



EDOUBLE CHEVRON

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

*Quarterly information bulletin edited by the
Citroën Company Press Service.*

sommaire :

	Page
Éditorial	3
La route des Indes en 2 CV.....	4
La vraie sécurité automobile.....	6
Chiffres de Production	9
Les rallyes.....	10
Spécial " Laponie-Napoli ".....	13
Échos.....	21
Photothèque : le Break ID.....	28
Chez l'antiquaire : la B 12.....	30

contents :

	Page
<i>Editorial</i>	3
<i>To India in a 2 CV</i>	4
<i>Real road safety</i>	6
<i>Production figures</i>	9
<i>The rallies</i>	10
<i>Kiruna-Napoli special feature</i>	13
<i>Echoes</i>	21
<i>Photograph library : ID " Safari " ...</i>	28
<i>The antiquary's corner : the B 12.....</i>	30

Rédaction, administration : Société
Citroën, Service de Presse, 133 quai
André Citroën, Paris XV^e - Téléphone :
828.72.10 - 828.73.10 - 532.27.59 - (postes
2932 - 2931 - 2099). Telex n° 27.817 Paris.

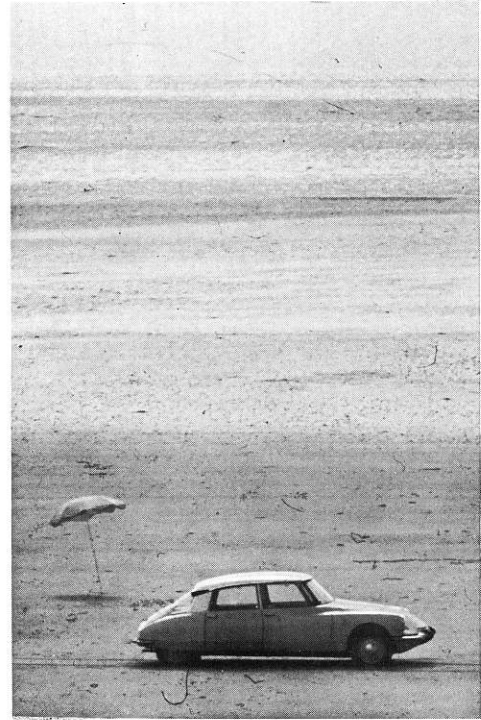


Photo de couverture : Cette plage de vacances, cette eau pailletée de lumière, cet horizon noyé d'étincelles d'argent, Barbara et Patrick sont venus du froid les retrouver. Partis de Kiruna sous la neige, il arrivaient quelques heures plus tard au soleil de Naples, après avoir parcouru d'une traite 4,500 Km en DS 21 (voir notre reportage pages 13 à 20).

Cover photograph : This vacation beach bordering a sun-dappled sea and bounded by a sparkling silver horizon was a striking contrast to the cold climate Barbara and Patrick had left only a few hours previously. Kiruna was under snow when they set out for sunny Naples, a distance of some 2,800 miles which they drove non-stop in their DS 21 (See article pages 13 to 20).

Photo André Martin (Citroën 1 A. 65)

RED'S
CITROËN
ETTERS - PARIS - URG, PA
717 - 956 - 6249

éditorial

Dans un immeuble, les locataires du début ont agrandi leur famille, certains appartements ont changé de fonction et, de résidences, sont devenus bureaux : la circulation devient chaque jour plus difficile dans les escaliers vétustes où se bousculent des gens de tous âges, de plus en plus nombreux, de plus en plus pressés. Il y a déjà eu des accidents. Les locataires réclament non seulement un escalier plus large, moins raide, moins glissant, mais encore un ascenseur moderne, rapide, adapté au nouveau rythme de vie de l'immeuble. Le propriétaire n'hésite pas : il édicte un règlement interdisant aux locataires de monter et descendre l'escalier trop vite. Il leur explique que cette « légère restriction à leur liberté » leur est imposée pour leur bien. Les gens allant plus lentement, l'encombrement et les bousculades augmentent, les accidents se multiplient. Alors le propriétaire ira plus loin : il interdira à certains d'emprunter l'escalier aux heures de pointe, il les obligera à se tenir par la main, à s'encorder, à marcher à quatre pattes et même, pourquoi pas, à rester chez eux. Cela ne vous rappelle rien ? Depuis les débuts de l'automobile, on limite périodiquement la vitesse au nom de la sécurité. Au nom de la sécurité bien des bêtises ont été dites, beaucoup ont été faites et le seront avant qu'on en revienne à cette réalité : que la sécurité se trouve avant tout dans des voies de circulation modernes et des voitures qui tiennent dessus. (Voir article page 6).

Consider a tenement block built, say, between the two wars. Many of the original tenants have produced families; some of the apartments have been turned into commercial premises; with the result that the total population of the building has greatly increased, and its well-worn stairs have become inadequate to cope with the considerable number of people using them every day. The tenants demand not merely a new staircase but a fast, modern lift. The landlord's response to this is to lay down a rule prohibiting tenants from going up and down the stairs too quickly. But this only increases the congestion on the stairs, leads to more frayed tempers. The analogy, of course, is obvious. Ever since cars first came on to the roads, speed limits have been imposed here and there from time to time, in the name of safety. A great deal of nonsense has been talked about safety, and a great many futile measures taken in its name; and this will continue until it is realized that safety is primarily to be achieved through modern roads and through vehicles that hold those roads properly (on this last point, see the article on page 6).

LA SECURITE QU'EST-CE QUE C'EST ? WHAT IS SAFETY ?

La véritable sécurité automobile est préventive, elle est fonction des qualités fondamentales de la voiture. Exemple : la DS.

Pouvoir se déplacer est pour l'homme une nécessité vitale et le développement des transports est une des caractéristiques de notre civilisation. Les hommes seront de plus en plus nombreux à se déplacer de plus en plus vite. C'est dire la nécessité de disposer de moyens de transport toujours mieux adaptés à une circulation plus dense et plus rapide. C'est poser le problème de la sécurité. La sécurité automobile dépend de trois facteurs : la route, la voiture, le conducteur.

A la différence de l'avion ou du chemin de fer, la route a pris, dans tous les pays du monde sans exception, un retard considérable - au point que ce retard a pesé sur les progrès qu'aurait pu faire l'automobile et les a limités, ou plutôt les a orientés vers un chemin étroitement borné.

Mais ni la route, ni le conducteur (perfectible seulement dans les limites humaines et surtout par l'expérience) ne dépendent du constructeur. La voiture seule est de son ressort.

Dix ans d'avance

En 1955, le premier texte de présentation de la DS 19 commençait par ces mots :

« Rouler en voiture, c'est être en sécurité, c'est être bien, c'est être vite ».

L'accent était mis d'emblée sur la sécurité. Seconde constatation : la voiture était décrite comme un objet en mouvement, il s'agissait donc de sécurité fondamentale, de la seule sécurité véritable, celle qui évite l'accident : la sécurité préventive.

Troisième constatation : dès sa naissance, la DS était définie comme une entité trinaire « sécurité - confort - vitesse ».

Le texte poursuivait ainsi : « Souvent, l'une de ces nécessités a été sacrifiée à l'autre. En fait, les différentes fonctions de l'automobile ont été jusqu'à ce jour inégalement traitées. Les vitesses aujourd'hui réalisées, la pratique de plus en plus fréquente de l'automobile, le nombre d'heures de plus en plus grand passées en voiture dans la journée conduisent la technique automobile à une révolution. La DS 19 offre un système complet de solutions au système complexe des problèmes posés ».

True road safety is prevention, and depends in the car's fundamental qualities. It is obvious with the example of the DS.

Transportation is one of man's vital needs, and its development is one of the major characteristics of our civilization: more and more men, moving faster and faster. This points to the necessity of having means of transport ever better adapted to heavier, faster traffic. And here is where the safety problem arises. Road safety is dependent on three factors: the road itself, the car, and the driver.

Unlike air or rail travel, the road has, in every single country in the world, not caught up with progress — to such an extent in fact that it has slowed down technical advances in the automobile field and has limited, or rather re-oriented them, along a straight and narrow path.

But neither the road, nor the driver (who is after all only perfectible within human limits, experience playing a great part), are dependent on car manufacturers. Only the car concerns them.

Ten years' advance

In 1955, the first presentation text about the DS 19 began with these words: "To drive or be driven in a car is to be safe, to be comfortable, and to get there quickly". From the very start, safety was stressed as the foremost of qualities.

Here is the second point: a car being considered as a moving object, fundamental safety was involved; and the only valid form of safety, that which avoids accidents, is preventive.

Now the third point: as soon as it had seen the light of day, the DS was defined as a threefold entity combining "safety - comfort - speed".

And the text went on: "It is frequent to see one of these factors neglected in favour of another. In fact, the car's various functions have up to now received unequal treatment. The speeds now possible, the ever greater use of cars, the increasing time spent daily in the car are preparing a revolution in automobile technique. The DS 19 has a complete system of solutions to offer for the problems set".

To these words, which go back to 1955,

A ce texte qui date de 1955, il n'y a pas, onze ans après, un seul mot à reprendre. Énumérer les caractéristiques fondamentales de la DS, c'est tout simplement faire le portrait-robot de la sécurité préventive automobile.

Tenue de route, freinage, confort, qui constituent trois des principales rubriques de la sécurité préventive, sont aussi les trois qualités majeures de la DS.

La tenue de route

La tenue de route, ou plus exactement la stabilité dynamique, de la DS résulte de la combinaison de plusieurs éléments, parmi lesquels :

LA TRACTION AVANT. Le fait de grouper la mécanique à l'avant augmente l'adhérence des roues motrices-directrices et avance le centre de gravité de la voiture, ce qui lui donne un équilibre permanent en accord avec le mouvement. En virage, l'effort moteur s'exerce dans l'axe des roues directrices, c'est-à-dire dans le sens même de la trajectoire, ce qui n'est pas le cas d'une voiture à roues arrière motrices où l'effort moteur s'exerce en ligne droite dans l'axe du véhicule, donc en l'écartant de la courbe idéale.

LA SUSPENSION HYDROPNEUMATIQUE. Toute variation de charge, même faible, modifie considérablement l'assiette et le comportement d'une voiture ordinaire - et cela d'autant plus que la suspension est plus souple. Pourtant un même modèle de voiture doit être utilisé avec des charges très différentes : 1, 2, 3, 4, 5 occupants, et plus ou moins de bagages, sans compter galerie de toit et caravane ou remorque à bateau. Plus la charge d'une voiture s'écarte du poids moyen idéal choisi comme hypothèse d'études par le constructeur, plus son comportement routier s'écartera de la normale. Le phénomène n'est pas négligeable : on a calculé par exemple qu'une augmentation de 45 kg seulement dans le coffre à bagages soulage de 10 kg environ les roues avant et augmente de 55 kg la charge de l'essieu arrière, avec évidemment les répercussions que cela entraîne dans le comportement de la voiture. Ces variations sont radicalement supprimées avec le correcteur d'assiette automatique de la suspension hydropneumatique : que la DS soit occupée par une frêle jeune femme de 50 kg ou par cinq hommes de fort tonnage, la hauteur de la voiture au-dessus du sol est la même et son comportement rigoureusement identique. La suspension hydropneumatique concilie la tenue de route et le confort.

L'ARCHITECTURE GÉNÉRALE. La bonne répartition des masses, le centre de gravité avancé et abaissé, le très grand empattement qui confère une bonne assise

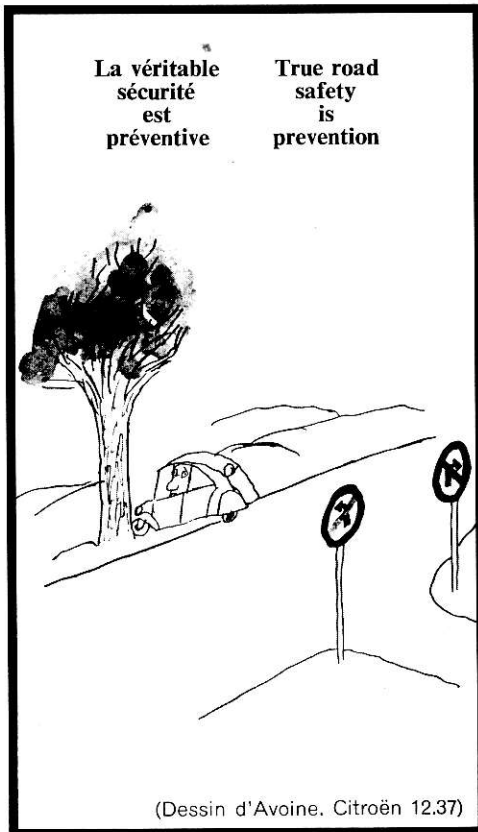
there is not one word to be added after 11 years. An enumeration of the DS's fundamental characteristics is merely a precis of preventive road safety. Road-holding, braking, comfort are also the DS's three main qualities.

Road-holding

The DS's road-holding qualities or, to be more precise, its dynamic stability, result from the combination of several features, among which are:

FRONT WHEEL DRIVE. *The fact that engine and drive should be grouped at the front of the car increases the adherence of the driving/steering wheels and moves the car's centre of gravity forward. This gives it a permanent equilibrium which perfectly matches its movement. On a curve, the driving effort is parallel to the axis of the wheels' direction, or in other words along the trajectory, which cannot be the case in a rear-wheel drive car, for here the driving effort is directed along the axis of the vehicle, thus moving it away from the ideal curve.*

HYDROPNEUMATIC SUSPENSION. *Any change in load, no matter how small, considerably modifies the attitude and the behaviour of an ordinary car; and the softer the springing, the truer this is. And yet this car can be used with very different loads: 1, 2, 3, 4 or 5 passengers, and more*



(Dessin d'Avoine. Citroën 1237)

LA SECURITE

QU'EST-CE QUE C'EST ?

à la voiture, ainsi dotée d'un point d'appui (roue) à chaque coin, l'absence de porte-à-faux et l'emplacement étudié des bagages dans un coffre surbaissé entre les roues arrière - voilà quelques-uns des éléments qui influent directement sur la stabilité dynamique de la DS.

L'AÉRODYNAMIQUE. La forme de la DS, sa voie avant plus large que sa voie arrière, résultent d'études aérodynamiques qui ont permis de réduire la « trainée » et d'améliorer le coefficient de pénétration dans l'air. Le carénage inférieur évite les effets de tourbillons d'air sous la caisse et neutralise les forces de « portance » qui tendent à grande vitesse à soulever les véhicules au-dessus du sol. Le galbe des flancs de la carrosserie offre une moindre prise au vent latéral.

LES PNEUMATIQUES. Seuls points de contact de la voiture avec le sol, ils constituent un facteur important de la tenue de route. Équipée en série dès sa sortie de pneus Michelin X (basse pression, carcasse radiale) la DS est depuis un an dotée de pneus Michelin X As. Asymétriques dans leur structure interne comme dans leurs sculptures externes, ces pneus assurent par tous les temps une bonne adhérence à n'importe quelle vitesse.

Le freinage

Le freinage de la DS est sûrement le plus complet qui se puisse trouver dans le monde sur une automobile de série, le plus satisfaisant en l'état actuel de la technique. Dès 1955 la DS était construite avec des freins à disques à l'avant. Plus de 200 modèles l'ont imitée depuis. Mais sur la DS, les disques sont éloignés des roues pour obtenir un meilleur refroidissement, refroidissement amélioré grâce à des goulottes spéciales qui prélèvent l'air à l'avant de la voiture : plus elle roule vite, mieux les freins sont ventilés.

Les freins de la DS sont assistés hydrauliquement. La course de la commande est très courte, le freinage est d'une grande progressivité et d'une efficacité constante. Les freins de la DS sont à double circuit, élément de sécurité considérable qui n'existe pourtant pas encore sur la plupart des voitures courantes. On peut même parler de triple circuit puisque la DS possède un frein mécanique de secours à commande au pied dont les étriers (disques avant) sont séparés de ceux du frein principal.

Sur la DS un répartiteur assure dans toutes

or less luggage, not to mention such extras as a roof-rack or touring a caravan or boat. The more widely a car's load differs from the hypothetical ideal weight chosen by the manufacturer, the more widely its road behaviour will differ from normal. This phenomenon is far from negligible: it has for instance been calculated that a weight increase of only 100 lbs in the boot takes about 22 lbs weight off the front wheels, simultaneously increasing the load on the rear axle by 122 lbs; this obviously affects the car's behaviour. These variations disappear completely with the automatic attitude correction given by hydropneumatic suspension: no matter whether the DS's sole occupant is a slim, 110-lb young woman, or whether on the contrary 5 hefty men are aboard, the car's height above road level is the same, and its behaviour absolutely unchanged. Hydropneumatic suspension combines good road-holding with the comfort of soft springing.

GENERAL STRUCTURE. The good distribution body weight, the centre of gravity which lies forward and low, the very long wheelbase giving the car maximum stability, for it thus has point of contact (wheel) at each corner, the absence of overhang, and the well-designed luggage space in a boot slung low between the rear wheels, are some of the factors which have a direct influence on the DS's dynamic stability.

STREAMLINING. The DS's shape, its track wider at front than rear, are the outcome of wind-tunnel research which has made it possible to reduce "drag" and to improve the air penetration coefficient. The fairings on the underside do away with turbulence under the body, and neutralize the "lift" which, at high speeds, tends to make vehicles "take off". The curves of the body's side-panels gives less hold to crosswinds.

TYRES. These being the only points of contact between car and road, they are a major road-holding factor. The DS was, from the very start, fitted with Michelin X tyres as standard equipment (low pressure, radial casing); for the past year, Michelin XAs tyres have been fitted. Asymmetrical both in their internal structure and in their external design, these tyres grip the road in any weather and at any speed.

Braking

The DS's braking system is undoubtedly the most complete to be found on a mass-produced car, and the most satisfactory in the present state of technique.

As early as 1955, the DS was built with disc brakes on the front wheels. This has since been imitated in over 200 models.

les conditions de charge un freinage correctement équilibré, en dosant automatiquement les proportions d'effort de freinage sur l'avant et l'arrière en fonction de la charge sur l'essieu arrière (seule susceptible de varier beaucoup suivant l'importance des passagers et des bagages). Sur la DS 21 il existe même un indicateur de l'usure des garnitures de frein : un voyant s'allumant au tableau de bord prévient le conducteur qu'il lui faut songer à faire changer ses plaquettes de frein.

Le confort

La meilleure tenue de route du monde, un freinage excellent sont de peu de secours à un conducteur qui s'endort à son volant ou dont les réflexes sont ralentis. C'est pourquoi le confort, qui évite la fatigue, est un élément primordial de la sécurité en automobile.

Confort de la suspension hydropneumatique, récemment souligné par un Congrès de Médecine à l'Université de Heidelberg.

Confort de la conduite : direction assistée assurant une absence totale de réaction dans le volant même sur les sols les plus défoncés, juste assez démultipliée pour permettre une conduite rapide sans fatigue sur les routes les plus sinueuses; embrayage automatique permettant de changer de rapport sans effort; étude de la commande de freinage (champignon) pour réduire le temps de réaction du pilote.

Confort d'une bonne visibilité : pare-brise panoramique à montants minces, dont l'écartement a été calculé en fonction de l'angle binoculaire, larges glaces latérales sans entourage et sans déflecteurs limitant la vision, essuie-glace à deux vitesses, désembuage complet y compris celui des glaces latérales.

Pour la nuit : rétroviseur anti-éblouissant, phares à iode à longue portée (option) permettant une conduite rapide dans l'obscurité, réglage automatique de la direction du faisceau des phares selon les variations d'assiette de la voiture.

Confort enfin de la vitesse : une voiture rapide comme la DS 21 raccourcit le temps passé au volant et diminue ainsi la fatigue du conducteur sur de longs trajets.

But, in the DS, the discs are set away from the wheels to ensure better cooling, which is further improved by special air-scoops at the front of the car: the higher the speed, the better the brakes are cooled. The DS's braking system is hydraulically operated. The brake pedal only has to travel a very short distance, and braking is very progressive and consistently effective. The DS's brakes have a dual circuit; this is a considerable safety factor not yet found in ordinary cars. It might almost be termed a treble circuit, since the DS has an emergency, foot-operated brake (front discs) with separate pads from those of the main brake.

In the DS, a distributor ensures properly balanced braking, under all load conditions, by automatically changing the braking effort at front and rear according to the load on the rear axle (for this alone can vary considerably according to the number of passengers and the weight of luggage). The DS 21 is even fitted with a brake pad wear indicator: a warning light on the dashboard draws the driver's attention to the fact that he should get his brake pads changed.

Comfort

The finest road-holding qualities in the world and the best of brakes are precious little use to a driver who falls asleep at the wheel, whose reflexes are slowed down. This is why comfort, which prevents fatigue, is one of the leading factors in road safety. Comfort is many things. It is for instance that of the hydropneumatic suspension, recently stressed at a Medical Congress at Heidelberg University.

It is driving comfort: assisted steering ensuring a complete absence of wheel reactions, even when going through the worst of potholes, and geared down just enough to allow fast, fatigue-free driving on the most winding roads; automatic clutch for effortless gear-changing; and special design of the brake pedal (mushroom shape) to cut down the driver's reaction time.

It is the comfort of good visibility: a panoramic windscreen with narrow uprights, whose distance was calculated to respect binocular vision; wide side windows without a frame or deflectors to limit visibility, two-speed windscreen-wipers, and complete demisting, including of the side windows. It is comfort at night: antiglare rear-view mirror, long-range iodine headlights (optional) for fast night-driving, automatic correction of the headlights' beam according to the car's attitude.

Finally, it is speed comfort: a car as fast as the DS cuts down the time spent at the wheel, thus decreasing this factor of accidents : the driver's fatigue over long journeys.

PRODUCTION CITROEN		
6 mois 6 months	1966	1965
Voitures particulières Passenger cars	245.560	206.882
Total	292.153	252.405

LA DS 19 DE JEEVES DANS L'EST AFRICAIN SAFARI

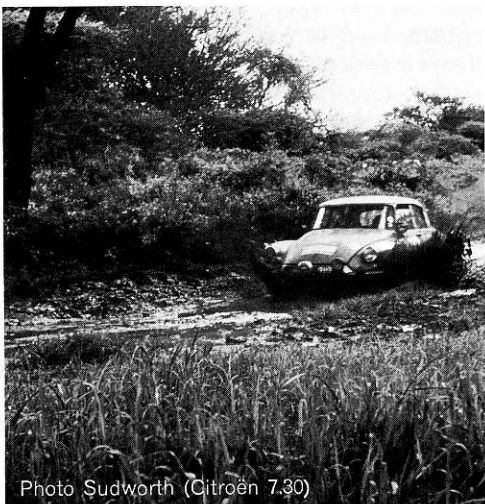


Photo Sudworth (Citroën 7.30)

John Jeeves, qui avait été en 1965 le partenaire de Lucien Bianchi dans l'East African Safari, a réalisé cette année dans la même épreuve une belle performance : ayant pris le départ — avec Cliff Collinge comme co-équipier — à bord d'une DS 19 déjà utilisée l'an dernier, il termina la terrible boucle Sud (Kenya-Tanzania : 2500 km sous des trombes d'eau) à la seconde place. Il accentuait son effort dans la boucle Nord (Kenya-Ouganda) quand un ennui de refroidissement le contraignit à l'abandon.

LA DS 21 DE VERRIER SECONDE AU LIMOUSIN

Beaucoup de pluie, parfois du brouillard et même de la neige, les 26 et 27 mars, au cours du Rallye du Limousin (713 km avec quatre courses de côte, deux épreuves de vitesse sur route gardée et 96 km de course de vitesse sur le circuit d'Auvergne). Sur 81 partants, 40 sont classés à l'arrivée. L'équipage formé par Guy Verrier et sa femme (DS 21) est 2^e au classement général des voitures de Tourisme de série et 1^{er} de la classe 2.000 à 3.000 cc.

De son côté Jean-Claude Ogier (coéquipière : Lucette Pointet) gagne avec sa Panhard 24 CT la classe 0 à 850 cc.

EN PASSANT PAR LA LORRAINE OGIER TRIOMPHE EN PANHARD.

La pluie, le brouillard, la neige même, ont accru les difficultés du 13^e Rallye de Lorraine, les 7 et 8 mai : 776 km d'un sinueux parcours routier dans les Vosges, plus environ 86 km d'épreuves de classement (4 épreuves spéciales à moyenne chronométrée, 3 épreuves de vitesse sur route gardée et 2 courses de côte). Les organisateurs ont voulu que la route conserve son importance (300 points de pénalisation par minute de retard). Bravo. Mais beaucoup de concurrents furent victimes du parcours rendu très sélectif : 86 voitures étaient au départ, 48 à l'arrivée.

JEEVES' DS 19 IN THE EAST AFRICAN SAFARI

John Jeeves, who had in 1965 been Lucien Bianchi's co-driver in the East African Safari, this year performed remarkably well in the same rally: with Cliff Collinge as partner, he started out in a DS 19 which had already run last year, and finished the gruelling Southern leg (1,570 miles through Kenya and Tanzania under unceasing tropical rain) in second place. He intended to step up his effort in the Northern leg (Kenya-Uganda) but cooling trouble forced him to give up.

VALSANIS' 21 ESTATE CAR IN THE TRANS-CANADA RALLY

In the Canadian Shell 4,000 Rally, which was fought out from Vancouver to Quebec in very difficult weather (snowstorms), the American team of Valsanis and Batori, in a Citroën 21 Estate car, finished second in the 2,000 to 4,000 c.c. category, and 17th in the general classification. They won the trophy for the best American team. Out of 60 starters, only 23 finished, and this Estate Car was the only car of its type to do so.

VERRIER'S DS 21 2ND IN THE LIMOUSIN RALLY

There was heavy rain, and sometimes snow and fog, on the 26th and 27th of March, during the Limousin Rally (447 miles, with 4 hill climbs, two speed trials on protected roads and 60 miles of speed, racing on the Auvergne circuit). Out of the 84 starting competitors, 40 were placed at the finish. The team made up by Guy Verrier and his wife (DS 21) was second in the general classification for production touring cars and 1st in the 2,000 to 3,000 c.c. category.

For his part, Jean-Claude Ogier (co-driver Lucette Pointet) won the 0-850 c.c. category in his Panhard 24 CT. He could have done much better had his distributor not been swamped a few miles from the finishing line, for Jean-Claude was at that time leading in the general performance index classification and 3rd in the general touring car classification.

IN THE EAST OGIER'S PANHARD TAKES FIRST PLACE

Rain, mist, and even snow made for very difficult conditions during the 13th Lorraine Rally on May 7th and 8th: 483 miles of a tortuous road course through the Vosges mountains, plus 85 km (over 53 miles) of classification trials (4 special trials in which the average speed was timed, 3 speed trials on protected roads and 2 hill climbs). The organisers wanted the road part to retain all its value (300 points

Accompagné de Lucette Pointet, Jean-Claude Ogier s'est une fois de plus distingué au volant de sa Panhard 24 CT : il remporte le classement général des voitures de Tourisme de série, devant Ford Cortina Lotus, Alfa Romeo, BMC Cooper S, Ford Mustang, etc. Il est 1^{er} du classement à l'indice Tourisme de série, 1^{er} de la classe de 0 à 850 cc. Il est 7^e du classement général scratch toutes catégories, entre une Jaguar MK 2 et une Alfa Romeo 2,5 litres.

Jean-Claude Ogier a sans aucun doute fourni là l'une des plus belles courses de sa carrière. Dans la plus difficile et la plus importante des épreuves spéciales : les 21 kilomètres de vitesse pure par la route des crêtes, dans les hautes Vosges (entre le Markstein et le col de la Schlucht, par le col du Herrenberg), il accomplit dans la neige et le brouillard la meilleure performance toutes catégories (20' 22" 2), sa Panhard 24 battant de près d'une minute la première des « Grand Tourisme », la Porsche 911 de Barret (21' 16" 3).

A L'OUEST RIEN DE NOUVEAU : OGIER (ENCORE) ET PANHARD (TOUJOURS)

Disputé les 19 et 20 mars par temps froid, le 4^e Rallye National de l'Ouest comportait, de La Baule au Havre, un itinéraire de 864 km avec six courses de côte (8,500 km au total) auxquelles venaient s'ajouter deux épreuves de circuit : 66 km sur le circuit Bugatti au Mans, 98 km sur le circuit de Rouen - Les Essarts. Il y avait 101 concurrents au départ, il y en eut 71 à l'arrivée. Assisté une fois encore de Lucette Pointet, Jean-Claude Ogier non seulement gagne avec sa Panhard 24 CT la classe 0 à 850 cc comme il en a la bonne habitude, mais il remporte le classement général à l'indice en Tourisme de série.

penalty per minute lost). This is as it should be. But many a competitor fell victim to a very selective course: of 86 starters, only 48 finished. Accompanied by Lucette Pointet, Jean-Claude Ogier once more won laurels at the wheel of his Panhard 24 CT, for he was first in the general classification for production touring cars, in front of Lotus Cortina, Alfa-Romeo, BMC Cooper S, Ford Mustang and so on. He was first in the performance index classification for touring cars, and first of the 0-850 cc category.

Was 7th in the scratch classification, between a Jaguar MK 2 and a 2 1/2 litre Alfa-Romeo! That day, Jean-Claude Ogier certainly ran one of his finest races. In the most difficult and most important of the special trials, the 21 km (13-mile) pure speed leg along the Route des Crêtes, which whips round the summits of the Vosges from the Markstein to the Schlucht pass, via the Herrenberg pass, he managed to obtain the best performance for all categories (20' 22" 2), in spite of the snow and mist, his Panhard 24 coming in nearly a minute ahead of the first of the "GTs", Barret's Porsche 911.

NO CHANGE IN THE WEST: OGIER AGAIN, AND AGAIN PANHARD

The fourth Rally National de l'Ouest, held on 19th and 20th March in cold weather, included a 542-mile itinerary with 6 hill-climbs (5 1/4 miles in all), plus two track trials: 41 1/2 miles on Le Mans' Bugatti circuit, and 61 1/2 miles on the Rouen-Les Essarts circuit. Of 101 competitors at the start, 71 finished. Once again assisted by Lucette Pointet, Jean-Claude Ogier in his Panhard 24 CT not only won in 0 to 850 c.c. category, as is his happy habit, but was first in the general performance index classification for production touring cars.

LORRAINE : OGIER

Photo Conrath, Nancy (Citroën 7.163)



MOBIL ECONOMY RUN 1966

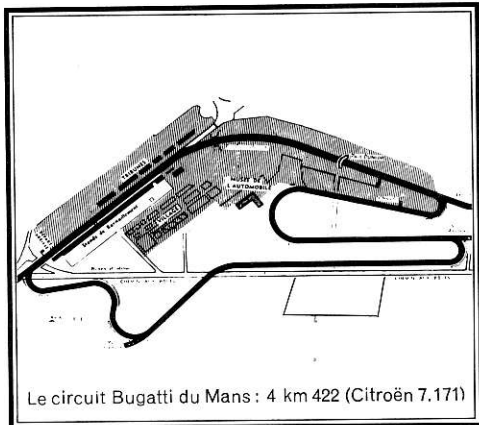
ID 19 ET PANHARD 24 : DOUBLE VICTOIRE POUR CITROËN

Anticiper tous ses mouvements, se servir le moins possible du frein, de l'accélérateur ou du changement de vitesse, rouler toujours sur le rapport le plus long, virer à la limite de l'adhérence, tels sont les exercices couramment exigés des concurrents des courses d'économie. Les 7 et 8 mai, le Mobil Economy Run, épreuve internationale de consommation, s'est disputée au Mans selon une formule nouvelle, dite d'efficacité : pendant 20 heures sur le difficile circuit Bugatti, il s'agissait de rouler à la plus grande vitesse compatible avec la plus faible consommation. Avec une consommation de 6,97 l aux 100 km pour une Citroën ID 19 tournant à la moyenne générale de 73,35 km/h, le Hollandais Maurice Gatsonidès et son fils Tom gagnent la classe 1.600 à 2.000 cc, l'une des plus fournies. Derrière eux : une autre ID 19, celle de Maurel-Fenestrat, avec 7,21 l à 73,78 km/h.

Dans la classe 700 à 1.000 cc, Pierre Lelong et Guy Jouanneaux, en Panhard 24 B, terminent en tête avec 4,66 l aux 100 km pour une moyenne de 66,10 km/h. Seconde, une autre Panhard (Molina-Pineau : 5,59 l pour 67,12 km/h). Dans l'épreuve annexe de rendement énergétique (vitesse - consommation - poids), Pierre Lelong remporte la victoire absolue en faisant tourner sa Panhard sous une pluie diluvienne pendant les deux heures réglementaires, à près de 90 km/h de moyenne, consommation : 9 l aux 100 km.



Maurice Gatsonidès (Photo T. Gatsonidès, Citroën 7.173)



Le circuit Bugatti du Mans : 4 km 422 (Citroën 7.171)

ID 19 AND PANHARD 24 : A DOUBLE VICTORY FOR CITROËN.

Anticipating one's every movement, making the least possible use of one's brakes, accelerator and gearbox, always remaining in the highest possible gear, taking curves at the very limit of adherence: such are the exercises usually required of competitors in economy runs. On May 7th and 8th, the Mobil Economy Run, an international fuel consumption contest, was fought out at Le Mans according to the new rules stressing efficiency: during 20 hours' run over the difficult Bugatti circuit, the drivers had to go as fast as they could while consuming as little petrol as possible.

Winners of the 1,600 - 2,000 c.c. category (one of the most hotly contested) were Dutchman Maurice Gastonides and his son Tom, who consumed 6.97 l per 100 km (40.52 m.p.g.) in a Citroën ID 19 running at an average speed of 73.35 km p.h. (45.6 m.p.h.). Runner-up was another ID 19, that of Maurel and Fenestrat, with 7.21 l at 73.78 km p.h. (39.2 m.p.g. at 45.9 m.p.h.).

In the 700 - 1,000 c.c. category, Pierre Lelong and Guy Jouanneaux, in a Panhard 24 B, finished first with 4.66 l per 100 km at an average speed of 66.10 km p.h. (60.6 m.p.g. at 41.2 m.p.h.). Another Panhard came second (Molina-Pineau: 5.59 l for a speed of 67.12 km p.h. — 50.5 m.p.g. at 41.8 m.p.h.).

In the accessory efficiency test (speed-consumption - weight) Pierre Lelong's victory was absolute when he ran his Panhard, in a deluge of rain, for the statutory two hours at close to an average speed of 90 km p.h. (56 m.p.h.), consuming only 9 l per 100 km (31.4 m.p.g.).

This year's victories are only the confirmation of a now well-established tradition. Since the beginning of the Mobil Economy Run Citroën have performed such successes as: 1st in the general classification (1959 Australian Mobil Economy Run on DS 19 and Indian Economy Run on 2 CV) and many class wins in 1960, 1961, 1962, 1963, 1964 and 1965 with cars such as DS 19, ID 19, 2 CV & Panhard. Good tradition!

édition spéciale

KIRUNA- NAPOLI





Le 26 Avril
à 14 H Barbrö et Patrick
quittent Kiruna
(150 Km
au Nord du Cercle Polaire)

On 26th April
at 2 pm Barbrö and Patrick
leave Kiruna
(nearly 100 miles
North of the Polar Circle).



Photo Lasse Wallin (Citroën 10.141)

Elle s'appelle Britta, Kajsa, Margareta, Agneta ou Birgitta, peu importe. En fait, elle s'appelle Barbro Lundberger. Elle est suédoise et ravissante. Lui est étranger : italien, allemand, anglais, comme on voudra. En réalité il est français : Patrick Vanson. Ils sont à Kiruna, la plus grande ville minière du monde. En Avril, c'est le printemps partout; à Kiruna, 150 km au Nord du Cercle polaire,

She might be called Britta, Kajsa, Margareta or Birgitta. What's in a name ? In fact, she is Barbrö Lundberger, and as Swedish as she is lovely.

As for him, he's a foreigner : Italian, German, English, or what you will. As a matter of fact, he is French, and his name is Patrick Vanson. They are at Kiruna, the world's largest mining town. In April, it is Spring everywhere. But Kiruna,



Photo Lasse Wallin (Citroën 10.139)

c'est encore l'hiver. Patrick rêve de ciel bleu et entraîne Barbro dans un raid un peu fou : en DS 21 à la poursuite du soleil, deux jours de conduite ininterrompue pour rallier l'Italie du Sud : Naples et la Méditerranée.

Partis de Kiruna le mardi 26 Avril à 14 heures, Barbro Lundberger et Patrick Vanson, se relayant toutes les trois ou quatre heures au volant, sont arrivés 44 heures et 18 minutes plus tard à Naples, frais et dispos après avoir parcouru d'une traite 4.501 kilomètres et traversé l'Europe dans sa plus grande longueur à la moyenne générale de 101,60 km/h, arrêts non déduits (traversées en ferry boat, passages des frontières, ravitaillement d'essence... au total 6 heures 21). Inutile d'indiquer que les limitations de vitesse (traversées d'agglomérations, chantiers d'entretien des routes) ont été scrupuleusement respectées.

De Kiruna sous la neige (-10°), la DS 21 s'est dirigée vers Lulea, après avoir franchi le cercle polaire à 15 h 48 en compagnie d'un troupeau de rennes. Sur les bords de la Baltique, la neige cesse de tom-

nearly 100 miles (150 km) North of the polar circle still lies in the grip of Winter. Patrick is hankering after blue skies, and coaxes Barbrö into sharing his wild dream : taking a DS 21 and tracking down the sun in two days' uninterrupted run down to Southern Italy, Naples and the Mediterranean.

Barbrö Lundberger and Patrick Vanson left Kiruna on Tuesday 26 th April at 2 p.m. - 44 hours later, having relayed one another at the wheel in three-or four-hour spells, they reached Naples in fine fettle, after covering 2,798 miles (4.501 km) across Europe's longest dimension at an overall average speed of 63.14 m.p.h. (101,60 km/h) including halts (ferryboat crossings, going through customs, fuelling stops : 6 hrs 21 mins all told). We need not add that speed limits (in built-up areas and on roads under repair) were scrupulously respected.

From snowbound Kiruna (14° F), the DS 21 sets course for Lulea after crossing the Polar Circle in the company of a herd of reindeer. Along the Baltic coast, the snow stops falling. Pitea. Umea, Sundswall, Gävle. Midnight strikes, and

édition spéciale

De Kiruna à Naples :
toute l'Europe du Nord au Sud, 4500 Km
en DS 21

From Kiruna to Naples :
across all Europe, from North to South,
2,800 miles in a DS 21.



ber. Pitea, Umea, Sundswall, Gävle. Il est minuit, bientôt c'est Uppsala, plongée dans le brouillard, puis Stockholm. A Nyköping, le jour se lève, il est 3 h 27. Noorköping, Ljungby, Hälsingborg à la frontière méridionale de la Suède. Il est 7 h 30. La DS 21 a parcouru 2.037 km à 116 km/h de moyenne.

Mais le brouillard très dense interdit toute navigation, il faut attendre 1 heure 30 le départ du bac. Enfin c'est la traversée et la douane danoise à Elsenør. Copenhague est évitée, Rødby atteinte à 11 h 56. Ferry-boat (55 minutes), frontière allemande de Puttgarten.

Après quelques petites routes tortueuses et encombrées, la DS emprunte l'autoroute à Lubeck ; cependant des travaux avant et après Hambourg la retarde considérablement (voie unique sur plusieurs dizaines de kilomètres). Hanovre, Göttingen, Alsfeld... Peu avant Francfort s'abat un orage très violent. Pluie torrentielle jusqu'à Mannheim. Karlsruhe est évitée, la seconde nuit tombe et c'est l'entrée en Suisse, il est 22 h 20, le compteur indique 3.205 km. De Bâle au Tunnel du Grand Saint Bernard, la traversée sous la pluie de 278 kilomètres de sinueuses routes helvétiques, prend 3 h 10. Et c'est l'Italie où le soleil se lève sur l'autoroute qui porte son nom : Milan, Parme, Bologne, Florence, Rome, Naples. Il est 10 h 18, le jeudi 28 Avril. 44 heures 18 minutes plus tôt c'était l'hiver.

4.500 km à plus de 100 km/h de moyenne, la performance est authentifiée par les cachets de chaque poste de douane sur la carte verte de la DS. Un contrôle par les représentants officiels des Automobiles Clubs nationaux a été effectué au départ, à Bâle et à l'arrivée.

La voiture était une DS 21 Pallas de série, équipée de ceintures de sécurité et d'un appui-tête (options) ainsi que d'anti-brouillard. Les pneus (Michelin X As) n'ont jamais été changés. La consommation totale d'essence a été de 623,70 litres, soit une moyenne

**De Kiruna à Naples :
toute l'Europe du Nord au Sud, 4500 Km
en DS 21**

**From Kiruna to Naples :
across all Europe, from North to South,
2,800 miles in a DS 21.**

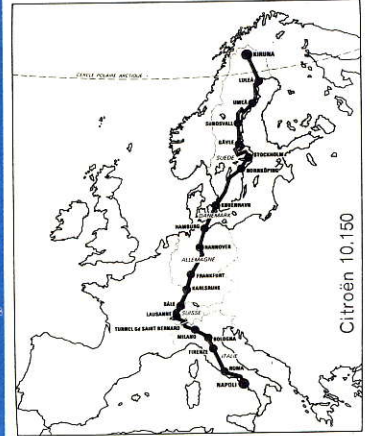


Photo Lasse Wallin (Citroën 10.149)



here is fogbound Uppsala, soon followed by Stockholm. Dawn in Nyköping, at 3.25 a.m. Then Noorköping, Ljungby, and Hälsingborg on Sweden's southern frontier. It is now 7.30.

The DS has already covered 1.266 miles (2.037 km) at an average of 72 m.p.h. (116 km/h.) But thick fog holds up all shipping : an hour and a half to wait before the ferry can



sail. At last the fog lifts, and here are Elsinore and the Danish customs.

Copenhagen is bypassed and Rødby is reached at 11.56. Ferry-boat (55 minutes) to the German frontier at Puttgarten. A few sinuous roads cluttered with traffic, and then the Autobahn to Lübeck ; road repair work before and after Hamburg however slow the car down considerably (single-track road for several miles). Hanover, Göttingen, Alsfeld... and then a violent storm breaks, just before Frankfurt. Pouring rain all the way to Mannheim. As the second night starts falling, Karlsruhe is bypassed and, at 10.20 p.m., the Swiss border is reached. The trip metre now indicates 1,880 miles (3.205 km). From Basle to the Great St. Bernard road-tunnel, 3 hrs 10 mins were required to cover 173 miles (278 km) of winding, rain-swept Swiss roads. And here at last was Italy, with the sun rising on the Autostrada which bears its name. Milan, Parma, Bologna, Florence, Rome, Naples. It is now 10.18 a.m., on Thursday 28th April. 44 hours and 18 minutes earlier, it was Winter.

2,800 miles at 63 m.p.h. average speed (4.500 km at 100 km/h),

de 13,99 litres aux 100 km. Consommation d'huile : 1 litre. Coût total du voyage : 536,26 francs français, soit 268 F par personne (Pour mémoire : le même trajet en chemin de fer dure 61 heures et coûte 608 F par personne en seconde classe).

Un tel raid montre l'étendue des possibilités d'une "grande routière" étudiée pour rouler vite en sécurité. Parce qu'elle raccourcit le temps de conduite sur un parcours donné, la vitesse évite la fatigue. Elle constitue par conséquent un très important facteur de sécurité.



the stamps of each Custom House on the way are there to vouch for it on the DS's green international licence. Checks by official representatives of the National Automobile Clubs were performed on departure, at Basle and on arrival.

The car was a run-of-production DS 21 Pallas, fitted with safety-belts and head-rest (optional) and with fog lamps. The tyres (Michelin XAs) were not changed during the run. Overall petrol consumption was 137.2 imperial gallons (623,70 litres), for an average of 18.07 miles per gallon (13,99 l. for 100 km). Oil consumption : less than 2 pints. Total cost of the Journey : 536.26 French francs, or 268 F (less than £ 20 and just over \$ 50) per head. (As a matter of interest, the same journey by rail takes 61 hours and costs 608 fr. F per passenger, travelling second class).

A performance like this illustrates the tremendous possibilities of a great road car designed for combined speed and safety. Speed, since it shortens travelling time on a given run, is an anti-fatigue factor, and hence a great factor of safety.





Photo Ciampa, Napoli (Citroën 10.140)

**44 heures pour
passer d'hiver en été à 101 Km/h
de moyenne : le
28 Avril à 10 H.
le soleil est au rendez-vous
de Naples.**

**From Winter to Summer
in 44 hours,
at an average speed of 63 mph :
on 28th April at 10 am
the sun is there
to greet our drivers in Naples.**

