

20



LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par le Service de Presse de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement.

Quarterly information bulletin edited by the Citroën company Press Service. Free reproduction of texts and photographs.

sommaire :

	Page
Éditorial	3
La Citroën SM	4
Photothèque : Citroën SM	10
Fiche technique SM	14
Edition Spéciale : Maserati	15
Echos	31
Le prix Sécurité	35
Nouvelle gamme 2 CV - Dyane	36
Chiffres de production	36
Rallyes	38
Conduite sur glace	40
Chez l'antiquaire : la C6 CGL	42

contents :

	Page
<i>The Editor's page</i>	3
<i>The Citroën SM</i>	4
<i>Photograph library : SM</i>	10
<i>SM technical data</i>	14
<i>Special feature : Maserati</i>	15
<i>Echoes</i>	31
<i>The Safety award</i>	35
<i>New 2 CV - Dyane range</i>	36
<i>Production figures</i>	36
<i>Rallies</i>	38
<i>Driving on ice</i>	40
<i>The antiquary's corner : C6 CGL</i>	42

Rédaction, administration : Société Citroën, Service de Presse, 133 quai André Citroën, Paris XV°. Téléphone : 828.70.00, (soixante lignes groupées) poste 3300. Télex n° 27817 Paris.

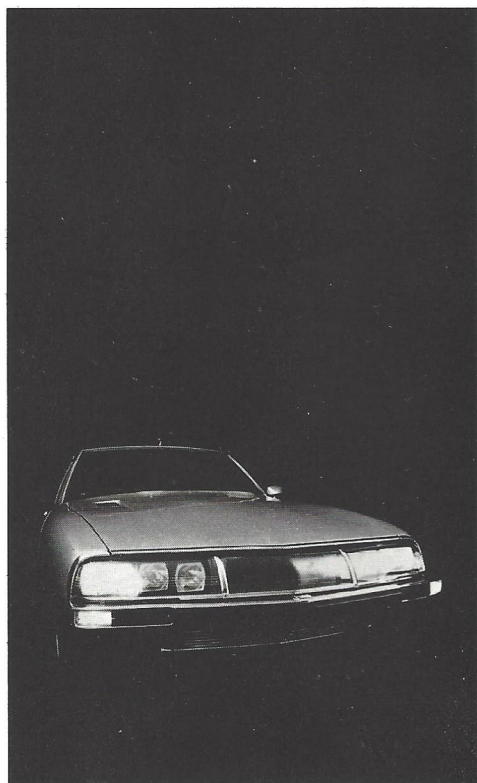


Photo de couverture : Citroën SM. Le confort de cette super-voiture tient les promesses de sa carrosserie. A plus de 200 Km/heure, elle transforme la route en tapis de velours. Luxe, silence et sécurité. Objet de beauté, elle va vous entraîner à toute allure à travers les pages (4 à 14) d'une randonnée de rêve. Et ce n'est pas elle qui soupirera le plus en stoppant, c'est vous, désolé de la quitter trop vite.

Cover photograph : Citroën S.M. : this super-car's comfort comes up to the promise of its coachwork. At 125 m.p.h. - odd, it turns the road into a velvet carpet. Luxury, silence and safety. A thing of beauty, it will wash us at top speed through the pages (4 to 14) of a dream-journey. And it is not the car which will heave the deepest sigh when it comes to an end, but you, sorry to leave it so soon.

Photo André Martin (Citroën 17.1)

éditorial

Malgré une conjoncture nationale — et dans certains cas internationale — peu favorable sur le plan économique et social (restrictions de crédit, taxe de luxe appliquée à cet objet démocratique qu'est devenue l'automobile, abusive "vignette", routes et autoroutes insuffisantes, villes qu'on tarde à aménager en fonction des exigences de la circulation moderne...), l'année 1969 qui s'était bien terminée pour Citroën, ouvre sur une année 1970 prometteuse d'expansion et riche d'activités. En janvier : début des livraisons, à des clients soigneusement déterminés, des premiers prototypes M 35 à moteur à piston rotatif ; l'expérience débute, qui a pour but la vérification de la tenue du moteur en utilisation de longue durée par des particuliers. En février : réorganisation de la gamme basse (Voir page 36) : 2 CV et Dyane, selon les mêmes principes qui avaient inspiré, avec le succès que l'on sait, le réaménagement de la gamme DS en septembre 1969. En mars : première mondiale du modèle Citroën SM au Salon de Genève (Voir page 4). SM : voiture de prestige à moteur Maserati (Voir en Édition Spéciale, page 15, l'histoire de cette firme), grande routière qui concilie le plus grand confort et la plus grande sécurité avec les hautes performances d'une voiture de sport. Pour Citroën l'année 1970 a bien commencé.

Despite a somewhat unfavourable national - and in certain cases international - situation, economically and socially in France : credit squeeze, luxury tax applied to a machine as democratic as the motor-car has become, the flagrantly abusive "vignette" (whose proceeds were supposed to finance a fund for the aged), inadequate roads and motorways. towns years behind in coping with present-day traffic-density problems...), the year 1969, which had wound up well for Citroën, opens out into a 1970 full of promise where expansion and activity are concerned. In January, first deliveries, to carefully selected customers, of the earliest M 35 rotary-piston engined prototypes ; this is the beginning of the experiment designed to test the engine's long-term lasting power in the hands of private drivers. In February : reorganization of the low-power range (see p. 36) : 2 CV Dyane, on the same lines as had (most successfully, as is now known) inspired that of the DS range in September 1969. In March : World première of the Citroën Model SM at the Geneva Motor Show (see page 4). The SM : a top-status car with a Maserati engine (see Special Edition, page 15 for details of this Italian firm's history), a great car for the road combining maximum comfort with maximum safety and sports car performance. 1970 has begun auspiciously for Citroën.



CONFORT PERFORMANCES SÉCURITÉ

Le modèle Citroën SM, coupé à 2 portes et 4 places, présenté en première mondiale au Salon de Genève, rassemble et harmonise un faisceau de solutions qui en font une voiture de premier plan, marquant une nouvelle étape dans la technique automobile. Son aérodynamisme poussée, la sécurité et le confort de sa suspension hydropneumatique comme sa direction à rappel asservi, l'équilibre de son architecture, lui confèrent d'exceptionnelles qualités de sécurité active. Son équipement complet et raffiné, son grand confort dans toutes les circonstances, sur toutes les routes et à toutes les vitesses, sont rarement réunis sur des voitures capables, comme elle, de performances élevées.

La Citroën SM n'est ni une voiture de sport ni une limousine de grand luxe, ni un prototype de la sécurité routière de demain. Elle réunit ces trois concepts en une totalité homogène ; elle atteint au plus haut niveau de sécurité, de confort et de performances.

AÉRODYNAMIQUE

La carrosserie du modèle SM a été travaillée en soufflerie et « sculptée » par le vent. Sa ligne de verre et d'acier est épurée des arêtes vives et des surfaces planes qui constituent autant de facteurs de résistance à l'avancement. Conçue par le Service du Style du Bureau d'Études de Citroën, à partir de données fonctionnelles, la forme du modèle SM procède de préoccupations logiques et raisonnées. Avec ses lignes pures, son carénage, sa forme travaillée aussi bien du point de vue du coefficient de pénétration dans l'air et de la surface frontale que des forces de portance, son arrière resserré de 20 cm par rapport à l'avant, le modèle SM possède de meilleures valeurs aérodynamiques que la DS, qui passait pourtant, et à juste titre, pour un modèle du genre (le produit du Cx par la surface frontale est amélioré de 25 % sur le modèle SM par rapport à la DS).

ÉQUIPEMENT

La planche de bord est dotée d'un équipement très complet permettant au pilote de contrôler à tout instant la bonne marche du véhicule et d'intervenir sans perte de temps avec le maximum d'efficacité. Tous les voyants et les cadrans de contrôle sont placés sous ses yeux et toutes les com-

COMFORT PERFORMANCE SAFETY

The Citroën model SM, a 4-seater 2-door coupé, whose world premiere has just taken place at the Geneva Motor Show, brings together and harmonizes a set of solutions which make it an outstanding car, whose unveiling is a landmark in the history of the motor-car.



Photo A. Martin (Citroën 17.16)

mandes à portée de sa main, soit au tableau de bord, soit sous le volant ou sur la console centrale du levier de vitesse. A côté du compteur de vitesse et du compte-tours électronique, une centrale d'alerte regroupe tous les voyants de sécurité. La position de conduite a été étudiée pour convenir, grâce à une adaptation rapide et aisée, à tous les types de conducteurs, quelles que soient leur morphologie et leurs habitudes de pilotage. Les sièges sont de type baquet, galbés, sans rupture de courbe. Ils maintiennent parfaitement le corps. L'assise est réglable en hauteur, en inclinaison et en profondeur ; le dossier en inclinaison ; l'appui-tête en hauteur et en profondeur.

Le volant est ovale et de petit diamètre pour être tenu bien en main sans fatigue.

Its advanced streamlining, the safety and comfort of its hydropneumatic suspension and of its assisted-return steering, together with its balanced architecture, give it exceptional active-safety qualities. Its very complete and refined equipment, its extreme comfort under all circumstances, on any road and at any speed, are seldom simultaneously found on cars capable (as it is the case here) of high performances.

The Citroën SM is neither a sports car nor a luxury limousine, nor yet a prototype for to-morrow's road safety. It welds these three concepts reaching the highest levels of safety, comfort and performance.

AERODYNAMICS

The SM's body was developed in the wind



Il est gainé d'une enveloppe rembourrée agréable et souple à la paume et aux doigts. Sa partie centrale est large et rembourrée. Il est réglable en hauteur et en inclinaison. Les commandes électriques des glaces préviennent tout faux mouvement du pilote, elles sont placées sur une console centrale où se trouvent le levier du changement de vitesse, à portée de la main du conducteur, de même que la radio, le cendrier et l'allume-cigare qui sont éclairés.

VISIBILITÉ

Le pare-brise, haut et large, est balayé sur une grande surface par des essuie-glaces très efficaces, à deux vitesses. Il est limité latéralement par des montants d'épaisseur très réduite qui assurent cependant parfaitement la rigidité de l'ensemble et la protection des occupants. Les glaces bombées dégagent parfaitement la vue sur les côtés et la lunette arrière de grande dimension est à dégivrage électrique.

ÉCLAIRAGE

L'éclairage nocturne du modèle SM met en œuvre des solutions neuves et spectaculaires, mises au point en collaboration avec le Bureau d'Études de la Société Cibié : une rampe optique à l'avant de la voiture comporte six phares, tous à iode, tous à correction dynamique automatique : deux projecteurs code (feux de croisement), deux phares de route à faisceau large et

tunnel and, as it were, "sculptured" by rushing air. Its steel and glass lines are free from sharp angles and flat surfaces, which are as many factors of resistance to fast forward motion. Designed by the Styling Division of the Citroën Design Department on the basis of functional data, the model SM's profile is the outcome of logical, rational considerations. With its pure, well faired line, its profile based not only on requirements such as the air-penetration coefficient and the frontal area, but also according to lift data, with its 8 inches less width at the rear than at the front, the model SM has better aerodynamic properties than the DS, which has always, and rightly, be considered as quite exceptional in this respect (the product of C_x x frontal area shows in the model SM a 25 % improvement over the DS).

EQUIPMENT AND FITTINGS

The fascia is fitted with a very complete range of instruments allowing the driver at all times to check the vehicle's perfect functioning, and to take what steps may be required without loss of time and with maximum effectiveness. All pilot lights and dials are grouped under his eyes, and all controls within easy reach of his hands. Next to the speedometer and the electronic rev-meter, a central warning dial groups all the main safety pilot lights.





Photo A. Martin (Citroën 17.27)

deux phares de route à longue portée à commande directionnelle, ces derniers pivotent dans les virages en fonction des mouvements imprimés par le conducteur à son volant (dispositif hydraulique).

CONFORT

Quiconque prend place dans une Citroën SM en perçoit immédiatement l'ambiance luxueuse et le confort raffiné, en goûte la finition parfaite et les aménagements pratiques (vide-poches dans les accoudoirs de portières, des places avant, par exemple). S'il roule, il appréciera l'insonorisation inhabituelle sur une voiture aussi nerveuse et puissante, la suspension douce et sans défaut qui ignore les revêtements les plus ingrats, l'aération indépendante des conditions de marche, ou l'efficacité du chauffage. L'habitabilité est largement calculée, même à l'arrière où la banquette, de forme baquet, offre deux places confortables.

TENUE DE ROUTE

La traction avant, l'étude poussée de la liaison au sol, la suspension hydropneumatique à correcteur automatique de hauteur, le centre de gravité placé bas, les pneumatiques hautes performances (Michelin tubeless à carcasse radiale, leur architecture est celle des pneus de compétition) ajoutés aux mérites propres de la carrosserie aérodynamique, confèrent au modèle SM une tenue de route remarquable à toutes les

The driver's position thanks to easy adaptability, can be made to suit any driver whatever his driving habits.

The seats are of the bucket type, with a single-sweep curve. They offer perfect body support. The seat proper can be adjusted for height, slope and distance; the back, for slope; and the head-rest for height and depth.

The steering wheel is oval and of small diameter, so as to allow a firm hold without fatigue. Its rim has a supple padded sheath which is agreeable to the touch. The hub is wide and also padded. Height and slope are both adjustable.

The windows' electrically powered controls prevent the driver not to take his eyes off the road, placed as they are on the central bracket carrying the gear lever, under the driver's hand, together with the radio, the ash-tray and the cigarette lighter, all of them are lighted.

VISIBILITY

A high-efficiency two-speed wiperscreen sweeps a large area of the windscreen, limited at the sides by very narrow uprights which nevertheless ensure perfect rigidity and offer the occupants excellent protection. The convex windows give complete visibility at the sides, and the large rear window is fitted with electrical de-icing.

LIGHTING

The night lighting of the model SM makes use of spectacular, novel solutions perfected

allures, sur n'importe quel revêtement, par n'importe quel temps et sur n'importe quel tracé, qui permet au conducteur d'utiliser sans inquiétude et avec l'assurance d'une grande sécurité toutes les possibilités d'une grande routière exceptionnelle.

DIRECTION

Pour permettre au conducteur d'utiliser sans problème une voiture dotée d'un tel comportement routier et d'un moteur de hautes performances, il fallait une direction capable, à vitesse élevée de répondre avec précision et rapidité aux sollicitations les plus fines, tout en restant insensible à de faibles efforts involontaires. La recherche de la meilleure solution possible a conduit à l'adoption d'une direction aussi directe que possible et dont l'effort varie en fonction de la vitesse. A l'arrêt, l'assistance est totale, au point que les roues avant se remettent d'elles-mêmes en ligne droite quand on lâche le volant. L'effort nécessaire pour braquer la direction croît avec la vitesse du véhicule et avec l'angle de braquage. Aux allures rapides, la direction devenue plus ferme maintient sans surprise le véhicule

in collaboration with the Design Department of the Cibié Company: an optical ramp at the front of the car houses 6 iodine headlamps, all with automatic dynamic correction: there are two "dip" headlights, two wide-beam road lights and two long-range directional-control headlights, the latter pivoting, when negotiating bends, in accordance with, the movements of the steering wheel in the driver's hands (hydraulic system).

COMFORT

Anyone sitting down in a Citroën SM immediately appreciates its luxurious atmosphere and refined comfort, its perfect finish and practical features (cubby-holes in the door arm-rests of the front seats, for instance). On the road, he will note the soundproofing, unusual by efficient for such a speedy, powerful car; the soft, faultless suspension impervious to the roughest roads; the ventilation, which is independent of running conditions, and the efficient heating. Space is amply calculated, even at the back where the seat, again of bucket shape, offers accommodation for two.



sur la trajectoire désirée, avec une précision parfaite. Ce dispositif constitue un élément de sécurité considérable en toutes circonstances et à toutes les allures. Il garantit une stabilité du véhicule en ligne droite ou en virage inconnue à ce jour. Il accroît la maniabilité en même temps que l'agrément de la conduite, sur route comme en circulation urbaine.

FREINAGE

Le modèle Citroën SM est équipé de quatre freins à disque assistés, commandés par pédalier de type DS, à deux circuits indépendants Avant-Arrière disposant d'une importante réserve d'énergie et d'un répartiteur en fonction de la charge.

MOTEUR

Étudié spécialement pour le modèle SM, héritier d'une science prestigieuse acquise par Maserati sur tous les circuits du monde (voir Édition Spéciale page 15), ce moteur est un six cylindres en V, de 2 670 cm³, super carré, tout aluminium. Possède la légèreté (140 kg pour un 6 cyl.), la robustesse, la puissance et la perfection des « pur-sang » de Modène.



Photo A. Martin - (Citroën 17.36)

ROAD-HOLDING

Front wheel drive, painstaking study of ground adherence, hydropneumatic suspension with automatic height correction, low centre of gravity, high-performance tyres (Michelin tubeless radial casing tyres made on the same lines as racing tyres), in addition to the streamlined body's own merits, make the SM an outstanding road-holder at any speed, over any road.

STEERING

For the driver to be problem-free at the wheel of a car with such road-holding qualities and such a high-performance engine, the steering had to respond at high speed, to the lightest intentional touch, while remaining insensitive to faint involuntary jolts. The best possible solution is the adoption of a steering system geared down as little as possible and becoming progressively harder as speed increases. At rest, the steering receives total assistance, so that the wheels return to the straight-line position when the wheel is released. The effort required to turn the steering wheel increases with the vehicle's speed and with the angle through which the road wheels are turned. At high speeds, the harder



steering maintains the car on the desired trajectory with perfect accuracy. This device forms a considerable safety factor under all circumstances. Both on the straight and when rounding bends, it guarantees vehicle stability, such as had never hitherto existed. It increases manoeuvrability as well as driving pleasure.

BRAKING

The Citroën model SM is fitted with 4-wheel assisted disc brakes controlled by a DS-type pedal; there are two independent Front-Rear circuits with a great reserve of power and a distributor functioning according to axle load.

ENGINE

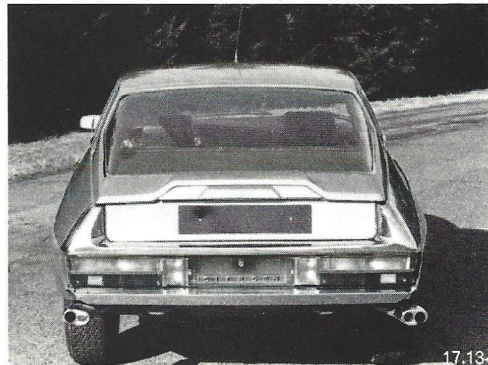
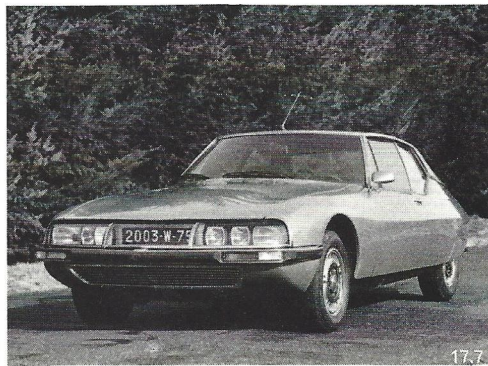
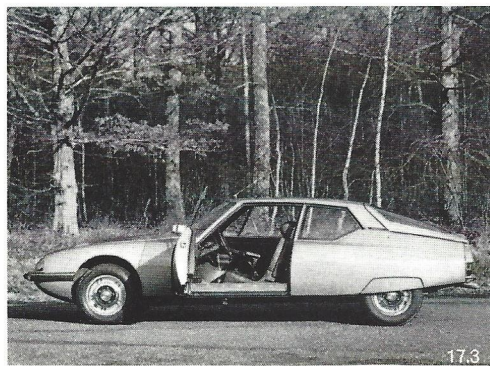
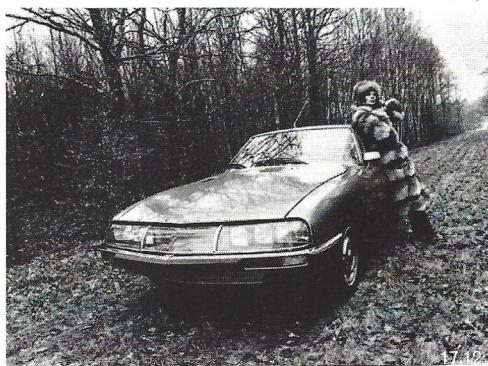
Specially designed for the model SM and heir to the prestige and craftsmanship acquired by Maserati on the great race tracks of the world (see Special Edition page 15), this engine is a compact 2,670 cc super square, all-aluminium, it is light (309 lbs for a 6-cylinder job), it is sturdy, it is powerful and it has the perfection characteristic of the Modena "thoroughbreds".

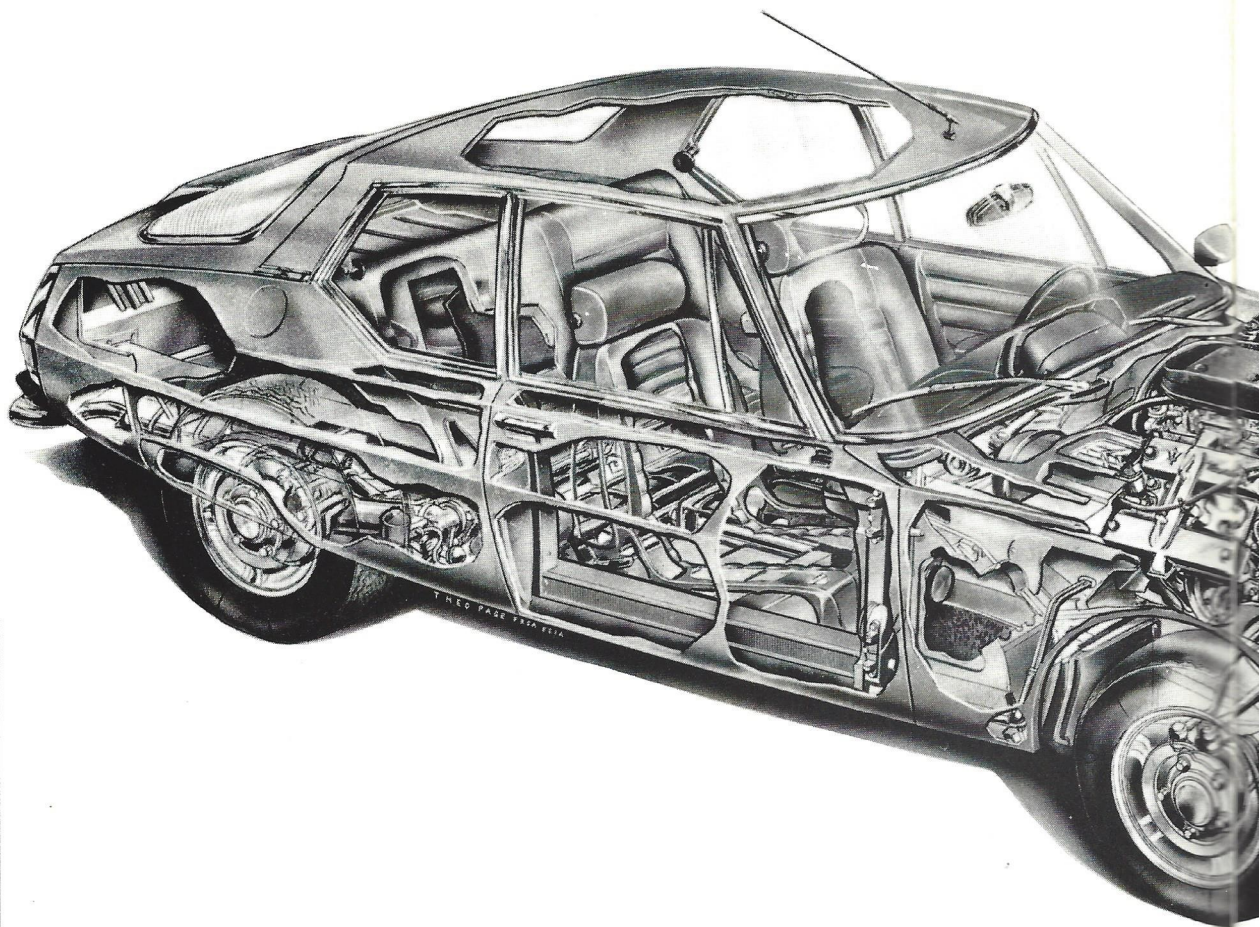
PHOTOTHÈQUE



Ces photographies sont à la libre disposition des journalistes. Il suffit d'écrire au Service de Presse Citroën en indiquant le n° de référence pour recevoir le nombre d'épreuves 18 × 24 demandé.

These photographs are at the disposal of the journalists. All you have to do is write to the Citroën Press Service quoting the reference number and you will receive the quantity of 18 cm × 24 cm requested.

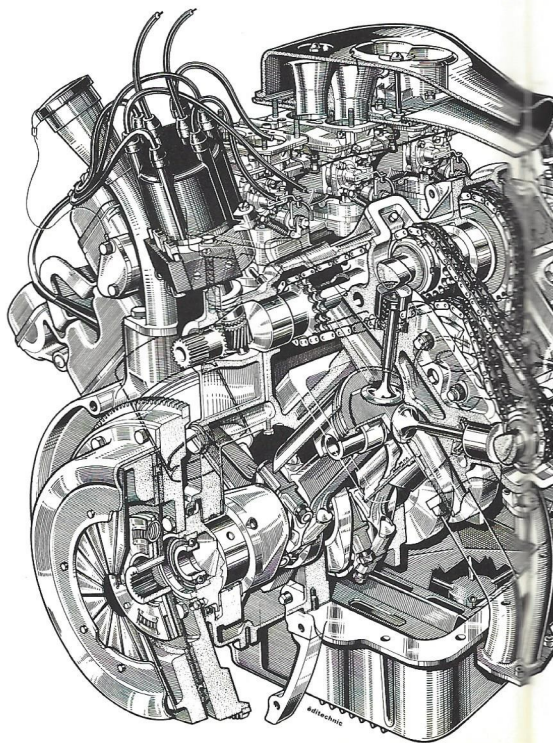
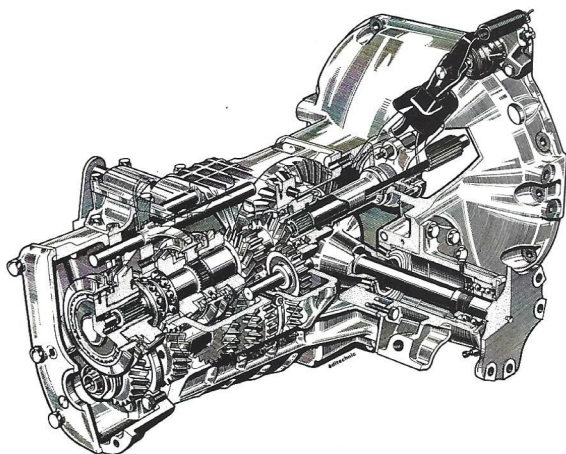


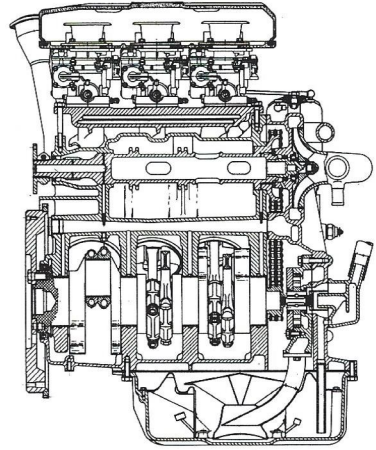
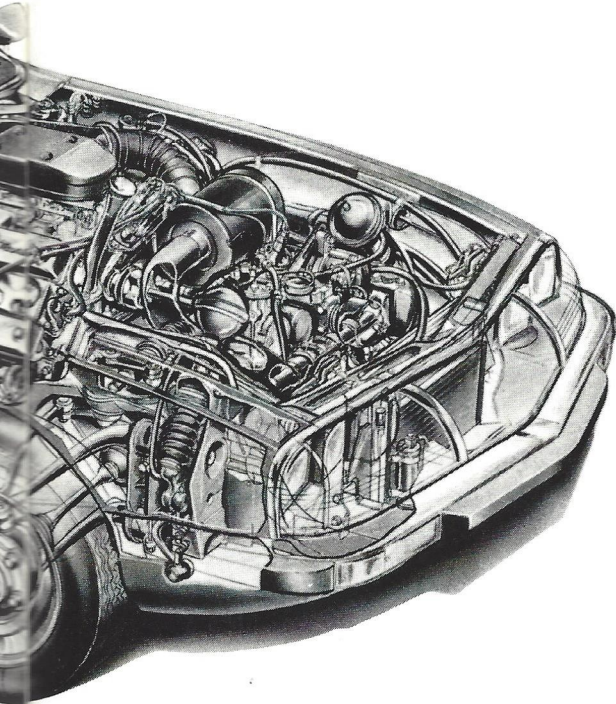


Vue en transparence de la Citroën SM (dessin Theo Page R.A.S. Citroën 17.41 T)

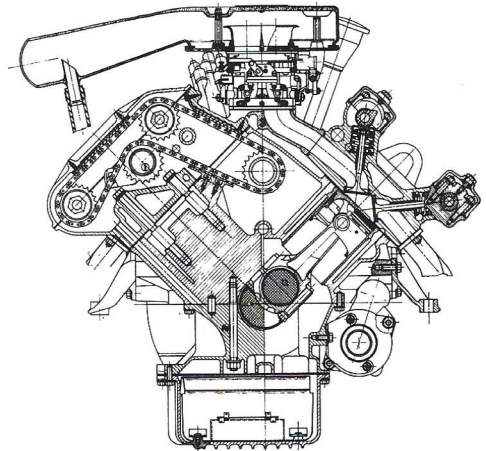
Boîte et moteur Citroën SM, vue perspective.
dessins Editechnic (Citroën 17.52 T et 17.57 T)

DOCUMENT

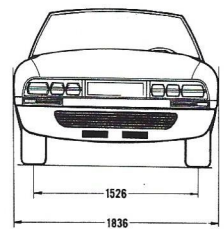
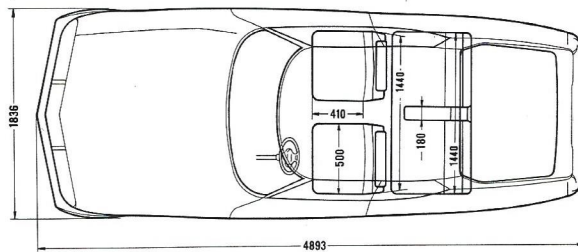
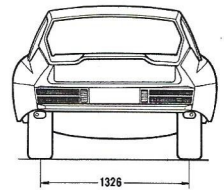
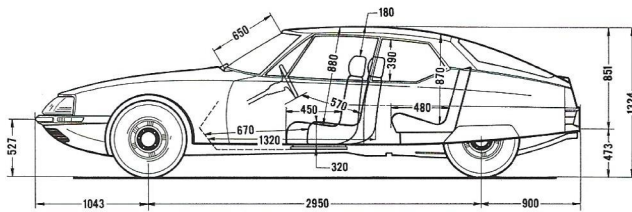
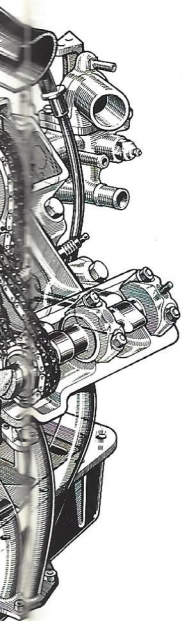




Moteur SM, coupe longitudinale (dessin Cavara.Citroën 17.39 T)



Moteur SM, coupe transversale (dessin Cavara.Citroën 17.40 T)



Carrosserie SM (dessin Editechnic. Citroën 17.44 T)





MOTEUR : Maserati type C 114-1. 6 cylindres en V à 90°. Cylindrée : 2.670 cm³ (Alésage : 87 mm. Course : 75 mm). Rapport volumétrique : 9. Puissance administrative française : 15 CV. Puissance effective : 180 ch SAE à 6.250 tr/mn, 170 ch DIN à 5.500 tr/mn. Couple moteur : 23,8 mkg SAE à 4.000 tr/mn, 23,5 mkg DIN à 4.000 tr/mn. Soupapes en tête. 4 arbres à cames en tête commandés par chaîne. Culasses et bloc cylindres en alliage léger. Chemises amovibles. Vilebrequin à 4 paliers. Radiateur d'huile en alliage léger. Filtre à huile. 3 carburateurs double corps Weber 42 DC NF avec capacités. Pompe à essence électrique Bendix. Bougies : Bosch W 200 T 30. Batterie : 12 V 70 A/h. Alternateur : 780 W. Refroidissement par eau : 13 l.

TRANSMISSION : Traction avant. Embrayage à diaphragme. Commande actionnant un maître cylindre hydraulique. Boîtes à cinq vitesses toute synchronisées. Commande mécanique par levier au plancher. Couple conique : 4,375/1 (8 x 35). Transmission homocinétique par joint tripode côté boîte de vitesses, par joint Spicer côté roues.

SUSPENSION : 4 roues indépendantes sur bras articulés au châssis, reliées à une barre stabilisatrice à l'avant et à l'arrière. Chaque déplacement de roue commande le piston d'un bloc hydraulique de suspension à amortisseur intégré. Correcteurs d'assiette avant et arrière maintenant une hauteur constante du véhicule au-dessus du sol, quelle que soit la charge.

ROUES : Roues à fixation à 5 tocs. Jantes de 6 pouces. Pneumatiques : 195/70 VR 15 Michelin X.

FREINAGE : 4 freins à disque assistés à deux circuits indépendants avant et arrière, adaptés automatiquement à la charge du véhicule et à sa répartition. Chaque circuit possède sa réserve de pression. Frein à pied par commande type DS. Frein à main par commande mécanique au plancher agissant sur disques avant par mâchoires distinctes.

DIRECTION : Direction à crémaillère, à assistance variable en fonction de la vitesse du véhicule et de l'angle de braquage, à rappel asservi (rappel automatique vers la position de ligne droite, même à l'arrêt). Un régulateur centrifuge accouplé à la boîte de vitesses agit sur un tiroir hydraulique qui détermine l'effort à exercer sur le volant de telle sorte que cet effort varie avec la vitesse du véhicule. Démultiplication : 1/9,4. Diamètre de braquage entre trottoirs : 10 m 50.

CARROSSERIE : Coupé 2 portes, 4 places. Carrosserie autoporteuse sur plate-forme rigide. Carrosserie aérodynamique avec carénage avant et ouies d'aération pour refroidissement moteur et freins à disque. Réservoir d'essence en plastique (anti-choc) placé entre roues sous coffre arrière. Projecteurs et plaques minéralogiques avant sous carénage transparent sur toute la largeur du véhicule. Pare-brise Triplex (verre feuilleté). Glaces de portes latérales bombées, totalement descendantes par commande électrique. Glaces de custode pivotantes à entrebâillement réglable.

DIMENSIONS : Empattement : 295 cm. Voie avant : 152,6 cm. Voie arrière : 132,6 cm. Longueur : 489,3 cm. Largeur : 183,6 cm. Hauteur constante quelle que soit la charge : 132,4 cm. Garde au sol constante quelle que soit la charge : 15,5 cm.

ECLAIRAGE : Rampe lumineuse de 6 projecteurs rectangulaires groupés 3 par 3 dans 2 boîtiers, de part et d'autre de la plaque minéralogique, l'ensemble sous carénage de verre. Chaque boîtier comporte : un projecteur spécialisé pour code, un projecteur de route à faisceau large et profond, un projecteur de route à faisceau pointu (longue portée) à commande directionnelle hydraulique. Les 6 projecteurs sont tous à lampes à iode, ils sont tous équipés d'un dispositif de correction d'assiette automatique. 2 phares de recul à l'arrière.

EQUIPEMENT : Volant réglable (hauteur et profondeur). 2 sièges genre baquet à l'avant, basculables et coulissants vers l'avant pour dégager l'accès aux places arrière, assise réglable : en longueur, en hauteur, dossier à inclinaison réglable, appuie-tête réglables en inclinaison et en hauteur. Banquette arrière à deux places avec accoudoir central relevable, ceinture de sécurité 3 points à l'avant. Chauffage : par radiateur annexe et pulseur. Dégivrage de pare-brise et désembuage des glaces latérales et de la lunette arrière. Deux aérateurs de part et d'autre de la planche de bord, orientables et réglables en débit, pulseur d'air à débit important indépendant de la vitesse du véhicule et fonctionnant même à l'arrêt.

POIDS : DIN en ordre de marche : 1450 kg. Poids maxi en charge : 1840 kg.

CAPACITÉS : Réservoir d'essence : 90 litres. Huile : moteur 7 litres, boîte 2,2 litres. Réservoir hydraulique : 5,4 litres.

PERFORMANCES : Accélération : 0 - 400 m : 16" 2. 0 - 1000 m : 29" 9. 0 - 100 km/h : 8" 9. Vitesse maxi : 220 km/h. Consommation DIN : 12,5 litres.

ENGINE : Maserati type C 114-1, 90° V-6. Swept volume: 2,670 cc (bore 87 mm = 3.425", stroke 75 mm = 2.953"). Compression ratio: 9:1. French treasury rating: 15 CV. Effective power developed: 180 HP SAE at 6,250 r.p.m. 170 HP DIN at 5,500 r.p.m. Engine torque: 172 lb.ft. SAE at 4,000 r.p.m., 170 lb.ft. DIN at 4,000 r.p.m. OHV. 4 overhead chain-driven camshafts. Light alloy cylinder heads and cylinder blocks. Removable wet liners. 4-bearing crankshaft. Light alloy oil radiator. Oil filter. 3 double-barrel Weber carburetors with capacities. Bendix electric fuel pump. Sparking plugs: Bosch W 200 T 30. Battery: 12 V, 70 Amp. hr. Alternator: 780 W. Water cooling system capacity: 2.86 gals.

TRANSMISSION : Front wheel drive. Diaphragm clutch with pedal-operated master cylinder. 5-speed, entirely synchro-mesh gear-box. Mechanical lever control at floorboard level. Mitre-gear ratio: 4.375: 1 (8 x 35). Homokinetic transmission with tripod couplings at the output side of the gear-box and Spicer couplings on the wheel side.

SUSPENSION : 4 independent wheels on lever-arms articulated on chassis and connected front and rear to a stabilizer bar. Each movement on the part of the wheel drives the piston of a hydraulic suspension unit with built-in damper. Front and rear attitude correctors maintaining the vehicle at a constant height above road level, irrespective of load.

WHEELS : wheels retained by 5 dogs. 6" rims. Types: 195/70 VR 15 Michelin X.

BRAKES : 4-wheel, independent front and rear dual-circuit disc brakes with automatic adaptation to vehicle load and load distribution. Each circuit with own pressure reserve. Foot brake with DS-type control. Hand brake operated by floorboard mechanical, lever acting on front discs through independent shoes.

STEERING : rack-and-pinion steering with servo-assistance varying according to vehicle speed and angle of deflexion, with power-assisted return to centre (automatic return to straight-line position, even at rest). A centrifugal regulator coupled with the gear-box acts on a hydraulic valve which determines the effort to be applied to the steering wheel, so that this effort varies with the vehicle's speed. Gearing ratio: 1: 9.4. Turning diameter between kerbstones: 34' 5 1/2".

BODY : 4-seater 2-door coupé. Integrated body on rigid platform. Streamlined body with forward fairing, and air intake for engine and disc-brake cooling. Shock-proof plastic fuel tank placed under the boot, between the rear wheels. Headlights and front number-plates under transparent protection across the entire width of the vehicle. Triplex (sandwich-glass) windscreen. Electric-power driven curved side windows completely retractable into the doors. Pivoting, entirely adjustable back-seat side windows.

DIMENSIONS : Wheelbase: 9' 8 1/4"; front track: 5'; rear track: 4' 4 1/4". Length: 16' 0 3/4". Width: 6' 0 1/4". Constant height, irrespective of load: 4' 4 1/8". Road clearance, irrespective of load: 6".

LIGHTING : Bank of 6 rectangular headlights housed in 2 groups of 3 on either side of the number plate, the complete unit being protected by a glass fairing. Each housing includes: one specialized "dip" headlight, one wide-beam road headlamp and one narrow-beam (long-range) headlight with hydraulic directional adjustment. All six headlights are fitted with iodine lamps and automatic attitude-correction devices. 2 reversing lights at rear.

EQUIPMENT : Adjustable steering wheel (height-and depth wise). 2 bucket seats at front with tipping backs and forward slides so as to free ingress to back seats; they are adjustable distance- and height-wise, while their backs can be reclined to the desired angle and are fitted with head-rests which can be adjusted for height and slope. Back seat housing two, with retracting arm rest. 3-point safety-belts at front. Heating: by ancillary radiator and pulsation. Defrosting of windscreen and demisting of side and rear windows. Two ventilators, one on each side of the fascia; their output and direction can be adjusted, high-output air pulsator working independently of vehicle speed and operating even when the car is at rest.

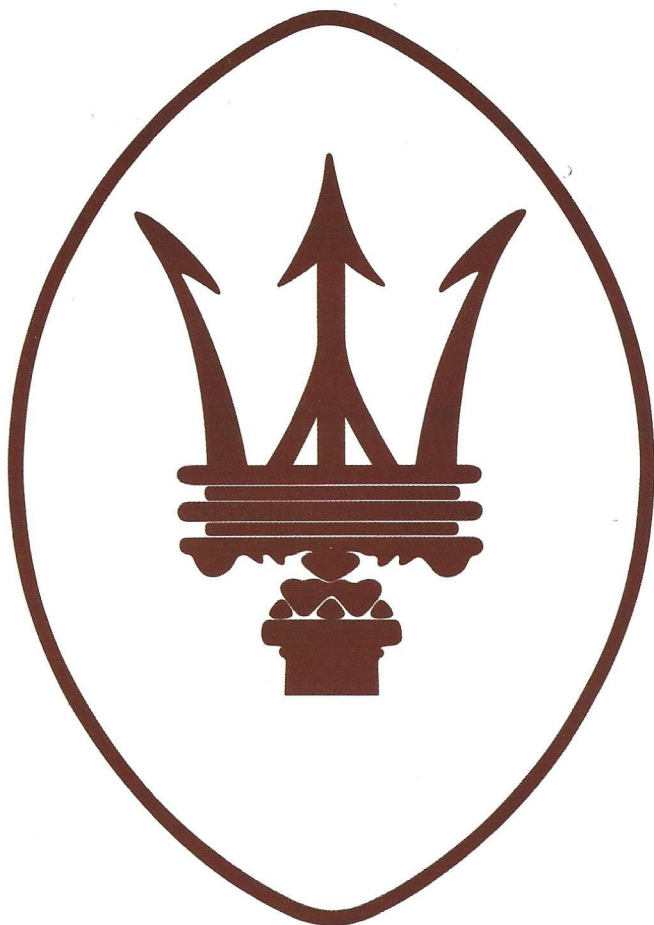
WEIGHT : DIN, in working order: 3,197 lbs. Maximum all-up weight: 4,056 lbs.

CAPACITIES : Fuel tank: 20 gals. Oil: engine 12.3 pints, gear-box 3.9 pints. Hydraulic fluid tank: 9.5 pints.

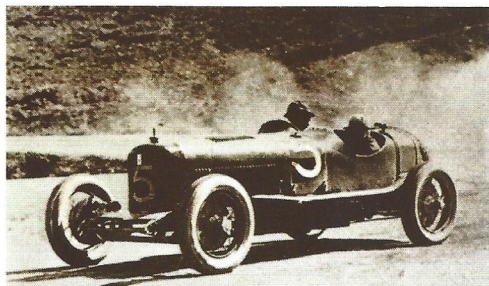
PERFORMANCE FIGURES : Acceleration, 0-400 m (0-437.5 yds): 16.2". 0-1,000 m (0-1,094 yds): 29.9". 0-100 km/h (0- 62.14 m.p.h.): 8.9". Maximum speed: 136.7 m.p.h. Consumption (DIN): 12.5 litres per 100 km (22.75 m.p.g.).

édition spéciale





L'histoire de Maserati est celle d'une unité de création et de construction d'automobiles de hautes performances qui, en cinquante ans, a su étendre sa renommée et sa diffusion à l'échelle du monde entier sans jamais cesser d'être une entreprise à la mesure de l'homme. C'est essentiellement l'œuvre de deux générations et de deux familles : les frères Maserati fondèrent la société en 1914; Adolfo Orsi et son fils la développèrent à partir de 1937.



Alfieri Maserati et G. Bertocchi gagnent la Targa Florio de 1926 sur la 8 cylindres 1500 cm³ (Photo Maserati. Citroën 14.65)

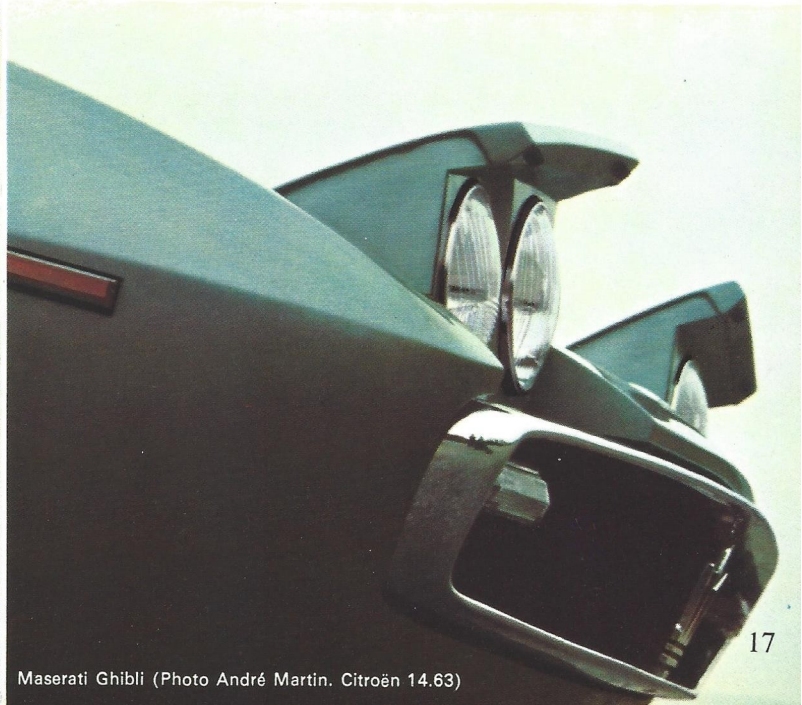
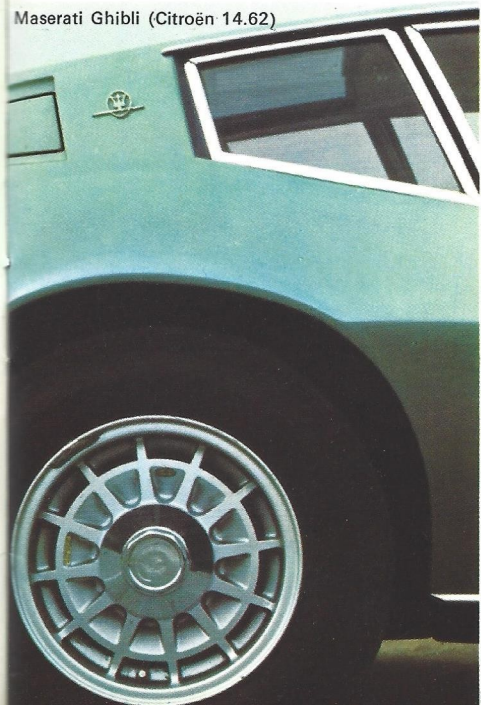
The Maserati story is that of a unit entirely devoted to the creation and building of high-performance motor cars - a unit which, over fifty years, has been brilliant enough to spread its fame and its production over the entire globe without ever overstepping the human scale. Essentially, it is the work of two generations, and two families : the brothers Maserati founded the firm in 1914; Adolfo Orsi and his son developed it from 1937 onwards.

Six brothers

In the industrial region of Northern Italy, at Voghera, there lived six brothers who, from their earliest boyhood, dreamed before the huge Krupp railway engine of their father, a Railway engineer. Out of



Maserati Ghibli (Citroën 14.62)



Maserati Ghibli (Photo André Martin. Citroën 14.63)

Ils étaient six frères

Dans la région industrielle du Nord de l'Italie, à Voghera, ils étaient six frères qui, tout jeunes, rêvaient devant la titanique locomotive Krupp de leur père, ingénieur aux Chemins de Fer. Sur les six, cinq devinrent ingénieurs, mécaniciens, pilotes ou metteurs au point : Carlo, Bindo, Alfieri, Ettore, Ernesto. Le sixième, Mario, devint artiste peintre.

En 1914, Alfieri, pilote d'essai chez Isotta Fraschini, et son frère Ettore ouvrent à Bologne un petit atelier de réparation, « l'Officine Alfieri Maserati ». Ils y sont rejoints en 1919 par leur plus jeune frère Ernesto. Ils construisent des voitures de course pour Isotta et Diatto.

La Typo 26 : première victoire

En 1926, une nouvelle réglementation plus rigoureuse de la course : 1 500 cc et 600 kilos maximum, les conduit à concevoir la première voiture d'une lignée prestigieuse, les Maserati. C'était la Typo 26 : 1 491 cc 60 × 66, 8 cylindres en ligne à surpresseur, 125 Ch à 5 300 tours.

Le 25 Avril 1926, l'emblème de la marque (le trident de la statue de Neptune qui orne le principal square de Bologne) fait sa première apparition publique : conduite par Alfieri, la Typo 26 se classe

the six, five became engineers, mechanics, drivers or tuners : Carlo, Bindo, Alfieri, Ettore and Ernesto. The sixth, Marco, became an artist.

In 1914 Alfieri, test driver at Isotta-Fraschini's and his brother Ettore opened a small repair shop, the "Officina Alfieri Maserati" in Bologna. In 1919 their youngest brother, Ernesto, joined them. They built racing cars for Isotta and for Diatto.

The tipo 26

In 1926 a new, stricter regulation regarding car racing : a maximum of 1,500 cc and 600 kg (1320 lbs), led them to design the first car of a great line, the Maseratis. This was the Tipo 26 : 1,491 cc, 60 × 68 mm, in-line supercharged 8-cylinder engine, developing 125 HP at 5,300 r.p.m.

On 25th April 1926, the make's emblem (the trident of the statue of Neptune adorning the main square of Bologna) was seen in public for the first time : driven by Alfieri, the Tipo 26 took a very good place in the Targa Florio. This was a mere preliminary canter. On June 13th, with Ernesto at the wheel, it made the best time at Bologna (173.2 km/h = 107.6 m.p.h.). And so the list of victories grew longer, while the engine's capacity was increased to 2 litres.

In 1927, the car brought Maserati the Championship of Italy. In 1929 the 8C 2,500 single and two-seater cars with



fort bien dans la Targa Florio. C'est un galop d'essai. Le 13 Juin elle réalise entre les mains d'Ernesto le meilleur temps à Bologne (173,2 Km/h). Puis la liste des victoires s'allonge, en même temps que la cylindrée est portée à 2 litres.

En 1927, Maserati est avec elle Champion d'Italie. En 1929 sortent les monoplaces et biplaces 8C 2 500 à culasses mobiles, 8C 1 100 et la V 4 à 16 cylindres (2 blocs de 8 cylindres inclinés à 45 degrés) avec deux vilebrequins démultipliés ensemble, double arbre à cames en tête, 305 Ch à 5 200 tours/mn. Avec celle-ci, le 28 Septembre 1929, Baconin Borzacchini bat pendant la course de Crémone le record du monde des 10 kilomètres : 244,16 Km/h.

Tous les Grands Prix

De 1930 à 1937, les modèles et les victoires se succèdent : Grand Prix de Tripoli (Borzacchini), Grand Prix de Rome (Arcangeli), Grand Prix de Monza (Achille Varzi premier, Luigi Arcangeli second à 2/10^e, Ernesto Maserati troisième, tous sur Typo 3 000 à 8 cylindres en ligne, 230 Ch à 5 500 tours), Grand Prix d'Espagne (Varzi). En 1931 : Grand Prix de Rome, (Ernesto sur une 16 cylindres V 4), et puis encore : Grand Prix de France, Grand Prix de Belgique, Grand Prix de Lyon, Grand Prix de Nice, Circuit du Montenegro... Borzacchini, Archangeli, Varzi, Fagioli, Campari, Nuvolari, Villorresi, conduisent en course les Maserati.



Ernesto Maserati et G. Bertocchi, sur Maserati 8 cylindres 2500 sont premiers à la Targa Florio 1929 (Photo Maserati, Citroën 14.60).

removable cylinder heads came out, as did the 8C 1,100 and the 16-cylinder V4 (two 8-cylinder blocks inclined at 45°) with individual crankshafts both driving a common, geared-down outputshaft, twin overhead camshafts, developing 305 HP at 5,200 r.p.m. In this car, on 28th September 1929, Baconin Borzacchini broke the world record over 10 km (6.2137 miles) during the Cremona race : 244.16 km/h = 151.71 m.p.h.

Grand Prix galore

Between 1930 and 1937, there were fresh models and victories all the time : Tripoli Grand Prix (Borzacchini), Rome Grand Prix (Arcangeli), Monza Grand Prix (Achille Varzi 1st, Luigi Arcangeli 2nd, only 2/10 sec. behind, Ernesto Maserati 3rd, all on Tipo 3,000 with 8-cylinder in-line engines developing 230 HP at 5,500 r.p.m.), Spanish Grand Prix (Varzi). In 1931 : Rome Grand Prix (Ernesto in a 16-cylinder V 4), and moreover : French Grand Prix, Belgian





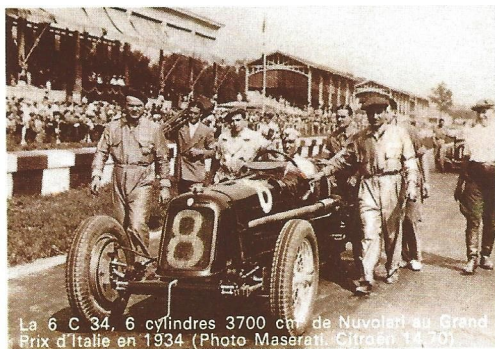
Nuvolari au volant de la 8 cylindres 3000 cm³ 260 HP dans la Course Acerbo Pescara en 1934 (Photo Maserati, Citroën 14.08)

En 1935, une V8 R1, 8 cylindres en V à 90° de 4 785 cc (320 Ch à 5 300 t/m) réalise 297,6 Km/h sur l'autostrade Florence Mare.

Victoire à Indianapolis

Mais Alfieri Maserati est mort en 1932 et la maison qu'il a créée se ressent de la crise mondiale. En 1937, Adolfo Orsi et son fils Omer, industriels de Modène achètent l'Officina. Pendant dix ans les trois frères Maserati, Ernesto, Bindo, Ettore continuent d'y travailler.

La famille Orsi donne une impulsion déterminante, de nouveaux prototypes voient le jour, qui remportent de nouvelles victoires : avec la 8 CTF 3 C, 8 cylindres en ligne à surpresseur, 3 000 cc 350 Ch à 6 000 t/m, Villorosi en 1939 bat le record du tour à Tripoli, Wilbur Shaw remporte les fameux 500 miles d'Indianapolis à 184,05 Km de moyenne horaire. Il récidive l'année suivante et remporte la prestigieuse épreuve américaine. En 1940 apparaît la 4 CL équipée du premier moteur carré Maserati 78 × 78, 1 489 cc à surpresseur, 220 Ch à 6 600 tours/mn. Villorosi, le prince Bira, de Graffenried la font triompher.



La 6 C 34, 6 cylindres 3700 cm³ de Nuvolari au Grand Prix d'Italie en 1934 (Photo Maserati, Citroën 14.20)

Après la guerre : Nouveaux triomphes

Après la guerre, Maserati remanie ses fameuses formules et fait une rentrée fracassante : Villorosi gagne avec une monoplace 4 CL le 1^{er} Grand Prix de

Grand Prix, Lyons Grand Prix, Nice Grand Prix, Montenegro Circuit... Borzacchini, Arcangeli, Varzi, Fagioli, Campari, Nuvolari, Villorosi all drove Maseratis in various races.

In 1935, a V8 R1, whose two banks of 4 cylinders were set at 90° and had a capacity of 4,785 cc (320 HP at 5,300 r.p.m.), reached a speed of 184.9 m.p.h. on the Florence-Mare autostrada.

Victory at Indianapolis

Meanwhile Alfieri Maserati had died, in 1932, and the firm he had founded felt the world slump. In 1937, Adolfo Orsi and his son, Omer, industrialists from Modena, bought out the Officina. For ten years three of the Maserati brothers : Ernesto, Bindo and Ettore, were to go on working there.

The Orsi family brought renewed vigour into the business, new prototypes were created and fresh victories won : with the 8 CTF 3 C, a supercharged 8-cylinder in-line engine of 3,000 cc, developing 350 HP at 6,000 r.p.m., Villorosi broke the lap record at Tripoli in 1939, and Wilbur Shaw won the great Indianapolis 500-mile race at an average speed of 114.36 m.p.h.



Maserati Indy (Photo André Martin, Citroën 14.33)

la nouvelle Formule 1, à Nice, le 22 Avril 1946. La même année, le Français Sommer gagne les Grands Prix de Marseille, Saint-Étienne, Saint-Cloud; Alberto Ascari gagne le Grand Prix de Modène.

En 1947, à l'expiration de leur contrat, les frères Maserati quittent la firme. Ils sont remplacés par l'ingénieur Massimo qui produit la 4 CL Tubolare, appelée « Tipo San Remo » parce que dès sa première sortie, entre les mains d'Ascari, elle remporte le Grand Prix de San Remo, le 27 Juin 1948.

Un certain Juan Manuel Fangio

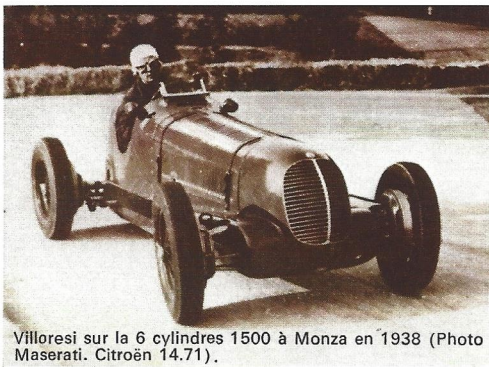
En 1949, deux « Tipo San Remo » sont vendues à l'Automobile Club d'Argentine qui confie l'une d'elles à un certain Juan Manuel Fangio. Immédiatement il remporte le Grand Prix de Mar Del Plata, puis vient en Europe et triomphe au Grand Prix de San Remo et au Grand Prix d'Albi. Dans les années suivantes, malgré la présence de pilotes remarquables, Maserati fléchit devant les nouvelles Ferrari 2 litres 166 à compresseur. C'est alors qu'Omer Orsi, en 1952,

The following year, he repeated the performance.

In 1940 appeared the 4 CL, fitted with the first Maserati "square" engine (78 × 78 mm), with a capacity of 1,489 cc and a supercharger, and developing 220 HP at 6,600 r.p.m. Villoresi, Prince Bira and de Graffenried were to drive it to victory.

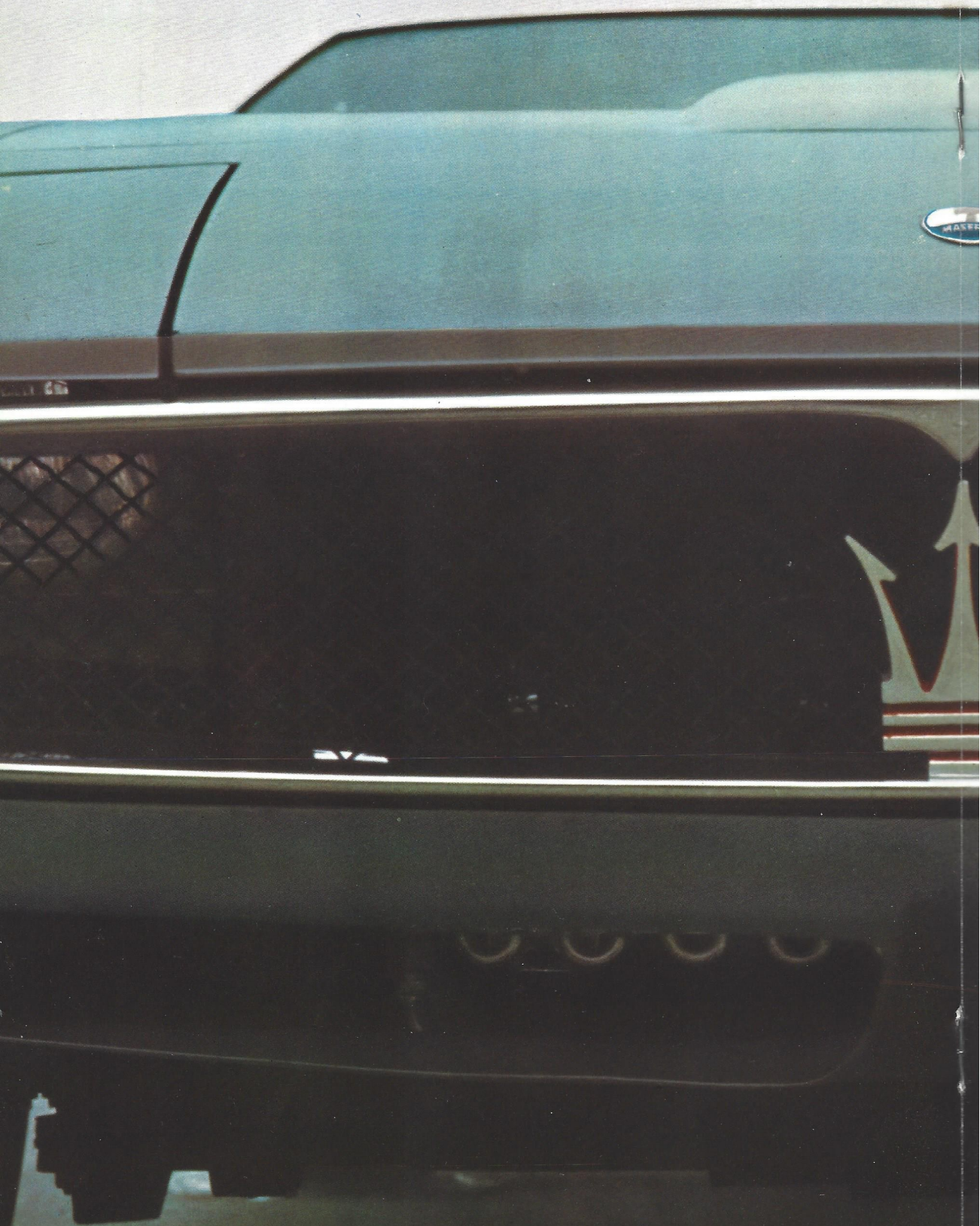
Post-war period : fresh triumphs

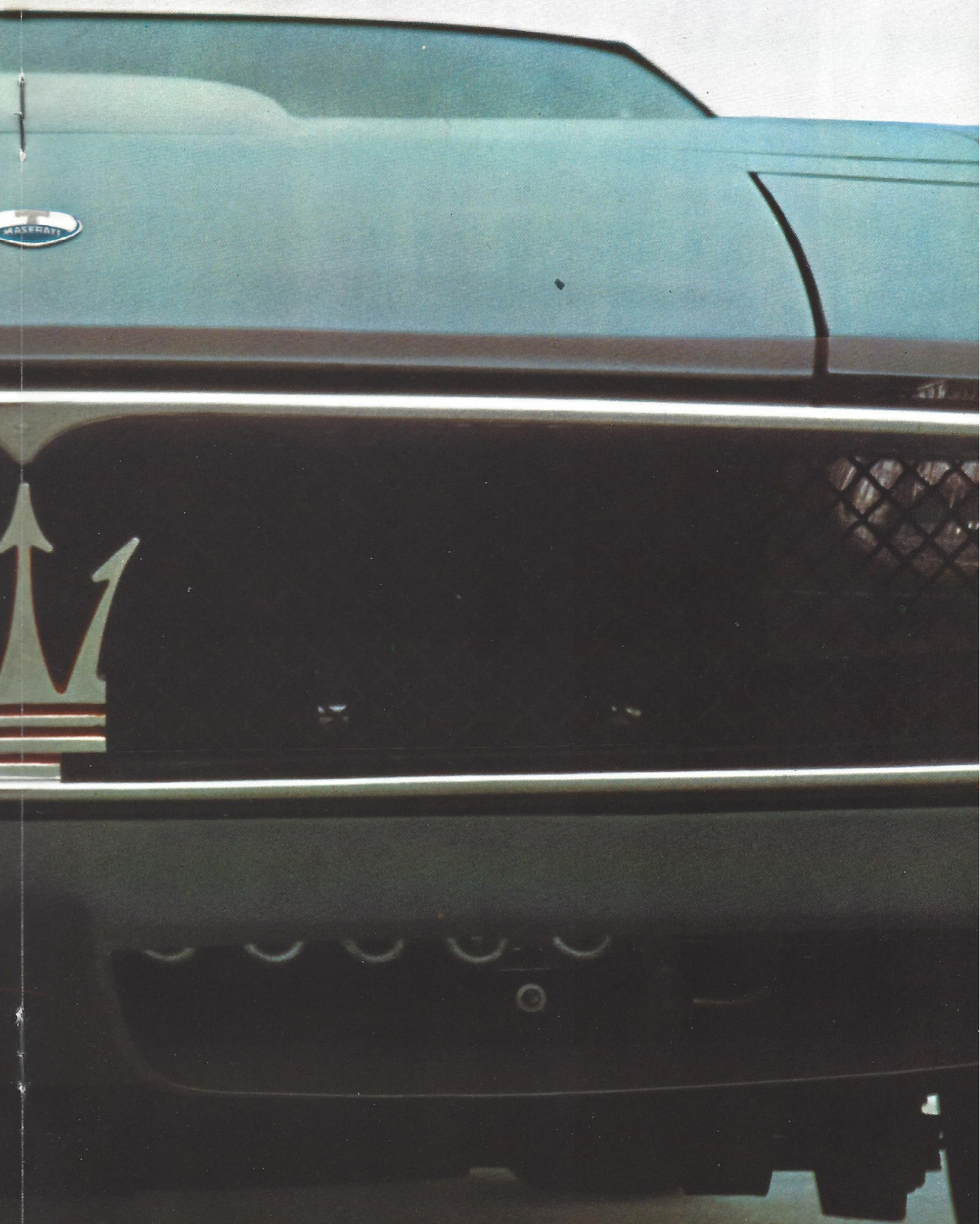
After the war, Maserati reshuffled its well-known systems formulae and made an awe-inspiring come-back : in a 4 CL



Villoresi sur la 6 cylindres 1500 à Monza en 1938 (Photo Maserati. Citroën 14.71).

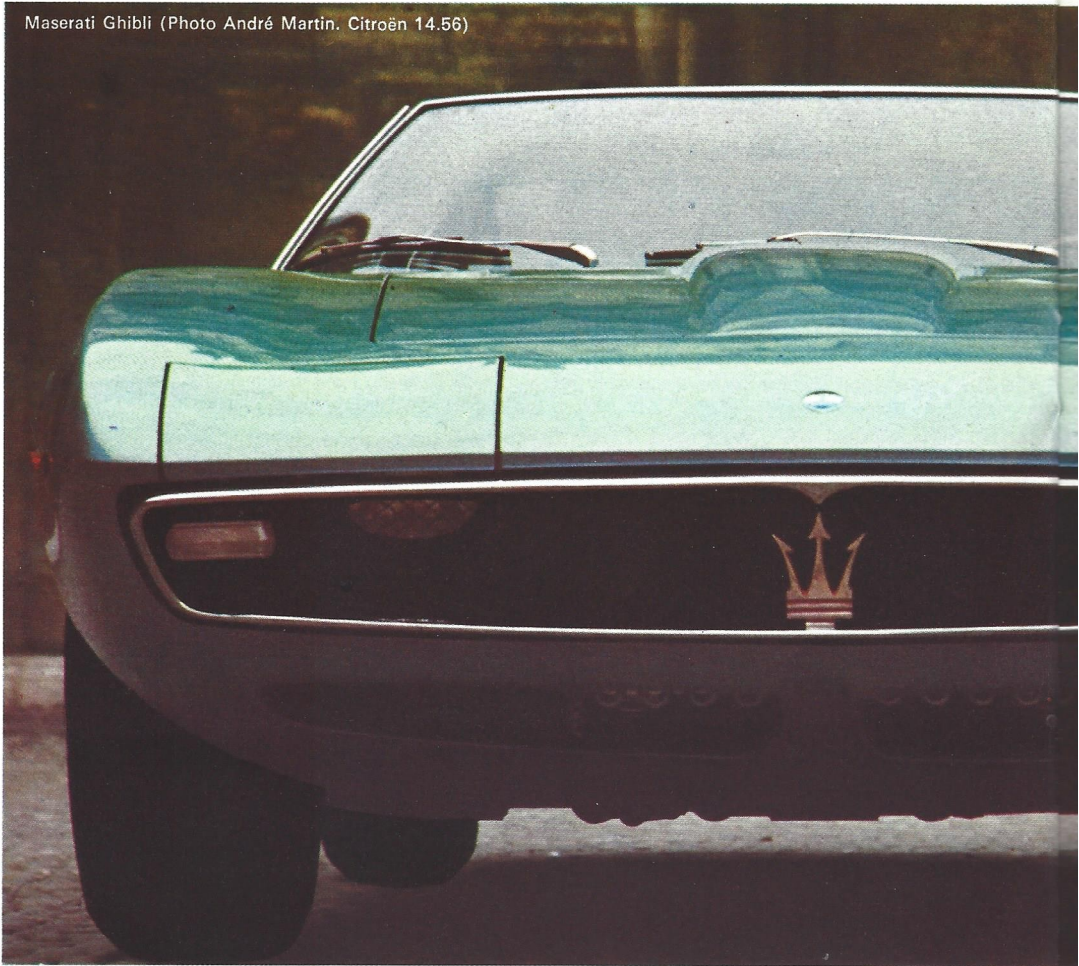






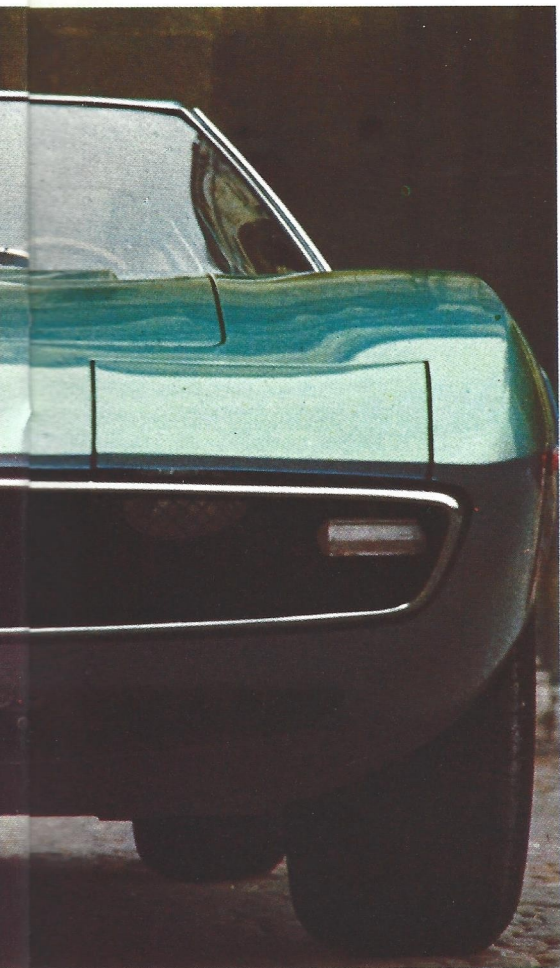
X

Maserati Ghibli (Photo André Martin. Citroën 14.56)



Maserati Ghibli, phares sortis (Photo André Martin. Citroën 14.57)





singleseater, Villoresi won the first Grand Prix of the new Formula I on 22nd April 1946, at Nice. That same year, the Frenchman Sommer won the Marseilles, Saint Etienne and Saint Cloud Grand Prix, while Alberto Ascari won the Modena Grand Prix. In 1947, when their contract expired, the brothers Maserati left the firm. They were replaced by Massimino, an Italian engineer who turned out the 4 CL Tubolare, known as the "Tipo San Remo" because, at its very first race, it won the San Remo Grand Prix on 27th June 1948.

One Juan Emanuel Fangio

In 1949, two "Tipo San Remo" were sold to the Argentina Automobile Club, which entrusted one of them to the hands of a man by the name of Juan Emanuel Fangio. He immediately walked off with the Mar Del Plata Grand Prix, and then came to Europe and took the Grand Prix at both San Remo and Albi.

During the years which followed, despite the presence of remarkable drivers, Maserati had to bow before the new super-charged Ferrari 2-litre 166s. Then Omer Orsi, in 1952, energetically took in hand the destinies of the firm; he reorganized, invested, and took on an engineer, Colombo, who developed the effective power of the A 6GCM from 130 to 197 HP at 8,000r.p.m. In this car, Fangio won the 1953 Monza Grand Prix in front of the Ferraris. In 1954, with the 6-cylinder 250 F, he won both the Argentine and the Belgian Grand Prix. In 1956, aboard the 300 S, he won the Buenos Ayres 1000-kilometre race, and the Nurburgring 1000-km race.

The World Championship

The acme was reached in 1957 : Fangio took the Argentina Grand Prix in his famous red Maserati 250 F. Behind him came three other Maseratis (Behra, Menditeguy, Schell)! After a dazzling season, Fangio claimed the World Championship. But this season was also a hard one for Maserati. It wound up in an appalling stroke of bad luck in the Venezuela Grand Prix : at Caracas, the firm's four 4.5 litre roadsters were smashed to smithereens within a few minutes : Master Gregory turned turtle, Moss rammed an AC Bristol and cut it in half, Schell's car was crushed by Bonnier's. Maserati won the Grand Prix Championship... practically ruined!

The Gran Turismo models

The Italian firm then left the Formula I racetrack to concentrate the maximum of its resources on the production and mar-

prend énergiquement en mains les destinées de la maison, il réorganise, investit, engage l'ingénieur Colombo qui fait passer la puissance de l'A 6 GCM de 130 à 197 Ch à 8 000 t/m. Avec cette voiture, en 1953, Fangio remporte le Grand Prix de Monza devant les Ferrari. En 1954, avec la 6 cylindres 250 F, il gagne le Grand Prix d'Argentine et de Belgique. En 1956, avec la 300 S, il gagne les 1 000 kilomètres de Buenos-Aires et les 1 000 kilomètres du Nurburgring.



Gonzalès conduit la 4 cylindres 1500 220 ch au Grand Prix d'Italie à Monza en 1952 (Photo Maserati-Citroën 14.69)

Le Championnat du Monde

Le sommet est atteint en 1957 : Fangio remporte le Grand Prix d'Argentine sur sa célèbre Maserati 250 F rouge. Derrière lui : trois autres Maserati (Behra, Menditeguy, Schell)! A l'issue d'une saison éblouissante, Fangio remporte le Championnat du Monde.

Mais c'est aussi une saison difficile pour Maserati. Elle se termine par le terrible coup de malchance du Grand Prix de Venezuela : à Caracas, les quatre roadsters 4,5 litres de la firme sont complètement détruits en quelques minutes : Master Gregory se retourne, Moss coupe en deux une AC Bristol, Behra prend feu, la voiture de Schell est écrasée par celle de Bonnier et Maserati gagne le Championnat des Grands Prix presque ruiné!

Production des Gran Turismo

La firme italienne se retire alors des courses de Formule 1 pour concentrer l'essentiel de ses ressources à la production et la commercialisation des voitures de tourisme (elle continue cependant à produire des moteurs de compétition). C'était là l'idée que poursuivait depuis avant la guerre la famille Orsi. En 1938, à partir du moteur 6 cylindres de course, avait été mise en production une Maserati GT carrossée par Pinin Farina, la 6 SOHC 1 500 cc, vitesse 160 Km/h, qui passera à 1 954 cc en 1942. C'était

keting of touring cars (although still continuing to produce racing engines). This was an idea which the Orsi family had at the back of their minds since before the war. In 1938 using the 6-cylinder racing engine, a GT Maserati with coachwork by Pinin Farina, the 6 SOHC 1,500 cc had been put into production : 100 m.p.h.. In 1942, the engine capacity was increased to 1954 cc. This was the first of a series of high-status, high-performance cars for wealthy amateurs. Racing successes had obviously had repercussions on touring-car sales.

From the 3,500 GT to the Ghibli

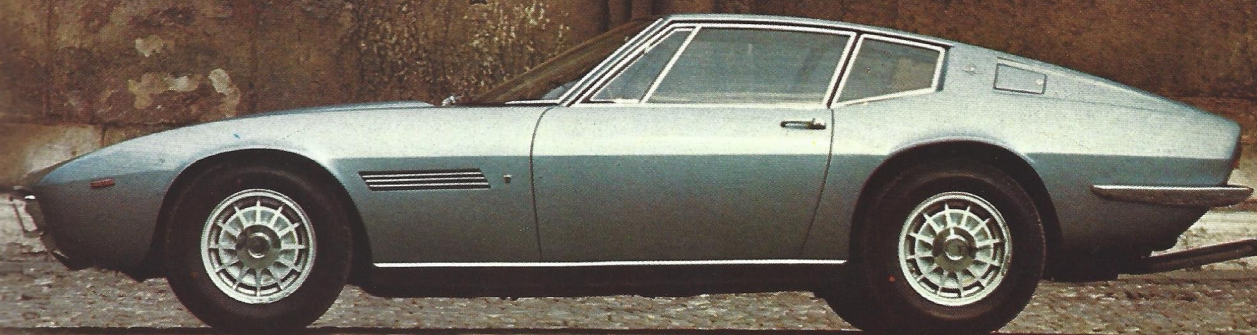
In 1957, the 3,500 GT with coachwork by Allemano was presented at the Geneva Motor Show. In 1959, the 5,000 GT Touring was the attraction at the Turin Show, with a top speed of 170 m.p.h. In 1963 : the Quattro-porte, with body by Frua (4,136 cc, 360 HP) and the Mistral Coupé. In 1964, the Sebring (coachwork by Vignale). In 1966, the 4.7 litre Mexico (coachwork by Vignale) took the place of the 5,000 GT. A little later, over and above these wonderful cars, came the unbelievable Ghibli, a two-door coupé with a V-8 engine of 4.7 litre (94 × 85 mm) with four overhead camshafts and four double carburettors (effective power 330 HP at 5,000 r.p.m.), dual-circuit servo disc brakes, and a top speed of 174 m.p.h. In accordance with the programme laid down by Omer Orsi, these luxurious cars are derived directly from the racing machines which, for many a year brought triumph to the trident of Neptune in race tracks all round the world. They were and still are the direct heirs of unequalled racing experience, accumulated over the years with as much passion as patience.



Fangio gagne le Grand Prix d'Italie à Monza en 1954 avec l'A 6 GCM 6 cylindres 2000 cm³ (Photo Maserati-Citroën 14.64)

The Maserati-Citroën agreement

In January 1968, Maserati entered with the Société Citroën into an agreement of



Maserati Ghibli (Photo André Martin. Citroën 14.67)



Au volant de la 6 cylindres 250 F1 Fangio remporte le Championnat du Monde en 1957 (Photo Maserati, Citroën 14.59)

le début d'une série de prestigieuses voitures à hautes performances pour riches connaisseurs. Les succès en compétition s'étaient évidemment répercutés sur les ventes des voitures de tourisme.

De la 3 500 GT à la Ghibli

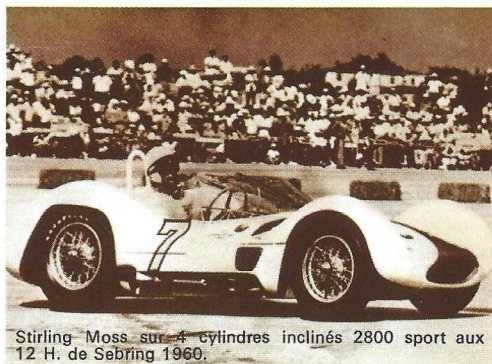
En 1957, la 3 500 GT carrossée par Allemano est présentée au Salon de Genève. En 1959, la 5 000 GT Touring fait sensation au Salon de Turin, elle atteint la vitesse de 273 Km/h. En 1963 : la Quattroporte carrossée par Frua (4 136 cc, 360 Ch) et le coupé Mistral. En 1964 : la Sebring (Carrosserie de Vignale). En 1966, la 4,7 litres Mexico (carrossée par Vignale) remplace la 5 000 GT. A celles-ci s'ajoute un peu plus tard la merveilleuse Ghibli, coupé deux portes à moteur 8 cylindres en V, 4 litres 7 (94 x 85) à quatre arbres à cames en tête, quatre carburateurs double corps, 330 Ch à 5 000 t/m, servo-freins à disques à double circuit, 280 Km/heure.

Conformément au programme fixé par Omer Orsi, ces luxueuses voitures dérivent directement des engins de course qui pendant de longues années ont fait triompher le trident de Neptune sur les circuits du monde entier. Elles ont été et sont encore les bénéficiaires directes d'une inégalable expérience de la compétition, patiemment et passionnément accumulée.

L'accord Maserati - Citroën

En Janvier 1968, Maserati contractait avec la Société Citroën un accord de coopération, touchant aussi bien la conception des voitures que leur fabrication et leur commercialisation.

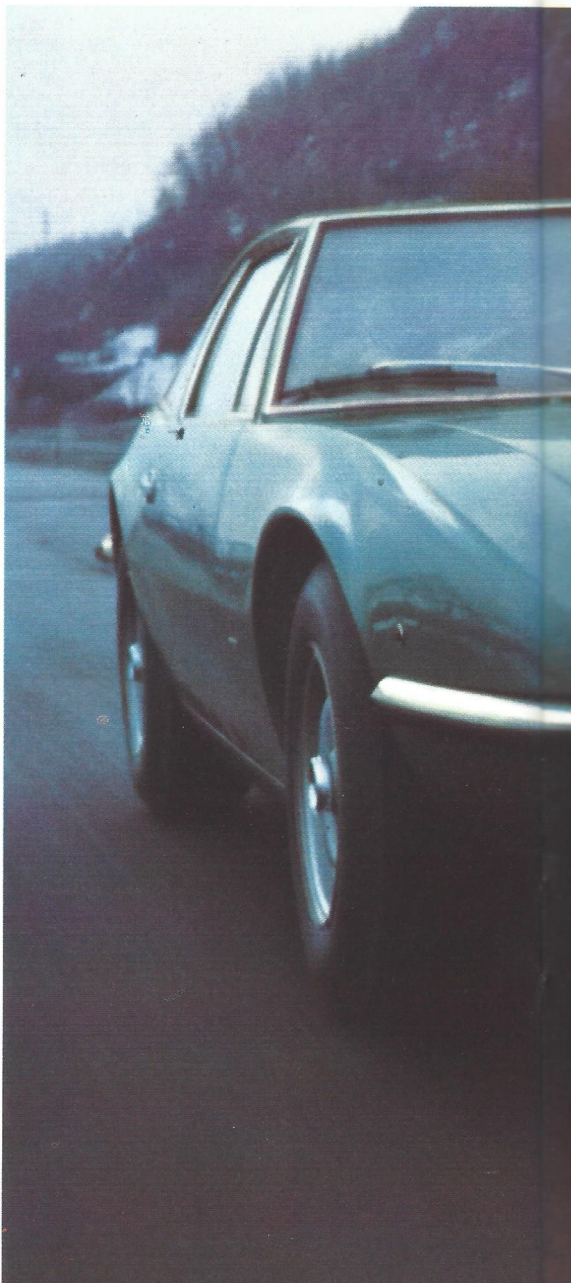
En Mars 1968, cet accord est, comme prévu initialement, complété par une prise de participation majoritaire de Citroën. Maserati, qui désormais fait partie du groupe Citroën, poursuit son développement propre et présente au Salon de Genève l'Indy, ainsi nommée en souvenir



Stirling Moss sur 4 cylindres inclinés 2800 sport aux 12 H. de Sebring 1960.

cooperation covering not only the design of cars, but also their manufacture and their marketing.

In March 1968, this agreement was, as initially planned, completed by a Citroën's majority interest in the firm. Maserati, hence-forward a part of the Citroën group, pursued its own development and, at the Geneva Show, presented the Indy, so



Maserati Indy (Photo André Martin. Citroën 14.24)

de la victoire de Wilburn Shaw au Grand Prix d'Indianapolis en 1939. C'est un coupé 4 places carrossé par Vignale, à moteur V8 de 4 136 cc (85 × 88) développant 260 Ch DIN à 6 000 tr/mn. Allumage électronique, 5 vitesses synchronisées, 4 freins à disque à double circuit et double servo-frein. Vitesse 250 Km/heure.

Mais en même temps Maserati étudie aussi, sous la direction de l'ingénieur Alfieri, un moteur de 6 cylindres en V développant 170 Ch, destiné au modèle S de Grand Tourisme que prépare Citroën. Cette voiture prestigieuse qui offre «le grand confort à plus de 200 Km/heure» (222 Km/heure exactement) est la première expression concrète pour le public de la coopération des deux firmes.

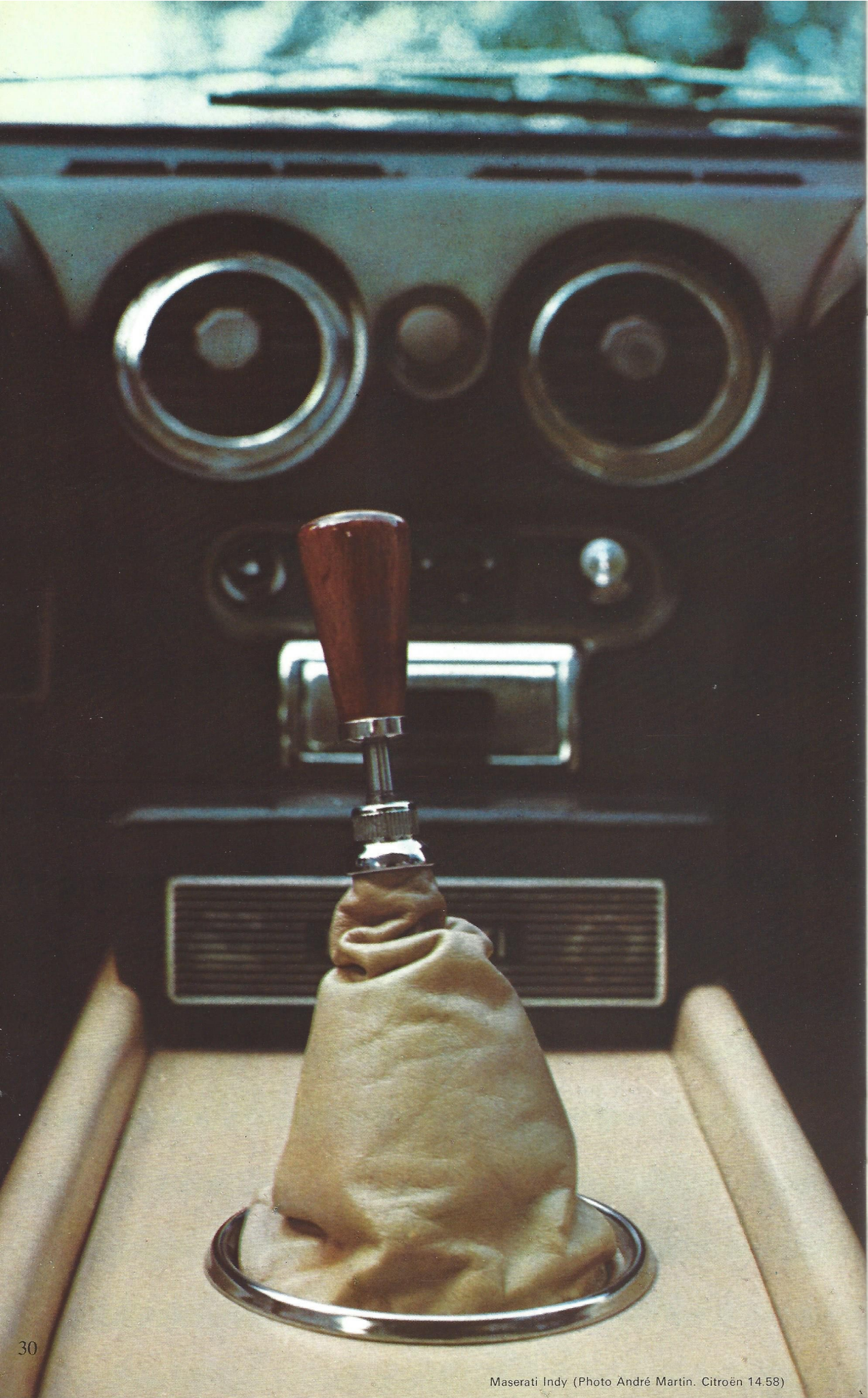
Maserati-Citroën, c'est l'alliance de deux noms qui ont déjà complètement fait leur preuve dans le monde de l'automobile.

named to commemorate Wilbur Shaw's victory in the 1939 Indianapolis Grand Prix. It is a four-seater coupé, with coachwork by Vignale, and a 4,136 cc V8 engine (85 × 88 mm) developing 260 HP DIN at 6,000 r.p.m.. Electronic ignition, 5 synchromesh speeds, 4 dual-circuit disc brakes and dual servo assistance. Top speed 155 miles per hour.

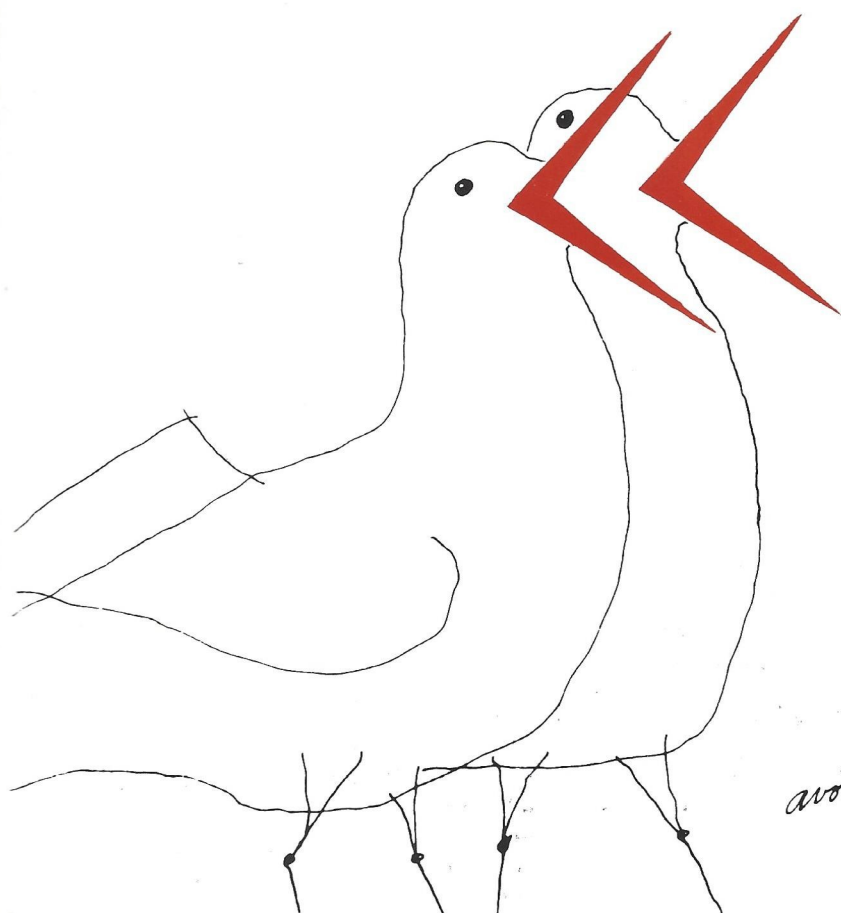
Simultaneously, under the guidance of Alfieri, one of the firm's engineers, Maserati was developing a V6 engine of 170 HP, intended for the Model S GT being readied at Citroën's. This high-status car, which brings "top comfort at over 200 km/h (125 m.p.h.)" (to be precise, 222 km/h or nearly 139 m.p.h.) is for the public the first visible fruit of the cooperation between the two firms.

Maserati-Citroën is an alliance between two firms which stand out in the motor-car field.





échos



échos

AU SALON DE BRUXELLES



Photo noir et blanc (Citroën 10.474)

BRUXELLES (Belgique). C'est le sourire de la Princesse Paola qui donna le départ au 49ème Salon de Bruxelles. Au cours de sa visite inaugurale, elle fut accueillie sur le stand Citroën par M. Claude-Alain Sarre, Président des Automobiles Citroën. En 1969, les ventes Citroën en Belgique ont augmenté de 23 %, soit 23 773 véhicules, 25 663 avec Autobianchi que Citroën distribue en Belgique. Les résultats du Salon confirment cette tendance pour 1970 : les ventes y ont été en augmentation de 23 % par rapport au Salon 1969.

AT THE BRUSSELS SHOW

BRUSSELS (Belgium). Princess Paola's lovely smile gave an auspicious send-off to the 49th Brussels Motor Show. During her inaugural visit, she was made welcome to the Citroën stand by Mr. Claude-Alain Sarre, President of Automobiles Citroën. In 1969, Citroën sales in Belgium rose by 23% to 23,773 vehicles, or 25,663 including the Autobianchis, now distributed in Belgium by Citroën. The Motor Show's results confirm this trend for 1970 : sales at the show were 23% above those of the 1969 show,

BOLIDE DESIGN

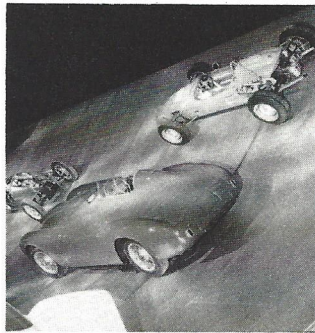


Photo Citroën (10.473)

PARIS (France). Du 30 Janvier au 30 Avril 1970, le Musée des Arts Décoratifs a ouvert ses portes à l'exposition "Bolide Design". On peut y voir des voitures de course et de record, anciennes ou contemporaines. Citroën est présent dès l'entrée : en haut d'une piste verticale (à droite sur notre photo), la petite monoplace d'initiation à la compétition, MEP X2 qui a conquis ses lettres de noblesse avec la Formule Bleue, prend le départ pour on ne sait quelle course fabuleuse. Maserati a bien sûr place prépondérante avec une Berlinette Zagatto de 1957 et 4 moteurs qui illustrent la perfection technique de la célèbre marque de Modène. Toutes ces voitures entrent à juste titre au Musée : elles défient le temps et sont devenues des objets de rêve.

BOLIDE DESIGN

PARIS (France). From 30th January to 30th April 1970, the Decorative Arts Museum is housing the exhibition "Bolide Design", devoted to speed on road and track. Great racing and record-breaking cars, vintage or contemporary, are on show. Citroën is present at the very entrance : at the top of a vertical track (to the right in our photograph) is the little single-seater MEP X2 (a racing-training car for beginners which has earned its spurs with the Blue Formula), taking the start of who knows what fabulous race.

Maserati is of course very much to the fore with a 1957 Zagatto "Berlinette" and 4 engines which give a perfect illustration of the famous Modena make's technique. All these cars have every reason to enter the museum: they defy the attacks of time and have become dream-objects.

LA VROOM



Photo Viscardy (Citroën 10.459)

GIVET (France). Melle Danielle Viscardy est l'heureuse propriétaire de cette 2 CV baptisée "Vroom", dont la carrosserie spéciale a été réalisée en tôle d'acier de 8/10 par son père, exploitant agricole dans les Ardennes, pendant les périodes creuses de l'hiver.

THE VROOM

GIVET (France). Miss Danielle Viscardy is the happy owner of this 2 CV, rejoicing in the name of Vroom, whose special body was built out of 8/10 mm sheet steel by her father, a farmer in the Ardennes region, during the slack winter months.

PRENEZ GARDE A LA PEINTURE



Photo Francis Delbarre (Citroën 10.464)

LILLE (France). M. Cabour, Concessionnaire

Citroën de Lille, a exposé dans son établissement des toiles abstraites du peintre Roger Frezin inspirées des éléments constitutifs des différents modèles Citroën. Parmi elles, on pouvait voir aussi une 2 CV (appartenant au chanteur Raoul de Godewaerswelde) entièrement décorée par le peintre. L'art vivant !

MIND THE PAINT !

LILLE (France). Mr. Cabour, Citroën's chief agent in Lille, exhibited in his showrooms abstract paintings by Roger Frezin inspired by the constituent parts of the various Citroën models. Among them was also to be seen a 2 CV (belonging to singer Raoul de Godeswaerwelde) entirely decorated by the painter. How's that for living art ?

ANCETRES EN BELGIQUE

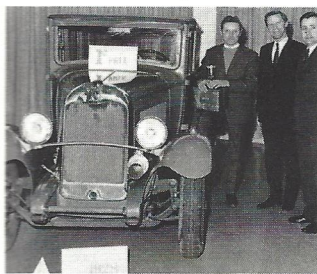


Photo Promotion (Citroën 10.456)

BRUXELLES (Belgique). Pour marquer la fin de l'annéeducinantièmeanniversaire Citroën, la filiale belge a organisé parmi les agents de son réseau, un concours "Ancêtres Citroën", rassemblant les différents modèles des vingt premières années de la marque. Un jury de journalistes spécialisés présidé par Paul Frère (au centre sur notre photo, à côté de M. Vergne, Directeur Général de Citroën Belgique), a désigné les voitures les mieux conservées ou restaurées. Le 1^{er} Prix a été à M. Debrier (à gauche), concessionnaire à Lanaken pour la présentation remarquable de sa B 14 de 1929.

VETERANS IN BELGIUM

BRUSSELS (Belgium). To mark the end of Citroën's fiftieth anniversary year, the Belgian subsidiary organized among the agents of its network a "Veteran Citroën" contest bringing together the various models of the marque's first twenty years. A jury of Motoring Press specialists, headed by Paul Frère (in the centre in our picture, next to Mr. Vergne, General Manager of Citroën-Belgium), selected the best-preserved or best-restored cars. First prize went to Mr. Debrier (left), General Agent at Lanaken for the wonderful condition of his 1929 B 14.

ON NE POINTE PLUS



Photo Citroën (10.455)

PARIS (France). A la fin de l'année 1969, le pointage des ouvriers a été supprimé dans toutes les usines Citroën en France. Déjà, il n'existait pas dans les usines de Rennes, de Caen et de Metz. La mesure a été progressivement étendue à la totalité des ateliers, soit 40.000 personnes environ.

NO MORE CLOCKING IN

PARIS (France). Since the end of 1969, clocking-in has been done away with in all the Citroën works in France. It had already been dispen-

sed with in the Rennes, Caen and Metz factories. The measure was gradually extended to all shops, thus covering about 40,000 workers.

LOUISIANA STORY

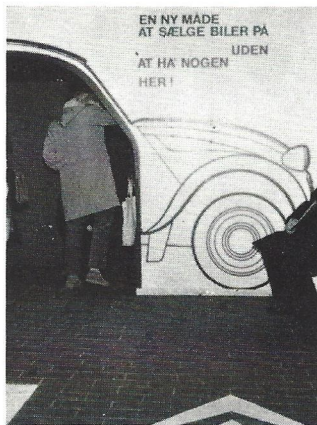


Photo Citroën (10.465)

COPENHAGUE (Danemark). A la fin du mois de Janvier, une exposition d'Arts Modernes s'est tenue au Musée de Louisiana, près de Copenhague. Citroën fut invité à y participer par l'un des exposants, M. Paul Gernes. Des profils de voitures et les brochures de la marque figurant à côté des œuvres d'artistes contemporains furent admirés par de nombreux visiteurs.

LOUISIANA STORY

COPENHAGEN (Denmark). At the end of January an Exhibition of Modern Art was held in the Louisiana Museum, near Copenhagen. Citroën was invited to take part by one of the exhibitors, Mr. Paul Gernes. Car silhouettes and the make's brochures, on show side-by-side with the works of contemporary artists, earned the admiration of numerous visitors.

échos

échos

COCKTAIL MEHARI

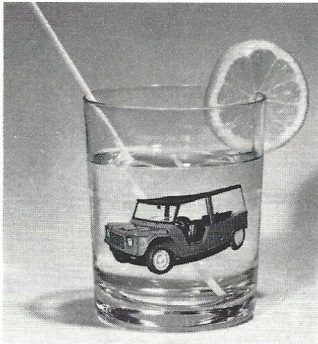


Photo Citroën (10.458)

MADRID (Espagne). José-Louis, barman-vedette connu du Tout-Madrid vient de lancer un nouveau cocktail qu'il a nommé Méhari en l'honneur de la 3 CV Citroën en plastique dont le succès n'est pas moindre en Espagne qu'en France et ailleurs : trois quarts de Champagne, un petit verre de Cointreau, un demi-verre à liqueur de Pimper-mint, un soupçon de grenadine, une tranche d'orange et une cerise. Après quoi, il est conseillé de laisser le volant à quelqu'un d'autre. Salud !

MEHARI COCKTAIL

MADRID (Spain). José-Louis, a star barman known to all Madrid's jet set, has just perfected a new cocktail he has dubbed "Mehari" in honour of the plastic 3-HP Citroën, which has had no less success in Spain than in France and elsewhere: three quarters champagne, a small glass of Cointreau, half a liqueur-glassful of creme-de-menthe, a touch of grenadine, a slice of orange, and a cherry. When you've downed that, better leave the wheel to someone else. Salud !

LE SAFARI DU ROI JEAN



Photo Hammerstrom (Citroën 10.463)

COPENHAGUE (Danemark). Non, ce n'est pas l'Arabie Séoudite, c'est, au centre de Copenhague, devant la statue des Vikings, le départ du Safari du Roi Jean, surnom d'un personnage si célèbre au Danemark qu'on a oublié son vrai nom, Hans Madsen. Afin de gagner, dit-il, en toute sécurité le Sahara, le roi Jean a décidé d'y partir par la route avec sa femme Tulle et ses premiers clients dans les véhicules de son safari : deux Citroën Méhara.

KING JOHN'S SAFARI

COPENHAGEN (Denmark). No, we're not in Saudi Arabia. We're right in the centre of Copenhagen, in front of the Vikings' statue, for the start of the King John Safari, King John being the nickname of a person so famous in Denmark that his true name, Hans Madsen, had fallen into oblivion. In order to reach the Sahara in perfect safety, he contends, King John has decided to get there by road with his wife Tulle and his first customers in his safari vehicles: two Citroën Mehara.

LA HONTE DE LA FAMILLE

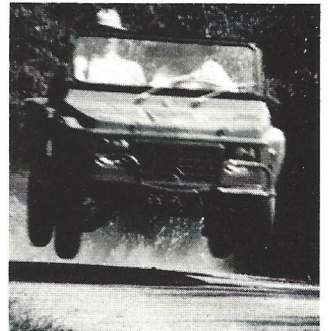


Photo Promocinéma (Citroën 10.457)

PARIS (France). Ce n'est pas la Méhari qui est la honte de la famille, c'est son conducteur, fils d'une famille de gangsters qui se refuse à exercer à son tour la profession de ses pères, au grand scandale de tous les siens. Dans cet amusant film de Richard Balducci, la peu conformiste Méhari se livre à d'incroyables acrobaties et partage la vedette avec Rosy Varte, Micheline Dax, Michel Galabru, Claude Rollet, Noël Roquevert et Christian Méry.

THE BLACK SHEEP

PARIS (France). No blame attaches to the Mehari: the black sheep is its driver, son of a family of gangsters, who flatly refuses to continue in his forebears' footsteps, to the disgust of the entire clan. In this lively cinecomedy of Richard Balducci's, the Mehari, an individualist if ever there was one, launches out into the most amazing acrobatics and shares the lead with stars such as Rosy Varte, Micheline Dax, Michel Galabru, Claude Rollet, Noël Roquevert and Christian Méry.

échos

Prix de la Sécurité 1969

décerné par l'Association Française
de la Presse de l'Automobile
à la Société des Automobiles Citroën
pour la DS 21 à injection électronique

le président
de la commission technique


Roger Brioult

le président
de l'AFPA


Henry Tourneur

Photo Citroën 10.471

LES JOURNALISTES FRANÇAIS DE L'AUTOMOBILE ATTRIBUENT LE PRIX DE LA SECURITE A LA CITROEN DS 21 A INJECTION ELECTRONIQUE

L'association Française de la Presse de l'Automobile a attribué son Prix de la Sécurité à la Citroën DS 21 à injection électronique. Cette désignation a été faite par les 86 journalistes spécialisés membres de la Commission Technique de l'Association. Une première sélection avait retenu 21 voitures. Les 5 premières du classement définitif, après vote de tous les membres, sont les suivantes : 1^{re} : Citroën DS 21 à injection électronique, 2^e : NSU RO 80, 3^e : Renault 16 TS, 4^e : Volvo 144 S, 5^e : Renault 12. C'est la première année que l'Association Française de la Presse de l'Automobile, désireuse de promouvoir la sécurité au niveau de la conception du véhicule, décerne ce prix. Il sera désormais attribué chaque année. Les critères retenus pour déterminer la voiture la plus sûre étaient extrêmement variés. Groupés en deux rubriques, sécurité active ou préventive et sécurité passive ou secondaire, ils comportent, au titre de la sécurité active : tenue de route en ligne droite et en courbe, maniabilité, freinage, accélérations, visibilité, essuie-glace, éclairage, suspension, confort, silence. Au titre de la sécurité passive : type de pare-brise, carrosserie, volant de direction, ceintures de sécurité, serrures des portes, etc. Les notes étaient attribuées sur 10 ou sur 20 selon les cas. Le total des points obtenus par les cinq meilleures voitures déterminait le classement. La DS 21 à injection électronique arrive en tête avec une avance considérable.

FRENCH MOTORING PRESSMEN AWARD SAFETY PRIZE TO CITROEN'S ELECTRONIC-INJECTION DS 21

The French Motoring Press Association has bestowed its Safety Prize on the Citroën Electronic-injection DS 21. This nomination was made by the 86 specialized journalists members of the Association's Technical Commission.

A first selection included 21 cars. The first 5 in the final classification, after all the members had voted, were : 1st : Citroën electronic-injection DS 21 ; 2nd : NSU RO 80 ; 3rd : Renault 16 TS ; 4th : Volvo 144 S ; and 5th : Renault 12. This is the first year that the French Motoring Press Association,

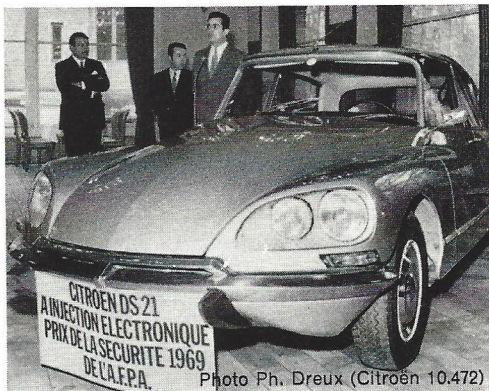


Photo Ph. Dreux (Citroën 10.472)

anxious to promote safety in the field of car design, awarded this prize. It is henceforward to become a yearly event.

Marks were given out of 10 or 20 according to cases. The total number of marks obtained by the first five cars determined classification. The electronic injection DS 21 came in first with quite a wide margin to spare.

NOUVELLE GAMME

2 CV-DYANE

A l'exemple de la gamme DS profondément modifiée et améliorée en Septembre dernier, la gamme des petites Citroën (2 CV, Dyane) subit à son tour des modifications importantes qui la complètent et l'améliorent. Ces modifications procèdent d'une nouvelle définition des modèles qui permet d'offrir à la clientèle un choix plus large et plus varié.

La 2 CV AZL est supprimée (sauf en Allemagne et en Hollande) et remplacée par une 2 CV 4 dont la puissance est accrue (moteur 435 Ch de la Dyane 4), et par une 2 CV 6 équipée du moteur 602 cm³ de l'ancienne Dyane 6. L'ancienne Dyane 4 prend le nom de Dyane. La Dyane 6 garde son nom mais est équipée d'un moteur plus puissant : celui de l'AMI 8.

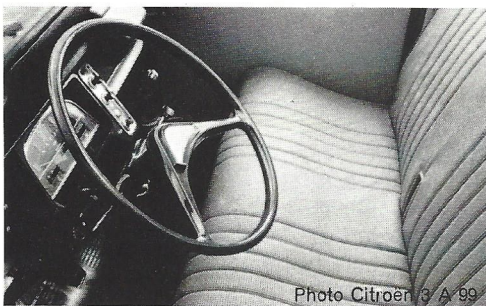


Photo Citroën S.A. 99

La nouvelle gamme est donc ainsi constituée : 2 CV 4, 2 CV 6, Dyane (ex Dyane 4) et Dyane 6, auxquelles il faut ajouter la Méhari qui n'est pas modifiée.

La 2 CV 4 possède un moteur de 435 cm³ développant 26 Ch SAE. Elle roule à 102 Km/h; sa consommation DIN est de 5,41 litres. Son nouveau tableau de bord est plus complet, il comporte de série un lave-glace et un nouveau volant.

La 2 CV 6 possède un moteur de 602 cm³ (celui de l'ancienne Dyane 6) développant 33 Ch SAE. Elle roule à 110 Km/h; sa consommation DIN est de 6,10 litres. Ses aménagements sont les mêmes que ceux de la 2 CV 4.

La Dyane possède le moteur de l'ancienne Dyane 4 : 435 cm³ développant 26 Ch SAE. Elle roule à 104 Km/h; sa consommation DIN est de 5,41 litres. Banquette avant coulissante, garnissage Targa, alternateur, plafonnier et lave-glace de série.

La Dyane 6 possède le moteur de l'AMI 8 : 602 cm³ développant 35 Ch SAE. Elle roule à 118 Km/h et parcourt le kilomètre départ arrêté en 42''7; sa consommation DIN est de 6,101 aux 100 Km. Ses aménagements sont identiques à ceux de la Dyane.

Just as was the case for the DS range, which underwent extensive changes in September last, the range of small Citroëns (2 CV, Dyane) is in its turn in the midst of major modifications which will complete and improve it. These modifications are the outcome of a new definition of the models, to offer customers a more varied choice. The 2 CV AZL disappears (except in Germany and Holland) and is replaced by a 2 CV 4 of increased power (435 cc engine of the Dyane 4), and by a 2 CV 6 fitted with the 602 cc engine of the old Dyane 6. The old Dyane 4 is re-christened Dyane. The Dyane 6 retains its name but is fitted with the more powerful engine : AMI 8's. The 2 CV 4 has a 435 cc engine developing 26 HP SAE. It will run at 63.5 m.p.h. and cover one kilometre from a standing start in 47.1 secs. ; its DIN consumption figure is 52 m.p.g.. Its more complete instrument panel is that of the old Export 2 CV, and includes as standard equipment a wind-screen washer and a new steering wheel. Alternator. Targa-upholstered seats.

The 2 CV 6 has a 602 cc engine (that of the old Dyane 6) developing 33 HP SAE. It will do over 68 m.p.h. and cover one kilometre from a standing start in 44.1 secs. ; its DIN consumption figure is 47 m.p.g.. Inside equipment is the same as for the 2 CV 4.

The Dyane has the engine of the old Dyane 4 : 435 cc developing 26 HP SAE. It will do 64.5 m.p.h. and cover one kilometre from a standing start in 47.1 secs. ; its DIN consumption is 52 m.p.g.. Coloured steering wheel and instrument panel. Sliding front seat, Targa upholstery, alternator, roof light and wind-screen washer are standard equipment.

The Dyane 6 has the engine of the AMI 8 : 602 cc developing 35 HP SAE. It will do 73 m.p.h. and covers a kilometre from a standing start in 42.7'' ; its DIN consumption figure is of 47 miles p.g.. Inside equipment are identical to that of the Dyane 4.

PRODUCTION CITROEN-BERLIET

3 mois 3 months	1970	1969
Voitures particulières Private cars	118403	113071
TOTAL CITROEN	140149	134749
Berliet	6152	4888
TOTAL GROUPE	146301	139637

**TABLEAU DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA NOUVELLE GAMME
CITROEN 2 CV - DYANE**

MODÈLES	2 CV 4	2 CV 6	DYANE (ex Dyane 4)	DYANE 6
PERFORMANCES				
Vitesse maxi	102 km/h 47"1	110 km/h 44"1	104 km/h 47"1	118 km/h 42"7
0 à 1 000 m				
Consommation	5 litres 41 (DIN)	6 litres 10 (DIN)	5 litres 41 (DIN)	6 litres 10 (DIN)
POIDS				
Total en charge	895 kg	895 kg	925 kg	930 kg
En ordre de marche	560 kg Berline	560 kg Berline	590 kg	600 kg
MOTEUR				
Cylindrée	435 cm ³ (68,5 x 59 x 2) 8,5	602 cm ³ (74 x 70 x 2) 8,5	435 cm ³ (68,5 x 59 x 2) 8,5	602 cm ³ (74 x 70 x 2) 9
Rapport volumétrique				
Puissance SAE	26 ch. à 6750 t/mn	33 ch. à 7500 t/mn	26 ch. à 6750 t/mn	35 ch. à 5750 t/mn
Puissance DIN	24 ch. à 6750 t/mn	28,5 ch. à 6750 t/mn	24 ch. à 6750 t/mn	32 ch. à 5750 t/mn
Couple SAE	3,1 m/kg à 4000 t/mn	4,3 m/kg à 3500/4000 t/mn	3,1 m/kg à 4000 t/mn	4,7 m/kg à 4750 t/mn
Couple DIN	2,9 m/kg à 4000 t/mn	4 m/kg à 3500 t/mn	2,9 m/kg à 4000 t/mn	4,2 m/kg à 4000 t/mn
ÉLECTRICITÉ	12 V Alternateur Voltmètre thermique	12 V Alternateur Voltmètre thermique	12 V Alternateur Voltmètre thermique	12 V Alternateur Voltmètre thermique
BOITE DE VITESSE				
1 ^{re}	0,1436	0,1922	0,1436	0,174
2 ^e	0,2813	0,3764	0,2813	0,3407
3 ^e	0,4687	0,560	0,4687	0,520
4 ^e	0,6785	0,760	0,6785	0,7407
AR	0,1436	0,1922	0,1436	0,174
COUPLE CONIQUE	8 x 33	8 x 33	8 x 33	8 x 31
TRANSMISSION HOMOCINÉTIQUE	Série	Série	Série	Série
PRÉSENTATION				
Volant	Type ex AZAM	Type ex AZAM	Gris-bleu (noir sur ancienne Dyane 4)	Gris-bleu (noir sur ancienne Dyane 4)
Tableau de bord	Type ex 2 CV/Export	Type ex 2 CV/Export	Gris-bleu (noir sur ancienne Dyane 4)	Gris-bleu (noir sur ancienne Dyane 4)
Banquette avant	Couillissante	Couillissante	Couillissante	Couillissante (non couillissante sur ancienne Dyane 4)
Banquette arrière	Targa	Targa	Targa	Targa (tissu sur ancienne Dyane 4)
Garnissage banquette	Oui	Oui	Oui	Oui (non sur ancienne Dyane 435)
Plafonnier	Série	Série	Série	Série (option sur ancienne Dyane 435)
Lave-glace				
SIGLE	2 CV 4	2 CV 6	DYANE	DYANE 6
COULEURS	Blanc cygne, Beige érablé, Rouge Masséna, Bleu Thasos	Blanc cygne, Beige érablé, Rouge Masséna, Bleu Thasos	Blanc cygne, Beige érablé, Rouge Masséna, Bleu Thasos, Jaune Calabre	
OPTIONS	Embrayage centrifuge, Sièges AV séparés, Ceintures de sécurité ventrales placées, Garnissage tissu	Embrayage centrifuge, Sièges AV séparés, Ceintures de sécurité ventrales placées, Garnissage tissu	Embrayage centrifuge, Sièges AV séparés couillissants, Rétroviseur extérieur sur berline, Banquette AR rabattable, Plancher AR sur berline, Garnissage tissu	

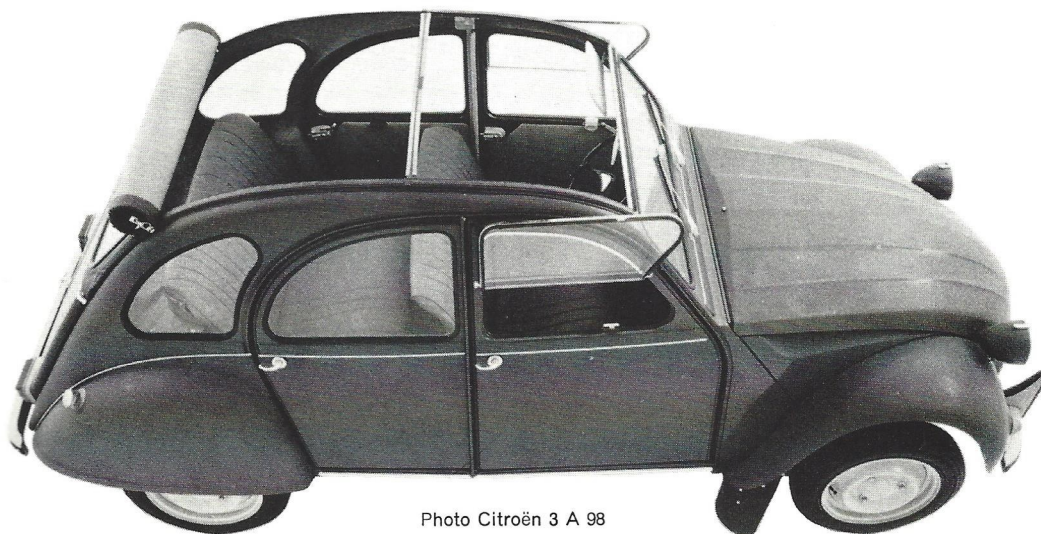


Photo Citroën 3 A 98

II^e RALLYE INFERNAL

Infernal il le fut, le 11 janvier dernier, en forêt de Chantilly et autres lieux avoisinant Creil, Senlis et Villers-Cotterêts : le dégel avait rendu les chemins particulièrement glissants et bientôt on ne compta plus les tonneaux et les sorties de routes. Après 190 km dont 10 seulement étaient goudronnés, sur 75 voitures ayant pris le départ (dont celles de Johnny Servoz-Gavin, Beltoise, Pescarolo, Jean Guichet, J.P. Jabouille, François Mazet et du chanteur Jacques Dutronc), 22 seulement purent rentrer à bon port. En catégorie « tous chemins », c'est une fois encore une Méhari qui l'emporte, celle de Dantec-Can, qui relaye au classement général la Méhari de Sassus victorieuse l'an dernier.

And deuced devilish it was, to be sure, on 11th January last in Chantilly forest and other spots in the neighbourhood of Creil, Senlis and Villers-Cotterets, North of Paris : the thaw had made the tracks particularly slithery, and onlookers soon lost count of cars which had turned turtle or run off the road. After covering 118 miles of "road", of which only 6-odd boasted a tarmac surface, only 22 of the 75 cars at the start (and among them those of Johnny Servoz-Gavin, Beltoise, Pescarolo, Jean Guichet, J.-P. Jabouille, François Mazet and pop-singer Jacques Dutronc) were in at the finish. In the "tous chemins" category, a Mehari - that of Dantec-Can - triumphed, taking up the torch from Sassu's Mehari, last year's winner.

MONTE-CARLO : LE DERNIER VIRAGE



Photo Junior (Citroën 10.466)

23 Janvier - 7 h 30 - la 39^{ème} édition de Monte-Carlo s'achève, sur les 6000 Km du parcours, il ne reste que quelques centaines de mètres à couvrir. Pour son second rallye, Jean-Luc Salomon se prépare à signer l'une de ses plus belles performances. Derrière les "bolides" créés spécialement pour la compétition, il occupe la 8^{ème} place du classement général avec une DS 21 à injection de série. La dernière épreuve spéciale de la dernière nuit, la nuit terrible de Monte-Carlo, est terminée. Toute la nuit Jean-Luc a conduit en virtuose sur la neige, le verglas, et a amélioré sa position. Il ne lui reste plus qu'à gagner l'arrivée. En roues libres. Emporté par sa joie, déconcentré, il arrive trop vite et ne peut négocier un virage, le dernier. Pour éviter une voiture de spectateur qui manœuvre, il jette sa DS contre le rocher. C'est terminé. En une seconde, pour une épingle, il est relégué à la 45^{ème} place. Poudroux-Vincent (DS 21 à injection), premiers des Citroën, se classent 14^{ème}.

23rd January, 7.30 a.m. : the 39th edition of the Monte-Carlo Rally is coming to its close for, out of the course's 3,730 miles, only a few hundred yards remain to be covered. For his second rally, Jean-Luc Salomon is getting ready to sign with a flourish one of his finest performances. Behind the "missiles" specially created for competition driving, he was coming in 8th in the general classification, in a standard production injection DS 21. The last special test run of the last night, the gruelling night of Monte-Carlo, is over. All night long, Jean-Luc had been driving in a masterly fashion over snow and ice, and had improved his position. All he now had to do was to get across the finishing line - free-wheeling. Carried off by his joy, disconcerted, he came in too fast and was unable to negotiate a bend - the last one. To avoid hitting the car of an onlooker who was manoeuvring, he ran his DS into the cliffside. It was all over. In one second, by a hair-breadth, he was unfortunately relegated into 45th place.

AUTO-RODEO SUR LA GLACE

**Guy Verrier (DS 21 à injection)
gagne la Ronde Hivernale de Chamonix**



Photo Any Brissaud (Citroën 10.469)

La première Ronde Hivernale de Chamonix, course de vitesse sur glace, s'est disputée le 31 janvier et le 1^{er} février sur un très joli circuit sinueux et accidenté, long de 900 m, à couvrir dix fois. Un public nombreux et enthousiaste applaudit un très beau plateau de pilotes : Serpaggi, Jabouille, Depailler (Alpine), Chasseuil (Porsche), Greder et Marie-Claude Beaumont (Opel), Mazet, Neyret, Salomon et Verrier (Citroën). Trois éliminatoires remportées par Verrier (DS 21) et N'Guyen Du (Cooper S), Neyret (DS 21) et Salomon (DS 21), Serpaggi (Alpine) et Depailler (Alpine), sélectionnèrent les concurrents d'une finale particulièrement disputée où les dérapages spectaculaires enthousiasmèrent le public. Guy Verrier dans un style très sûr et très efficace s'imposa au volant de sa DS 21 à injection électronique, suivi à une seconde de Robert Neyret (DS 21). N'Guyen Du (Cooper) prenait la 3^e place et Jean-Luc Salomon, sur DS 21 à injection électronique, terminait dans le sillage de Depailler (Alpine). C'était la première fois qu'une course sur glace se déroulait en France. Cette spécialité très pratiquée dans les pays nordiques a immédiatement conquis public et pilotes. L'excellent résultat d'ensemble obtenu par les DS sur la glace (voir aussi page 40) illustre une fois de plus leurs qualités exceptionnelles de tenue de route et de sécurité dans les circonstances les plus variées.

**Guy Verrier (DS 21) wins Chamonix
winter merry-go-round**



Photo Any Brissaud (Citroën 10.470)

The first Ronde Hivernale de Chamonix (Chamonix Winter Merry-go-round), a speed race on ice, was fought out on 31st January and 1st February on a very cleverly laid-out snaky and obstacle-strewn course, whose 990 yards had to be rounded 10 times. The public, as numerous as they were enthusiastic, had a very fine bevy of drivers to applaud : Serpaggi, Jabouille, Depailler (Alpine), Chasseuil (Porsche), Greder and Marie-Claude Beaumont (Opel), Mazet, Neyret, Salomon and Verrier (Citroën). Three eliminating heats, respectively won by Verrier (DS 21) and N'Guyen Du (Cooper S), Neyret (DS 21) and Salomon (DS 21), and Serpaggi (Alpine) and Depailler (Alpine), selected the runners for a very hotly disputed final whose spectacular skids drove the public wild. Guy Verrier, in his very assured and effective style, took first place at the wheel of his electronic-injection-engine DS 21, with Robert Neyret (DS 21) only a second behind him; N'Guyen Du (Cooper) took 3rd place and Jean-Luc Salomon (electronic-injection DS 21) came in immediately behind Depailler (Alpine). This was the first time a race on ice was held in France. This special type of event, which is very popular in the Northern countries, made an immediate hit with drivers and public alike. The excellent overall result achieved by the DSs on ice (also see p. 40) once more illustrates their remarkable road-holding qualities in the most varied circumstances.

COSTA BRAVA : BRAVO !

**Mlles Véron-Girard (Citroën DS 21)
remportent la Coupe des Dames**

Pas facile, le rallye de la Costa Brava : des routes tout en virages enchaînés, des parties de terre et de cailloux, on passe ou on casse. La DS 21 de Michèle Véron, une fois de plus, est passée. Michèle remporte avec brio (et avec sa coéquipière Mlle Girard) une Coupe des dames méritée. Bravo !

**Miss Véron and Miss Girard (Citroën
DS 21) awarded the Ladies' Cup.**

By no means a walk-over, that Costa Brava rally : roads on which one hairpin bend leads into another, stretches of earth or pebble tracks, it's do or die. Once again, Michèle Véron's DS 21 came through. Michèle thus wins the Ladies' Cup con brio (and with her team-mate Miss Girard). Bravo, girls !

rallyes

CONDUITE SUR GLACE EN AUTRICHE



Photo Rottensteiner (Citroën 10.461)

Plusieurs entreprises autrichiennes en rapport avec l'automobile (Elan, chaînes Pewag, Bosch) organisent depuis trois ans des cours de conduite sur un lac glacé de Carinthie. Le Falkertsee, dans la région de Klagenfurt, a été choisi en 1970 et Michelin et Citroën ont participé à l'organisation des cours. Trois DS et trois AMI 8 successivement chaussées de pneus neige normaux, de pneus à clous et de pneus équipés de chaînes, étaient mises à la disposition des conducteurs désireux de s'initier à la conduite sportive sur glace. Les cours étaient dirigés par un rallyeman expérimenté, Richard Bochnicek, qui s'est maintes fois illustré en compétition au volant de la DS. Une semaine de cours a été réservée à la presse automobile. Les journalistes autrichiens y vinrent nombreux et disputèrent avec enthousiasme la course finale sur le circuit glacé. Peter Nidetzky, grand reporter de la télévision autrichienne (O.R.F.) remporta la victoire au volant d'une DS 21 (équipée de pneus cloutés). Ce fut une nouvelle occasion d'apprécier les qualités de sécurité et de tenue de route des DS et des AMI sur neige et verglas, qualités qui contribuent au succès des Citroën sur les routes autrichiennes comme sur toutes celles qui présentent des conditions de circulation hivernale spécialement difficiles.

Several Austrian firms connected with the car industry (Elan, Pewag chains, Bosch) have for the past three years been organizing ice-driving courses on a frozen lake in Carinthia. The Falkertsee, in the Klagenfurt region, had been selected for 1970, and Michelin and Citroën have participated in organizing the courses. Three DSs and three AMI 8s, successively fitted with normal snow tyres, studded tyres and chain-fitted tyres were put at the disposal of drivers wishing to become acquainted with sports driving on ice. The courses were supervised by an experienced rallyman, Richard Bochnicek, who has often made the headlines at the wheel of a DS.

PETER NIDETZKY'S VICTORY

One week's course was reserved for the motoring press. Austrian journalists came in droves and enthusiastically fought out the final race over the ice circuit. Peter Nidetzky, one of Austrian TV's star reporters, was victorious at the wheel of an AMI 8 (with studded tyres). Here was yet another opportunity of appreciating the safety and road-holding qualities of DSs and AMIs alike on snow and ice, qualities which contribute to the success of Citroëns over Austrian roads, as on all roads, where particularly very difficult winter driving conditions are prevalent.

rallye

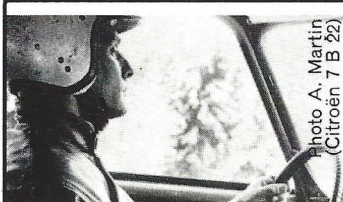


Photo A. Martin (Citroën 7 B 22)

RENÉ TRAUTMANN REVIENT A LA DS

pour la course Wembley-Mexico
à laquelle participeront 6 DS 21

DERNIÈRE
HEURE

Plus fort que Londres-Sydney : 26 000 km à travers 25 pays d'Europe et d'Amérique du Sud, c'est l'extraordinaire programme de la course Wembley-Mexico (départ le 19 avril, arrivée le 27 mai). Six DS 21 : Neyret-Terramorsi, Verrier-Murac, Vanson-Turcat, Coltelloni (ex vainqueur à Monte-Carlo, ex champion d'Europe des rallyes en Citroën) - Marang et Trautmann-Hanrioud, Claudine Trautmann-Lucette Pointet. Le ménage Trautmann revient donc à la DS avec laquelle il remporta tellement de succès de 1959 à 1964.

One better than London-Sydney: 16,000 miles-odd through 25 countries in Europe and Latin America, such is the amazing programme of the Wembley-Mexico race (starting on 19th April and finishing on 27th May). There will be six DS 21s: Neyret-Terramorsi, Verrier-Murac, Vanson-Turcat, Coltelloni (late Monte-Carlo winner, late European Citroën rally) - Marang, Trautmann-Hanrioud and Claudine Trautmann-Lucette Pointet. The Trautmann couple have thus come back to DSs, which earned them so many successes between 1959 and 1964 and European titles.





CHEZ L'ANTIQUAIRE

Citroën type C6 CGL - 1932

Les nouveaux modèles CGL (Citroën Grand Luxe) qui ont été lancés en 1932 ont remporté un éclatant succès. Ce ne sont pas seulement des voitures de très grand luxe par le goût raffiné des aménagements de leur carrosserie, qui ont remporté de nombreuses récompenses à tous les concours d'élégance, elles sont aussi des automobiles de race par l'incomparable brio de leurs qualités mécaniques (moteur spécial 6 cylindres à haut rendement). Prix de la familiale : 36 500 F.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type C6. Puissance fiscale 15 CV. **MOTEUR :** 6 cylindres en ligne, monobloc, soupapes latérales, alésage 75 mm, course 100 mm, cylindrée 2,650 cc. Puissance effective 50 CV à 3200 tr/mn. Taux de compression 6,1. Carburateur Solex à starter. Démarreur électrique, lanceur Bendix, contacteur commandé par tirétte. Vilebrequin en acier nitruré, bielles en alu et culasse spéciale à bougies refroidies par circulation d'eau. **DIRECTION :** à tube fixe, vis globique et secteur denté (Gemmer). **EMBRAYAGE :** à disque unique fonctionnant à sec. **BOITE DE VITESSES :** 3 vitesses. **TRANSMISSION :** arbre longitudinal avec accouplements par cardans métalliques Spicer. Pont AR type banjo. **FREINAGE :** système anti-serreur Bendix à 2 segments flottants. Commande au pied par câbles sur les 4 roues. A main sur transmission. **SUSPENSION :** 4 ressorts entiers semi-elliptiques convergent vers l'AV, axes et jumelles montés sur silent blocs. Amortisseurs hydrauliques à double effort. **PNEUS :** Michelin "Confort Bibendum" 14x45. **CHASSIS :** longerons et traverses en tôle d'acier emboutie, tubes en acier étiré. **CARROSSERIES :** six modèles : conduite intérieure, berline grand tourisme, familiale, faux-cabriolet, coupé et roadster, équipés de glaces triplex, d'un tableau de bord lumineux avec montre, thermomètre, manomètre, etc... 2 roues de rechange, pare-chocs et marchepieds élégants et nouveaux. **PERFORMANCES :** (berline 5 pl.) vitesse maximale 100 à 103 Km / heure.

The new CGL models (Citroën Grand Luxe) presented in 1932 were a brilliant success. Not only were they very luxurious cars owing to the refined taste showed in their coachwork, which took numerous prizes at all the elegance contests, (a roadster stole the show in the Automobile Section of the Exposition Coloniale) they were also cars of the finest blood thanks to the incomparable performances stemming from their mechanical qualities (high-efficiency special 6-cylinder engine). Price of the family tourer: 36,500 F.

TECHNICAL SPECIFICATIONS : Citroën type C6. French treasury rating 15 CV. **ENGINE :** Block-cast in-line 6-cylinder side-valve engine; bore 75 mm (2.935"), stroke 100 mm (3.94"). Effective output 49 b.h.p. at 3,200 r.p.m.. Compression ratio 6.1 : 1. Solex carburettor with choke. Electrical self-starter, Bendix drive, pull-button contact control. Nitruretted steel crankshaft, aluigir connecting rods, and special-design cylinder head with water-cooled sparking-plugs. **STEERING :** fixed column, with hour-screw and sector (Gemmer). **CLUTCH :** Single dry clutch, lined plate three forward speeds, reverse, 2 sliding gears, direct drive, cast steel casing. **GEAR-BOX. TRANSMISSION :** Propshaft with Spicer metal couplings. Banjo-type rear axle. **BRAKES :** Self-adjusting Bendix system with 2 free shoes. Four-wheel cable-control braking, hand-brake on prop-shaft. **SUSPENSION :** 4 whole semi-elliptical springs converging towards the front, spring bolts and shackles mounted on Silentblocs. Double-acting hydraulic shock-absorbers. **TYRES :** Michelin "Confort Bibendum" 14x45. **CHASSIS :** side- and cross-members of pressed steel, drawn steel tubes **BODIES :** six models : saloon, tourer saloon, family tourer, 2-seater hard-top, coupé and roadster, fitted with triplex windows, luminous instrument panel with clock, thermometer, oil-pressure gauge, etc... 2 spare wheels, smart new running-boards and bumpers. **PERFORMANCE FIGURES :** (5-seater saloon). : maximum speed 62 to 64 m.p.h. miles per hour.



Dessin : Oliver

Citroën C6 CG L familiale 7 places, 1932

