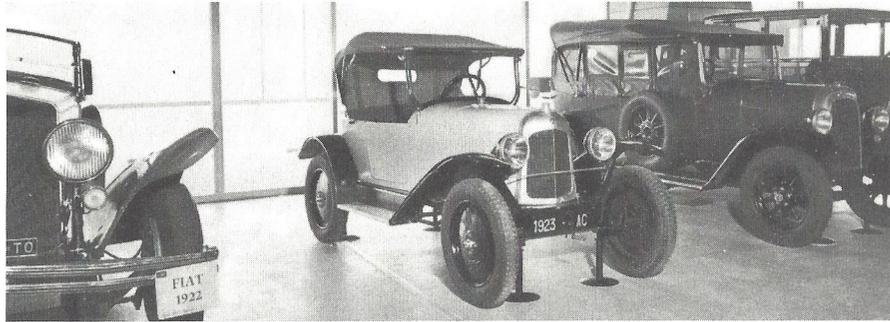
Le guide officiel du musée la décrit ainsi : « La Citroën DS 19 représente la véritable carrosserie de notre temps (la carrozzeria tipo dei nostri giorni). Sa structure portante est complètement métallique, en tôles d'acier soudées électriquement, très rigides, d'un poids minimum, sa forme est très aérodynamique. Les ailes, les phares, etc., sont incorporés au dessin général de la voiture... »

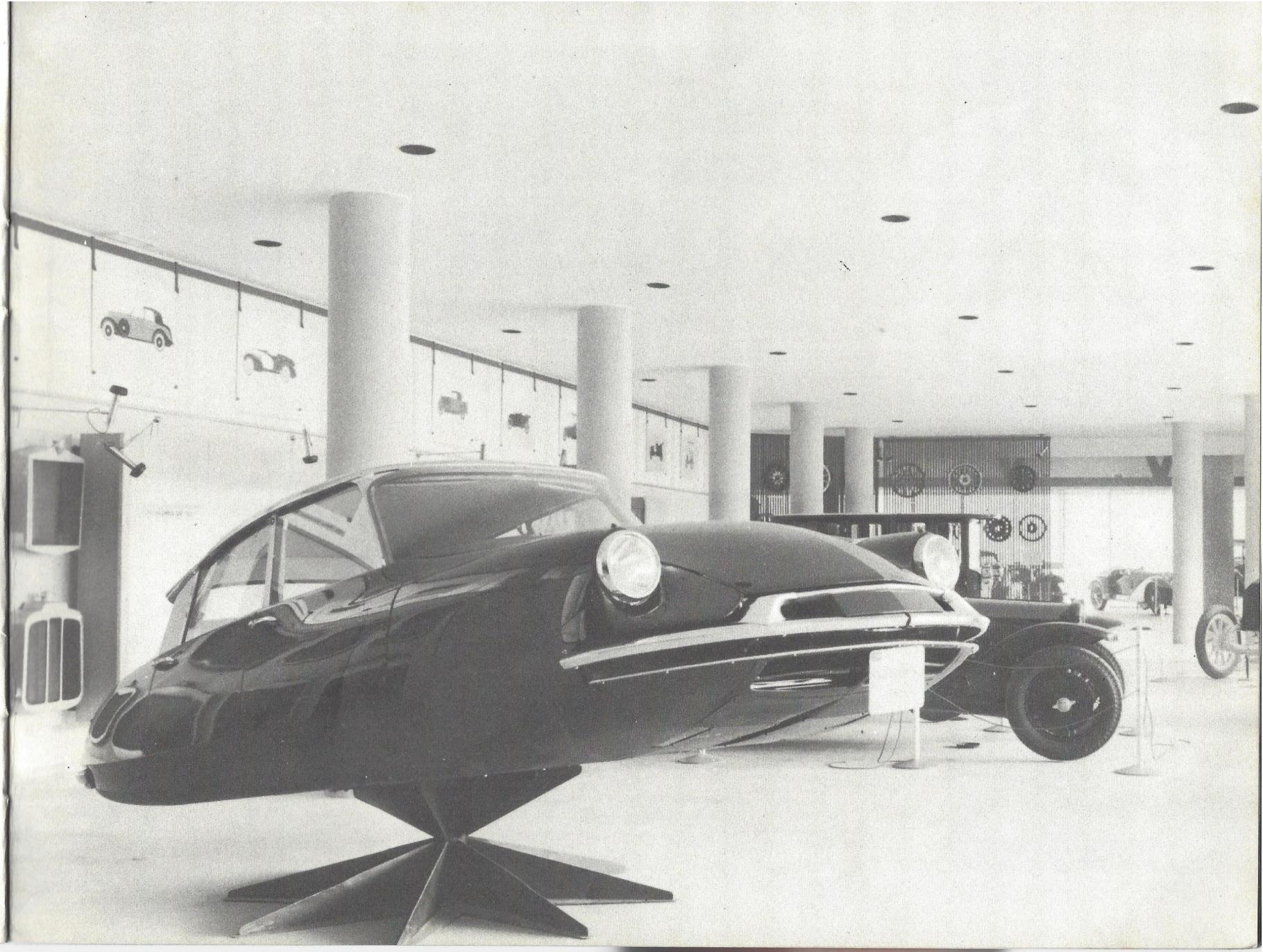
Que ce témoignage vienne de Turin est un gage d'objectivité. Comme l'est le fait, significatif, que cette place d'honneur ait été attribuée à Citroën par des hommes dont beaucoup se sont illustrés dans l'art des carrosseries, mais dont les conceptions ont abouti souvent à des réalisations très différentes des nôtres.

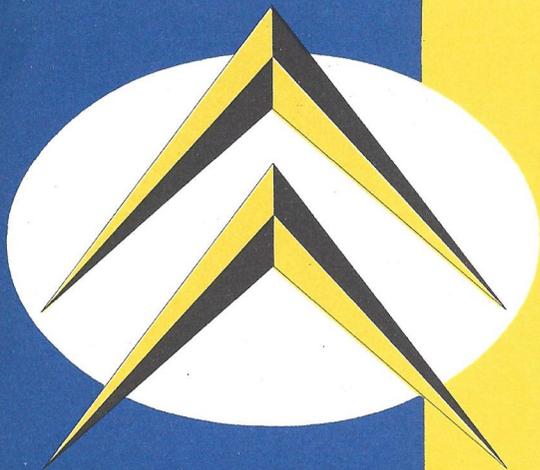
ET LE MUSÉE

OU LA DS REPRÉSENTE LA VÉRITABLE CARROSSERIE DE NOTRE TEMPS









CITROËN

Ets LAPIERRE

1 Km A GAUCHE RN1

Tél. 111



SERVICE CITROEN

voici

votre signalisation :

simple, visible,

efficace

Le but de ce panneau :

Indiquer à tout possesseur de Citroën qu'il trouvera chez vous
une station bien équipée et un atelier spécialisé,
où le meilleur accueil et le meilleur service lui seront assurés.

Un seul coup d'œil suffit :

CITROËN

votre nom,
le numéro de téléphone,
la direction à suivre.

Rien de plus. On vous connaît. On sait que vous êtes présent.

Le choix de l'emplacement :

Il est essentiel ! il faut que l'automobiliste ait "le temps de lire".

Adoptez les couleurs et le texte, très simples, de la photo ci-contre.

Adressez vos demandes de renseignements au Département Après-vente
133 Quai André Citroën, Paris 15^e, qui vous conseillera.



SAVIEM

Liquor

 **CITROËN**
87^e FEUILLADE
12 Av. P. Roosevelt - BRIVE
TEL. 24 30 75

CHAUFFAGE

20.000

kilomètres
d'Europe buissonnière
avec Décatoire et Royer,
Prix Citroën 1960
du Tour du monde

La 2 CV s'est vite révélée le parfait instrument des expéditions lointaines. Ces raids, toujours exécutés sur la seule initiative des propriétaires de l'usine, ont suscité dans la jeunesse du monde entier un intérêt considérable.

C'est pourquoi Citroën, tout en continuant à laisser leur entière initiative aux voyageurs, a décidé en 1957 d'attribuer chaque année un prix à l'équipage ayant accompli le voyage le plus intéressant en ramenant les documents les plus originaux. L'itinéraire doit de préférence passer par des pays de langues différentes et s'étendre sur plusieurs milliers de kilomètres. Le concours est ouvert aux automobilistes de toutes nationalités voyageant en 2 CV, quel que soit le pays d'immatriculation de la voiture.

En 1957, le prix échet à Jacques Cornet et Georges Khim pour leur aller et retour Paris-Tokio (45.000 km, un livre, un film, des photos). En 1958, son montant (5.000 NF) fut partagé entre Pierre Duverger, pour son reportage sur les territoires interdits d'Afrique du Sud (17.000 kms) et l'équipe Paquier-Marc, pour leur étude ethnologique des lapons du Finnmark (15.000 kms). En 1959, il fut remporté par Jacques Séguéla et Jean-Claude Baudot ("La terre en rond" 100.000 kms autour du monde, un livre, un film, des photos). Pour 1960, le prix vient d'être attribué à deux étudiants de Lille : Michel Décatoire et Jean-Pierre Royer. Ils ont, au cours de l'été dernier, poussé jusqu'aux quatre points cardinaux de l'Europe : 20.000 kms en 2 CV, en long et en large dans le vieux continent, d'Amsterdam à Moscou, d'Ankara au Cercle polaire.

Jean-Pierre Royer est Breton. Le sourire large, le regard pénétrant, des yeux verts, éclairent un visage de granit bronzé, solidement taillé et comme poli par le vent de la mer. Un corps d'athlète, des épaules de docker, des mains de camionneur... A 25 ans, voilà un garçon qui fait le poids. A côté de lui, Michel Décatoire paraît plus petit, plus mince. Très brun, le front dégagé, des yeux marrons

qui rêvent dans un visage triangulaire, cet enfant de Douai a le physique d'un troubadour méridional. Et bien sûr, comme toujours, les apparences ne traduisent pas le réel : Royer l'athlète est un penseur distrait aux enthousiasmes brusques et faciles ; Décatoire le poète est l'homme des détails, le prévoyant, l'organisateur précis et minutieux, le mécanicien prudent.

Ils sont modestes, gentils et s'étonnent de leur chance :

- Pourquoi nous a-t-on choisis ? Pour plusieurs raisons.

D'abord parce que ce qu'ils ont fait correspond exactement au stade actuel de l'évolution des voyages en 2 CV. Aujourd'hui, cette voiture n'a plus rien à prouver. Elle a tout fait : record d'altitude, record du plus septentrional et du plus méridional parallèle, plusieurs tours du monde, des milliers de kilomètres sur tous les terrains, tous les pays, tous les continents. Pour être original, il ne reste plus guère qu'à lui faire traverser le détroit de Behring sur les glaces ! Non, pour la 2 CV le temps des records est fini, elle a désormais abordé l'époque de Monsieur Tout le Monde, elle a mis le grand voyage à la portée de tous. Ces garçons qui viennent de parcourir 20.000 kms à travers l'Europe avec une 2 CV achetée d'occasion (25.000 kms au départ) n'ont pas voulu accomplir d'exploit, ils sont partis en vacances, tout simplement. Et sans doute avec moins d'argent que la plupart des français qui partent en vacances. Ce qu'ils ont fait, disent-ils, n'importe qui peut le faire. On leur demande : Quels ont été les incidents mécaniques ? Ils prennent l'air étonné, réfléchissent et lâchent finalement :

— Huit crevaisons.

— Et encore ?

— Mais... c'est tout. Pourquoi ?

La préparation du matériel, les aménagements spéciaux ? Une minute et demie : on enlève le siège arrière que l'on remplace par un vaste coffre fermant à clé. Hop voilà ! L'organisation ? Obtenir

les visas (cela c'est long. Si long qu'ils sont partis avant et ne les ont reçus qu'à Ankara) ; décider ensuite que quoiqu'il arrive on remettra à plus tard les reproches qu'on aurait à se faire, et adopter enfin le régime de la communauté universelle pour les questions financières. Tout est dit. Le danger ? Un abcès à la jambe en Bulgarie, dû sans doute à l'alimentation balkanique. Et c'est tout. Le prix leur a donc été attribué non pour ce qu'ils auraient accompli une performance, mais bien parce qu'ils ont établi une démonstration.

Il leur a été décerné aussi pour la ténacité dont ils ont fait preuve avant le voyage. Parce qu'ils avaient envie d'aller voir si le Turc est aussi fort qu'on le dit, si le Bulgare ne se nourrit vraiment que de yogourt et si le russe se promène avec un couteau entre les dents, parce qu'ils avaient vraiment envie de partir et pas le premier sou pour le faire, ils ont travaillé un an pour préparer deux mois de vacances. Tous deux étudiants en droit et surveillants d'externat pendant la journée, ils devenaient, de 11 heures du soir à 6 heures du matin, manutentionnaires au journal " La Voix du Nord ". Ils ont aussi été démarcheurs de publicité, secrétaires d'une secrétaire (il fallait, dit Royer, recopier à l'encre ce qui était écrit au crayon), Décatoire a été terrassier, Royer a fabriqué des biscottes... Le produit de ces divers travaux était versé dans la caisse commune du voyage... Pendant un an, ils ont ainsi lutté, avec pour seul encouragement la perspective de l'aurore radieuse du départ. Il leur a fallu encore ne pas se laisser décourager par l'ironie, le scepticisme de la famille et des amis : — Si vous voulez de l'exotisme, allez donc tout simplement au cinéma ! Un jour enfin, ils eurent de quoi acheter la voiture (— Pas de problème dit Décatoire, la seule possible c'est la 2 CV), et ils partirent. Ils avaient réussi.

Une troisième raison explique l'attribution du prix : il manquait au long palmarès de la 2 CV un itinéraire européen complet. Elle avait fait plusieurs fois le tour du monde, jamais celui de l'Europe. C'est maintenant chose faite. Partis de Lille le 8 Juillet au petit matin, Décatoire et Royer y revenaient le 13 Septembre après avoir bouclé la boucle européenne à travers une quinzaine de pays dont ils ont pris ces " photographies d'amateurs " :

- l'Allemagne : tout le monde travaille et commence à se demander pourquoi.
- l'Autriche : vieille dame bon enfant qui vit de ses souvenirs.
- la Yougoslavie : six peuples qui se détestent en s'aimant.
- la Grèce : ruse et sourire face aux barbares touristes.
- la Turquie : bazar de l'Europe.
- la Bulgarie : un peuple hors du temps récupère mille ans de guerre.
- la Roumanie : un cheveu latin sur la soupe slave.
- l'U.R.S.S. : fonctionnaire et propagande, voies étroites vers les

lendemains qui chantent.

- la Finlande : une forêt reposante coupée de lacs paisibles.
- la Suède : la richesse malade d'ennui.
- la Norvège : l'esprit vient de la mer.
- Quant au Danemark, disent-ils, c'est la Hollande ! Et par voie de conséquence, la Hollande, pour eux, c'est le Danemark.

De ce voyage de vacances, ils ont ramené un film (" vraiment trop mauvais pour être montré " disent-ils) et un reportage, court, rapide, mais si sincère, si amusant, si sympathique que c'était un autre motif de leur attribuer ce fameux prix auquel ils s'attendaient si peu.

Nos lecteurs pourront en juger puisque nous allons publier de larges extraits de ce récit. Pour ceux qui n'auraient pas le temps de les lire, Michel Décatoire et Jean-Pierre Royer ont résumé leurs impressions, sous forme de " flash " ainsi que disent les (vrais) journalistes :

Ce qu'ils se sont efforcés de faire : s'intégrer, être grecs en Grèce, danois au Danemark.

Ce qu'ils ont le plus admiré : les vieux monastères balkaniques.

Ce qui les a séduit : la sérénité des paysages finlandais.

Ce qui les a impressionné : les dimensions de l'Université de Moscou.

Ce qui les a étonné : voir dans un monastère roumain l'effigie des dirigeants du parti communiste voisiner avec les icônes.

Ce qui les a fait réfléchir : Cette réflexion d'un très vieux paysan russe : " — Si nous ne sommes pas heureux, peut-être que nos petits-enfants le seront ".

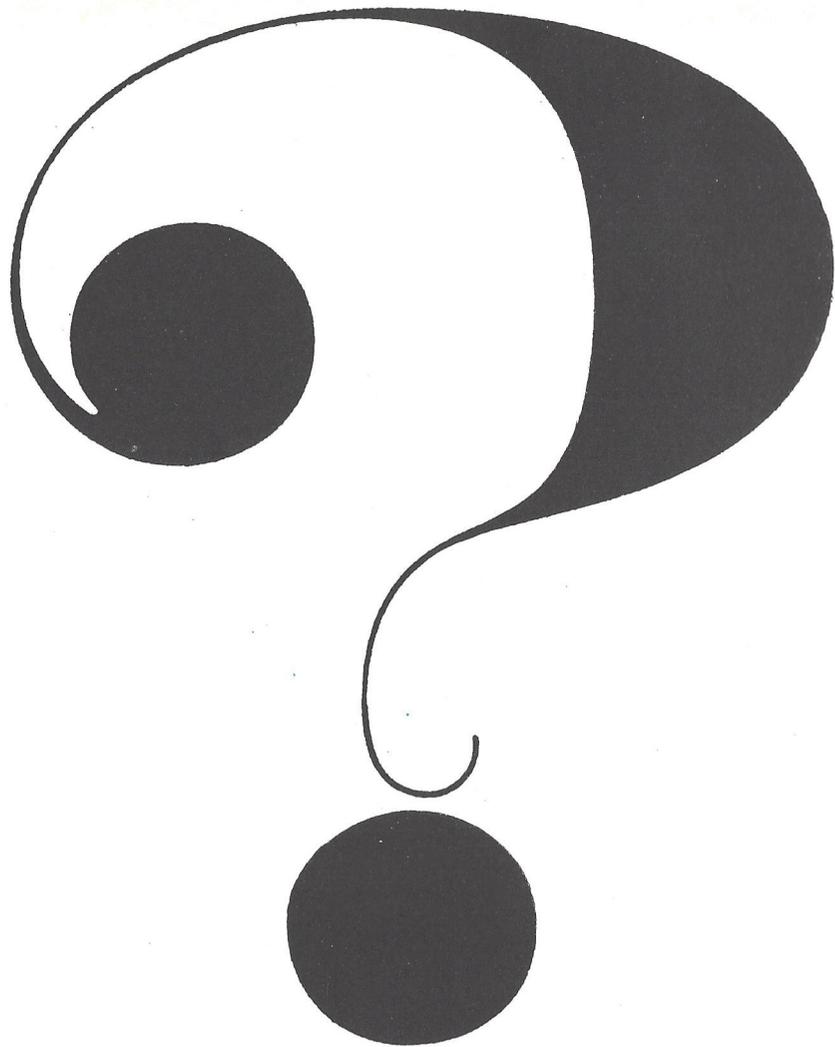
Ce qui les a embarrassé : la langue finnoise.

Ce qui les a désolé : trouver au Cap Nord boutique de souvenirs pour touristes.

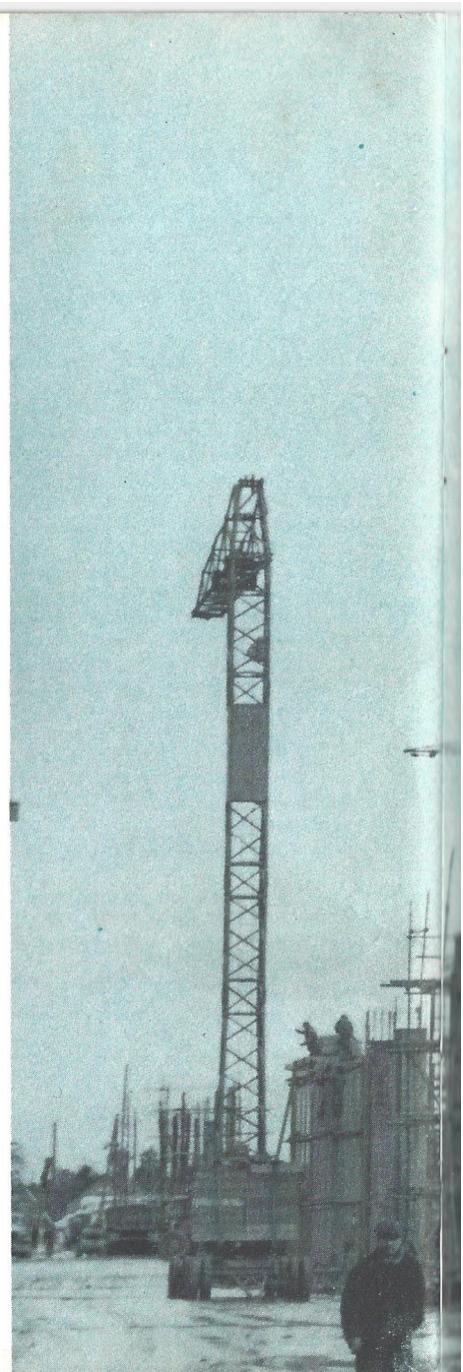
Ce qui leur a paru le plus difficile : parvenir à modifier leur itinéraire en U.R.S.S.

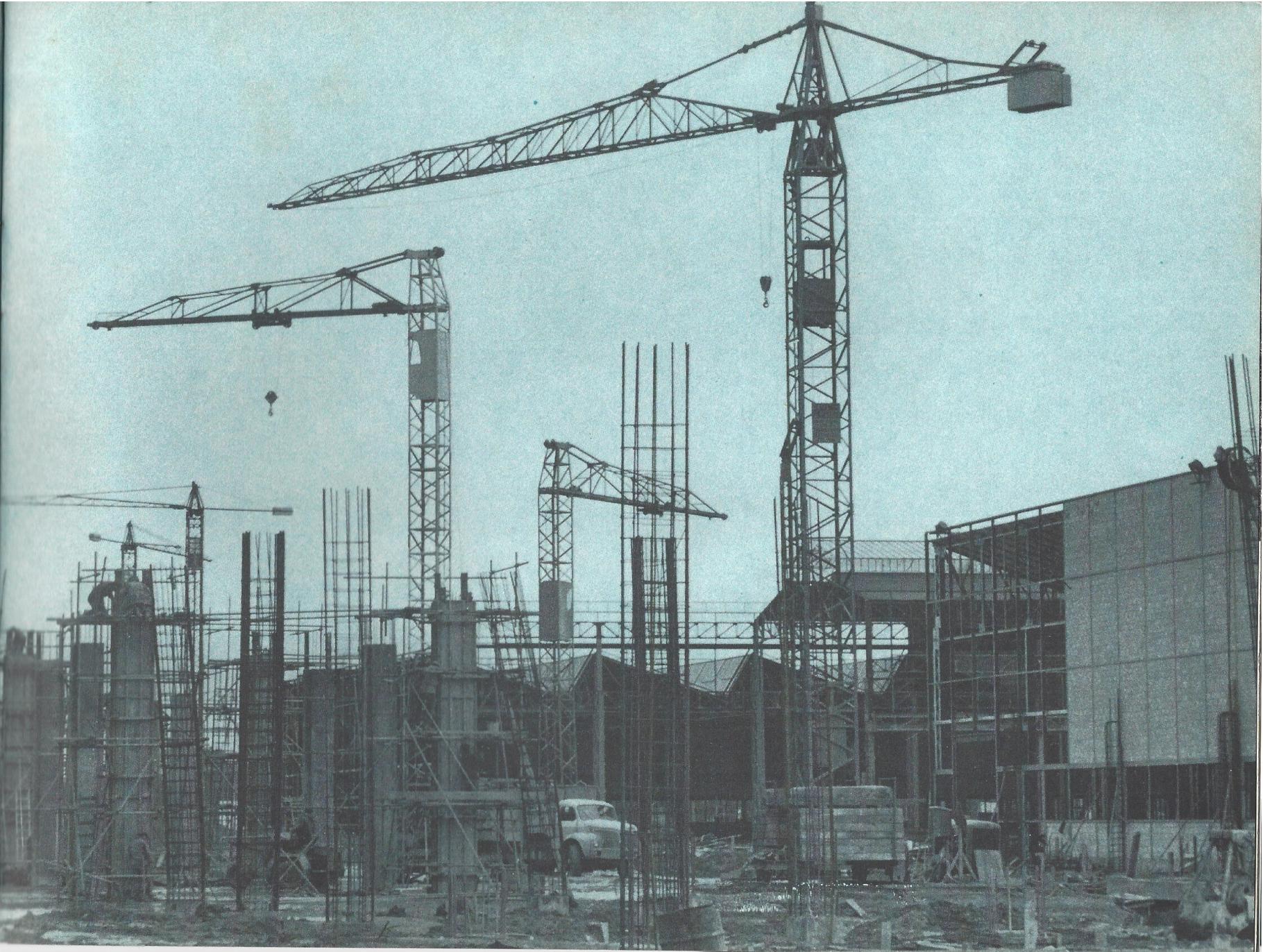
Ce qu'ils ont vu de plus insolite : les " blousons noirs " de Leningrad, représentants, au sein de la plus totale collectivisation, d'une certaine jeunesse marginale non intégrée au régime. Ils vivent en bande et pratiquent le marché noir des produits occidentaux, se ruant sur le voyageur pour acheter frénétiquement chemise en nylon, chaussettes, vêtements, montre, etc... Les opérations se traitent en pleine rue mais autant que possible à l'écart de la foule. La langue commerciale est un anglais approximatif : vous vendez ça ?... et la conversation se poursuit par gestes. Le plus grand sérieux est de rigueur, il s'agit d'affaires. C'est ainsi que Royer et Décatoire virent un jour venir à eux un bambin au teint rose qui ne pouvait avoir plus de quinze ans. Avec gravité, il se présenta :

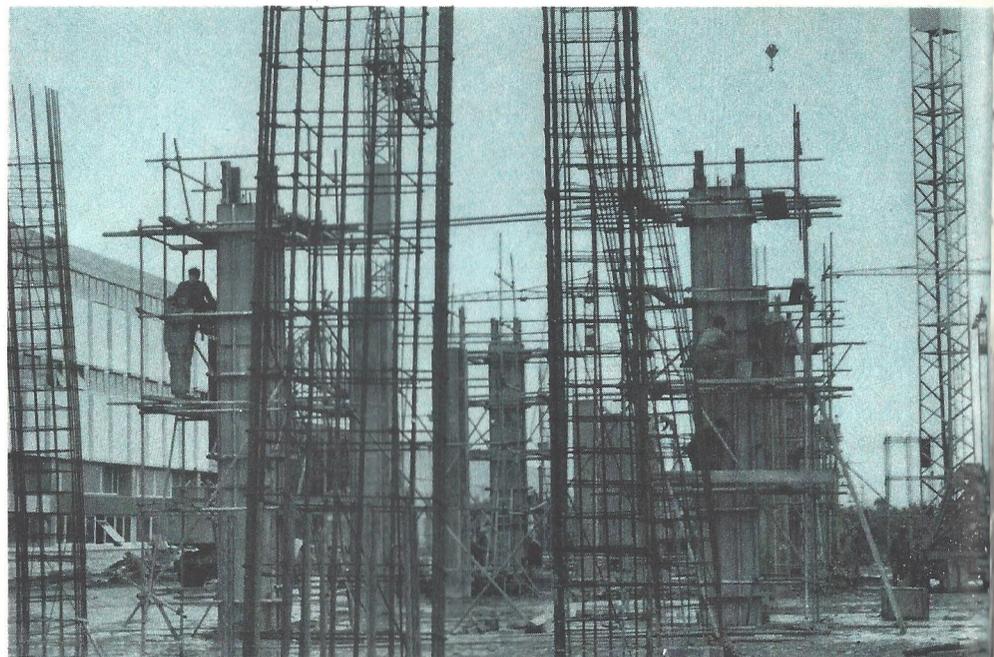
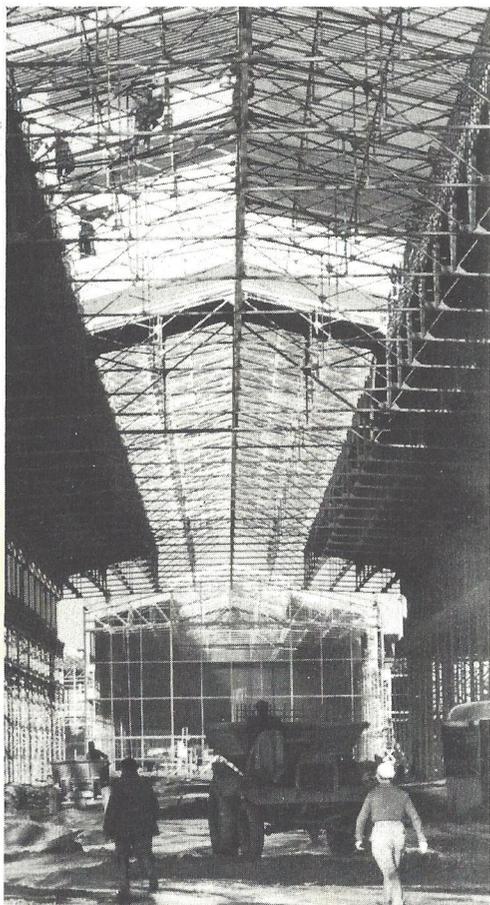
— I am a businessman.



OÙ EN EST RENNES-LA JANAIS ...

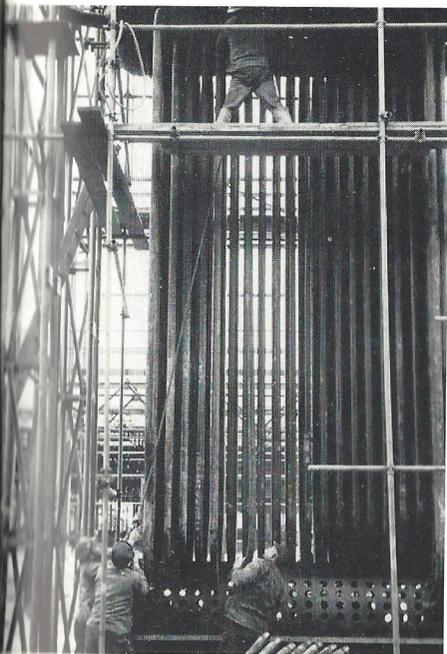




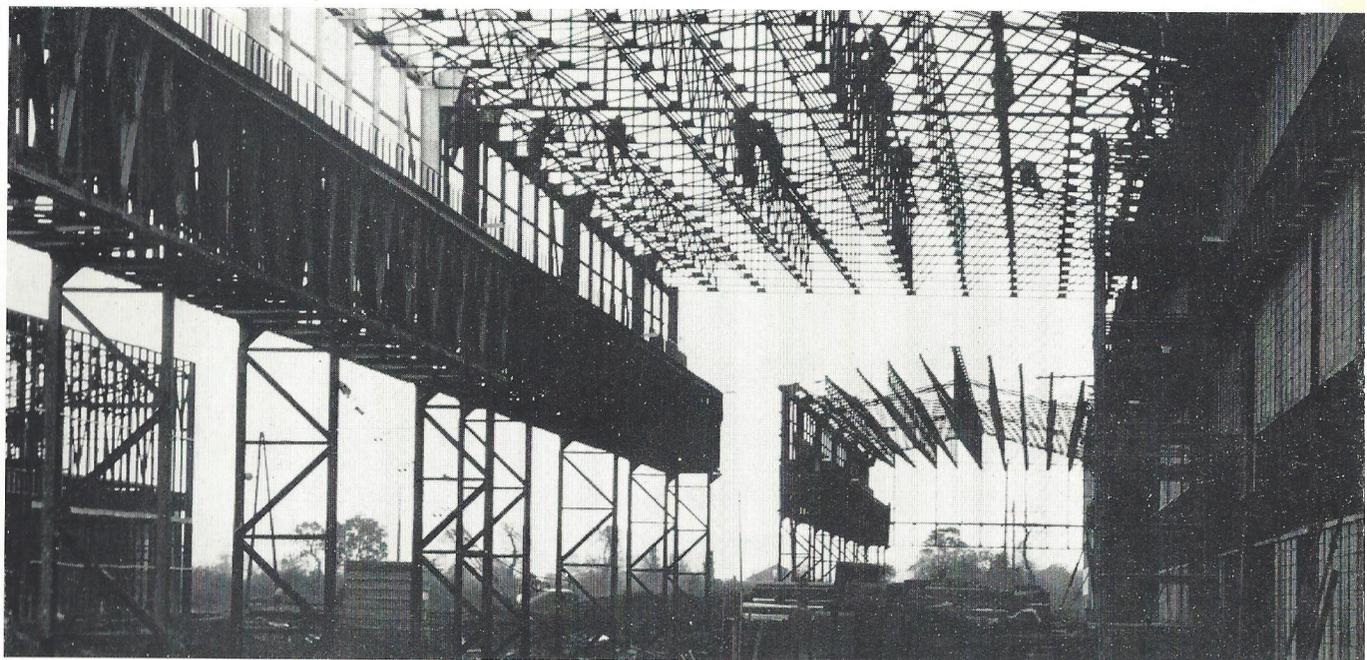


Les restaurants : situés dans la piste centrale, construits sur pilotis pour dégager les circulations au sol, ils pourront servir 3.000 repas.

Construction des grands halls de stockage au long des ateliers de peinture et de ferrage.



*Montage des chaudières
réalisé en plein air sans attendre
la construction du bâtiment,
pour satisfaire à temps
aux besoins des ateliers en vapeur.*



*Montage des halls de déchargement
des wagons et des camions.*



*Equipes de peintres au travail
sur les lanterneaux des halls de stockage.*



*Un des halls d'emboutissage
en cours d'installation.
Au fond, bâtiment E,
annexe à l'emboutissage
où l'on prépare
les outillages de presse.*



*Galerie technique souterraine
destinée à la distribution des fluides
dans les différents ateliers.
Cette galerie s'allonge sur environ 750 mètres
avec 7 kms de tuyauteries diverses.*

Pour Paul Frère : vacances en Italie

Paul Frère, vainqueur des "24 heures du Mans" a passé ses vacances en Italie. Sa femme, ses trois filles et les bagages ont tenu à l'aise dans la 2 CV familiale.



Pour Séguéla : école en Norvège

A Oslo une école de religieuses françaises a choisi le livre de Baudot et Séguéla "La terre en rond" pour l'enseignement du français. La 2 CV fait école !

Pour Jean Galou : consécration en France

Jean Galou, qui vient de remporter le titre de champion de France 1960 des Aspirants, est né le 20 juillet 1928 à Laissac dans l'Aveyron. Venu à la compétition en mars 1960, il ne devait pas tarder à confirmer ses brillantes qualités. Au volant d'une ID 19, il obtenait les résultats suivants :

Rallye de Picardie : 1^{er} classe 1600 à 2 litres.
Tour de l'Oise : 1^{er} classement Aspirants, et
1^{er} classe 1600 à 2 litres.

Rallye de l'Armagnac : 1^{er} des Aspirants.
Rallye Cognac et Charente : 2^{me} des Aspirants.

Pour Bergschneider : victoire en Allemagne

Horst Bergschneider vient de remporter sur Citroën ID 19 le championnat d'Allemagne 1960 pour voitures de tourisme dans la catégorie 2.000 cm³. Le titre est décerné au terme de plusieurs épreuves qui donnent lieu à un classement par points. Il exige donc une grande régularité des pilotes et des machines.

Horst Bergschneider est né en 1919 à Munster en Westphalie. Il réside maintenant à Regensburg avec sa femme et sa petite fille de dix ans. Avant de s'intéresser à l'automobile, il fut longtemps journaliste. Il aime cultiver des fleurs dans son jardin pendant les rares temps libres que lui laissent son travail et la préparation des rallyes. Il dit de son ID 19 : " On ne peut pas payer sa tenue de route avec de l'argent".

60: BILAN

Citroën remporte

deux des trois prix

du Championnat de France

DE

L'ANNEE

Championnat de France féminin

1ère Claudine Vanson.

Championnat de France des débutants

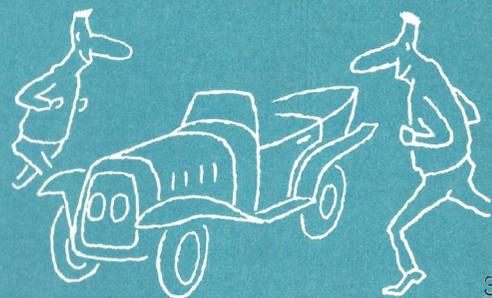
1er Jean Galou.

Championnat de France masculin

2ème René Trautmann.

Championnat d'Europe

2ème René Trautmann.



Autos et jumeaux

par Bosc





4

Ce numéro, le sixième de la revue "Le double chevron", organe de liaison des concessionnaires et des agents Citroën, a été achevé d'imprimer à Paris le 13 Janvier 1961.

Crédits photographiques : pages 4 à 9, André Martin / 16 à 21, Cartier-Bresson-Magnum / 22 à 24, Coltinelli / 25, 26, Publi Photo Torino / 27, "Auto-Revue" / 31, Studio Larivière, Brive / 35 à 39, André Martin / 40, "Les Sports", Bruxelles.

Printed in France

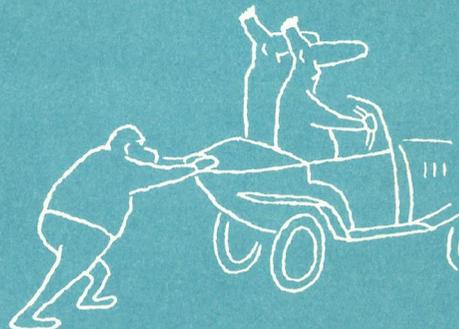
Delpire éditeur



2



3



4



1



2



3

BOSS
4912-7

SX4

Le Double Chevron / Revue mensuelle. Numéro 6.