



10

LE DOUBLE

Organe de liaison des concessionnaires et des agents Citroën

10

CHEVRON

Numéro 10 / Rédaction, Administration, 117 à 167, Quai André Citroën, Paris XV^e

INIMITABLE !

La 2 CV fait envie, c'est la rançon du succès, mais tenter de la copier équivaut à proclamer ses qualités. Robuste, sure, pratique, économique, dès sa naissance elle était tout cela. Elle sut tirer des leçons de l'expérience pour se perfectionner. Cette année encore, comme chaque année, elle s'améliore, et son nouvel aspect, la gamme de ses coloris, sa nouvelle suspension « amortie », sa vitesse accrue (sans augmentation de consommation) font de la 2 CV 1962 un nouveau modèle prêt pour de nouveaux succès. Sans tapage, elle s'est imposée dans le monde entier. Sans tapage, elle y restera irremplaçable : ■ C'est une Traction-Avant : Citroën possède en ce domaine 30 ans d'expérience, 30 ans d'avance que personne ne peut plus rattraper ■ Sa suspension à interconnexion longitudinale surclasse les vieilles solutions, les ressorts à lames comme les barres de torsion ■ Ses roues sont de vraies roues, largement dimensionnées, qui passent sans peine au-dessus des nids de poule. Sur chacune, le batteur à inertie supprime tout rebondissement ■ Sa conduite est simple. Au départ : contact, démarreur... elle part au quart de tour ■ Elle possède quatre vitesses synchronisées, leur étagement est parfait ■ Son embrayage centrifuge permet de manœuvrer sans fatigue dans les encombrements ■ Elle offre de la place à toutes les places. A l'avant, on peut étendre ses jambes.

A l'arrière, on peut enlever la porte de malle, la capote, la banquette et transporter les charges les plus volumineuses ■ Elle se découvre totalement, c'est une vraie décapotable ■ Elle est toujours la voiture la plus économique : le rendement moteur est excellent, les culasses hémisphériques ont un très bon rapport volumétrique. La consommation est minime pour une utilisation maximum ■ Son système de refroidissement à air ne dépend ni de la température extérieure ni de la mise en œuvre d'un système par trop compliqué. Pas de joint de culasse, pas de durite, pas de pompe à eau et... pas d'eau ! Il ne gèle pas, ne s'évapore pas, ne détraque rien ■ Grâce aux techniques modernes, aux matériaux chers utilisés dans sa fabrication (moulage sous pression d'alliages d'aluminium, vilebrequin emmanché à l'azote liquide, radiateur d'huile, etc.) elle est inusable. De nombreuses 2 CV dépassent les 300 000 km ■ Elle ne « grille » pas ses soupapes : le circuit d'huile les refroidit. La marche au régime maximum est possible indéfiniment ■ Elle tient mieux qu'aucune autre sa cote à l'occasion ■ Si elle peut transporter n'importe quoi, elle n'a pas l'allure d'une utilitaire. Réaliste, intelligente, équilibrée, originale, parfaitement adaptée à sa fonction, elle reste la première de sa classe. Qui voudrait la refaire ne pourrait que la contrefaire.

Caracul

Disputé du 30 août au 3 septembre, le « Marathon de la route », ancien Liège-Rome-Liège, est devenu cette année Liège-Sofia-Liège. Le nouvel itinéraire et un règlement remanié en ont fait la course d'endurance automobile la plus dure du calendrier sportif international. Naguère, cette compétition de réputation mondiale constituait déjà une redoutable épreuve. Les résultats le montrent assez : 22 arrivants à peine en 1958, 14 en 1959, 13 en 1960 ! Mais en 1961 la sévérité en fut encore accrue et c'est à juste titre qu'on a pu parler de « Marathon du siècle » : sur 85 voitures ayant pris le départ, 8 seulement réussirent à passer la ligne d'arrivée. Sur ces huit voitures, trois Citroën se classaient dans les cinq premières et l'équipage Lucien Bianchi-Georges Harris remportait avec sa DS 19 la victoire absolue : premier au classement général toutes catégories. Le lendemain, le journaliste bien connu Jacques Ickx écrivait dans le quotidien « Les Sports » de Bruxelles : « Lucien Bianchi et Georges Harris auront inscrit à leur palmarès la victoire dans l'épreuve la plus dure de tous les temps, en y comprenant les années à venir aussi bien que celles d'autrefois. »



Victoire totale

LIEGE SOFIA LIEGE

au

marathon de la route



Le plus dur marathon de tous les temps

Un peu partout la réglementation routière de plus en plus draconienne a fait perdre à la plupart des grands rallyes leur caractère d'antan, en interdisant par exemple des moyennes supérieures à 50 km/h. C'est pourquoi les rallyes actuels consistent le plus souvent en des parcours à allure limitée, coupés ou terminés — c'est là seulement que la compétition reprend ses droits — par des épreuves de vitesse sur routes gardées ou circuits aménagés.

Cette formule ne satisfaisait pas Maurice Garot, créateur de « Liège-Rome-Liège », qui voulait rendre à son Marathon l'aspect d'implacable test d'endurance sur route qui avait fait sa réputation mondiale. Il a donc mis au point « Liège-Sofia-Liège » : les routes impossibles de Yougoslavie et de Bulgarie sans limitation de vitesse sont venues s'ajouter aux classiques mais toujours redoutables cols des Dolomites.

85 voitures au départ, toutes classes confondues

Attirés par les difficultés exceptionnelles de l'épreuve, les concurrents furent nombreux : 85 voitures de toutes marques, de toutes nationalités (allemandes, britanniques, françaises, italiennes, suédoises... et même japonaises) allaient s'affronter sans distinction de cylindrées ou de classes : la voiture gagnante serait celle qui arriverait la première, sans qu'il soit tenu compte de calcul d'indice ou de quelque autre coefficient. Que le meilleur gagne, qu'il soit en « Tourisme Normale », en « Grand Tourisme » ou en « Sport » !

Mais avant de gagner — on le comprit bien vite — il fallait songer d'abord à arriver. Et au fur et à mesure du déroulement de l'épreuve, au fur et à mesure de l'annonce des abandons successifs de 77 voitures, les organisateurs se demandèrent non sans angoisse s'ils n'avaient pas été trop loin et s'il se trouverait une seule voiture pour revenir à bon port.

Une course de vitesse de 5 500 kilomètres

En effet, non seulement ils avaient choisi un itinéraire extrêmement difficile, mais encore ils avaient fixé des temps obligatoires et des délais d'élimination d'une sévérité sans précédent.



CLASSEMENT GÉNÉRAL :

- 1 Bianchi-Harris, Citroën DS 19**
- 2 Walter-Wenscher, Porsche Carrera**
- 3 Neyret-Terramorsi, Citroën ID 19**
- 4 Bohringer-Aaltonen, Mercedes 220 SE**
- 5 De Lageneste-Burglin, Citroën DS 19**

Le « Marathon de la route 1961 », ce fut : 90 heures de conduite pratiquement ininterrompue (sauf quatre heures d'arrêt à Sofia). Ce fut surtout 5 500 kilomètres de course de vitesse sur les plus mauvaises routes d'Europe.

Par le jeu subtil de l'avancement successif de l'heure d'ouverture des contrôles, il ne suffisait pas aux concurrents de réaliser les temps impartis pour chacun des tronçons, ils devaient aussi gagner sur ces temps le décalage du contrôle suivant. Qui se serait contenté de simplement respecter les temps se fût trouvé mis hors course dès le premier tiers du rallye.

Il fallait donc que chaque équipage roule au maximum de ses capacités pour prendre dès le départ le plus d'avance possible afin de pointer aux contrôles dès leur ouverture.

Yougoslavie : 2 000 km de pistes de terre battue

C'est ainsi que ce rallye d'endurance prit dès la première minute l'allure d'une course de vitesse pure. A quoi il fallait ajouter la sévérité — qualifiée par certains « d'impensable » — d'un parcours ne comprenant pas moins de 2 000 kilomètres de pistes de terre battue et 1 000 km d'étroites routes de montagne dans les Dolomites. Sur certains secteurs yougoslaves accidentés où d'ordinaire un bon conducteur ne peut mieux faire que rouler entre 25 et 30 km/h de moyenne, les vitesses imposées étaient proprement ahurissantes : souvent plus de 70 km à l'heure, quelquefois plus de 80 de moyenne sur des chemins de terre et de pierres à peine tracés, étroits, sinueux, grim pant des côtes verticales et franchissant des gués impraticables. De Zagreb à Belgrade : 394 km à couvrir à la moyenne de 90 à l'heure ! Encore l'« autoroute » est-elle en relatif bon état. Mais que dire de l'étape Sofia-Skopje, en Bulgarie, qui comprenait près de 50 km uniquement faits de cassis et de dos d'âne en succession ininterrompue. Que dire de Pec-Rijeka, étape meurtrière de 200 km où la route étroite qui franchit plusieurs cols ne mérite même plus le nom de chemin, à peine celui de sentier ! Que dire en général de la poussière soulevée par le passage de chaque voiture en un nuage si dense qu'il n'est pas possible aux suivants d'approcher à plus de 500 mètres, ce qui rend tout dépassement hasardeux et acrobatique.

De Liège à Sofia : 16 voitures abandonnent

Aussi ne doit-on plus parler de rallye, à propos de ce Marathon terrible, mais d'une épopée véritable, cruelle pour les hommes, épuisante pour les mécaniques.

Dès la première étape Stavelot-Montenau, la Prince Skyline des Japonais sortait de la route. C'était, 19 km après le départ, le premier d'une longue série d'abandons. D'autres voitures ne devaient jamais atteindre la frontière italienne, parmi elles deux Volvo d'usine (dont, conduite par Anderson, une récente P. 1800 qui faisait là sa première compétition), la Saab 96 du Suédois Erik Carlsson et la Dauphine Renault de Feret-Monraisse.

Mais ce fut seulement le lendemain, à l'entrée en Yougoslavie, que la grande offensive débuta, au col de Moistroca : à Kranjska Gora, dans la soirée du 31 août, 69 équipages étaient pénalisés, dont certains très lourdement.

Au passage à Zagreb, durant la seconde nuit de course, Oreiller-Masoero (Alfa-Romeo G.S.V. Zagatto) perdait définitivement la place qu'ils occupaient en tête du classement général, pour la céder aux Anglais Seigle Morris - Ambrose (Austin-Healey 3 litres) devant les Allemands Walter-Wenscher (Porsche Carrera) et Bohringer-Aaltonen (Mercedes 220 SE).

Dix heures plus tard, à Sofia, 16 voitures avaient abandonné. Le classement n'avait guère changé si ce n'est que les Citroën commençaient à se dégager du lot des concurrents : Neyret-Terramorsi (ID 19), 6^{es} ; Trautmann-Ogier (ID 19), 7^{es} ; Bianchi-Harris (DS-19), 9^{es} ; De Lageneste-Burglin (DS 19), 13^{es}.

Après Sofia : l'enfer commence

Mais les vraies difficultés n'avaient même pas commencé. Le parcours de Liège à Sofia n'avait exigé que 33 heures et demie. Il en restait 52 et demie, par la Macédoine, la côte Dalmate et les Alpes italiennes. Après 4 heures de halte, insuffisantes pour récupérer, dans la capitale bulgare, ce fut l'enfer qui commença : 21 pénalisés et 10 abandons à Skopje ; 8 pénalisés et 2 abandons à Pec ; 40 pénalisés et 14 abandons au contrôle de Rijeka, dans le Monténégro, où ne restaient plus que 45 concurrents en course. Seuls Trautmann-Ogier (ID 19), Bianchi-Harris (DS 19) et Bohringer-Aaltonen (220 SE) ne comptaient aucune pénalisation.

Et l'hécatombe continue : 17 pénalisés à Kotor, 23 pénalisés et 17 abandons à Split sur la côte Dalmate. 22 voitures seulement sont encore en course. Deux se détachent en tête : la Citroën de Trautmann et la Mercedes de Bohringer. Elles avaient seules réussi à respecter les temps ahurissants qui étaient impartis et arrivaient avec 2 minutes d'avance ! Bianchi-Harris étaient pénalisés de 14 minutes, ils avaient heurté un arbre dans un virage. Mais la mécanique de leur DS avait résisté. Ils purent donc repartir, et bien que l'incident leur ait fait perdre un temps précieux, ils étaient toujours troisièmes au classement général.

Un triomphe de Novi à Col : cinq Citroën en tête

A Novi, l'itinéraire abandonnait la côte Adriatique pour emprunter les redoutables petites « routes intérieures » yougoslaves. 295 kilomètres de Novi à Col, c'était un tronçon où la course s'était déjà jouée l'an dernier. Personne n'avait pu respecter les délais prescrits.

Cette année, les organisateurs avaient encore réduit ces délais. Ils étaient formels : personne ne passerait dans les temps !

Ils comptaient sans les Citroën : la DS 19 de Bianchi-Harris couvrait la distance avec 8 minutes d'avance et l'ID 19 de Trautmann-Ogier avec 4 minutes d'avance ! Mais ce n'était pas

tout : immédiatement après venait une autre DS, celle de De Lageneste-Burglin, qui ne perdait que 2 minutes, devant Verrier-Jourdain (DS 19) et Neyret-Terramorsi (ID 19).

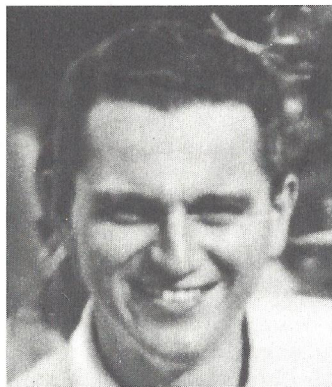
C'était le triomphe des Citroën. Leurs adversaires s'étaient tous effondrés. Walter-Wenscher (Porsche) avaient 24 minutes de retard, Bohringer-Aaltonen (Mercedes 220 SE) 56 minutes !

On comptait 7 nouveaux abandons. Il ne restait donc plus que 12 rescapées, dont 4 Citroën dans les six premières. Le classement s'établissait ainsi :

1. Trautmann-Ogier, ID 19 ; 2. Bianchi-Harris, DS 19, à 13 minutes 32 ; 3. Bohringer-Aaltonen, Mercedes 220 SE, à 55 minutes 22 ; 4. Neyret-Terramorsi, ID 19, à 62 minutes 45 ; 5. De Lageneste-Burglin, DS 19, à 97 minutes 15 ; les six autres venant très loin derrière.

Douze voitures seulement, et la course était loin d'être terminée. On allait aborder les montagnes des Dolomites, après trois nuits et trois jours sans le moindre répit ni pour les pilotes ni pour les voitures. De Col à Forno di Zoldo, Bohringer-Aaltonen prenaient encore plusieurs minutes de pénalisation, la suspension de leur Mercedes n'ayant pas tenu (amortisseurs), et Neyret-Terramorsi (ID 19) les remplaçaient à la troisième place. Il y avait alors trois Citroën en tête.

L'opinion de Harris



Dans un parcours aussi difficile, ce qu'il faut avant tout c'est que la mécanique tienne malgré un surmenage incessant. En ce qui me concerne, j'ai particulièrement apprécié la robustesse de la voiture. Robustesse qui m'a enthousiasmé quand, un arbre nous ayant couru après en Yougoslavie, nous avons constaté que malgré le choc aucun organe de la DS 19 n'avait cédé. Il y a aussi le confort ; c'est long, vous savez, Liège-Sofia et retour sans arrêt ? Incontestablement, les pilotes des Citroën ont été avantagés : ils purent rester dispos et en forme alors que les autres concurrents tombaient de fatigue. Dans une course d'endurance de ce genre, ce n'est pas négligeable.

L'incroyable malchance de l'extraordinaire Trautmann

« Trautmann fantastique ! » titrait « L'Equipe » du 4 septembre. Non sans raison : invraisemblable d'audace, de virtuosité, Trautmann, secondé par Ogier, était le seul à être passé partout dans les temps, exploit considéré jusque-là comme impossible.

L'an dernier déjà, il avait étonné tout le monde en s'assurant une avance considérable qui le fit quitter la Yougoslavie largement en tête du classement général. Hélas ! alors qu'on voyait déjà en lui le vainqueur, une pierre creva son carter de boîte dans l'étape Forno di Zoldo-Rovereto et il abandonna.

Cette année, Trautmann très détaché, en tête à l'entrée en Italie, faisait à nouveau figure de vainqueur probable. Alors, l'incroyable se produisit : dans la même étape que l'an dernier, après avoir défié tous les pièges de la Yougoslavie, une pierre creva le carter de boîte de son ID 19 et il dut abandonner ! A un an de distance, au même endroit, le même incident. Mais à une Citroën succédait une autre Citroën en tête du classement : Bianchi-Harris prenaient le commandement devant Neyret-Terramorsi (ID 19). La quatrième nuit, on venait de franchir six petits cols pleins de traîtrises. Il restait encore à passer « l'abominable » Croce Domini puis, après Schilpario, les trois géants des Dolomites : le Vivione, le Gavia et le Stel-

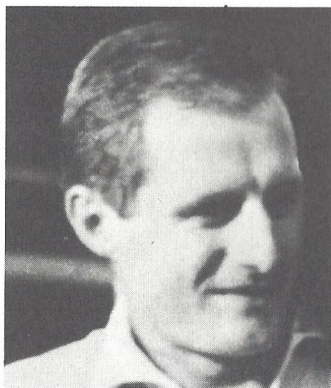
vio : trois nouveaux éliminés dont Verrier-Jourdain (DS 19) qui s'étaient laissé surprendre à un contrôle. Il n'y avait plus que 8 voitures en course, qui rentrèrent à Liège, à l'issue d'un Marathon comme on n'en vit jamais.

La meilleure « grande routière »

Lucien Bianchi, garagiste à Bruxelles, et Georges Harris, commerçant en radio et télévision, remportent une victoire éclatante : leur DS 19 est en tête du classement général toutes catégories. C'est la première fois en dix ans qu'une voiture française gagne l'épreuve. Ce Marathon de la route 1961 restera celui du triomphe des Citroën : derrière la DS victorieuse, l'ID 19 des dentistes grenoblois Neyret-Terramorsi et la DS 19 du « gentleman farmer » De Lageneste, associé à l'architecte Burglin. Trois Citroën dans les cinq premières. Cette épreuve devait désigner la meilleure grande routière du monde : rapide (pour mener une course de vitesse de 5 500 kilomètres), résistante (pour « tenir » sur les pistes de Yougoslavie), sûre (avec une tenue de route, une suspension, un freinage parfaits), confortable aussi pour permettre aux pilotes de supporter 4 jours et 4 nuits de conduite ininterrompue.

La meilleure grande routière ? A cette question, le « Marathon de la route » vient de donner sa réponse : Citroën DS 19.


L'opinion de Bianchi



Nous avons gagné parce que nous avons su choisir la voiture qui devait gagner. C'est une épreuve où la tenue de route est le facteur dominant, c'est pourquoi la DS 19 y avait toutes ses chances. Ajoutez-y les possibilités extraordinaires de la suspension hydro-pneumatique qui non seulement a tenu sur ces terribles routes alors que la plupart des autres voitures lâchaient, mais aussi nous a été utile plusieurs fois grâce à sa garde au sol variable. Complétez par une direction impeccable et jamais fatigante puisqu'elle est asservie; par des freins qui ne se contentent pas d'être à disque mais surtout sont bien ventilés — ce qui nous a bien rassurés en montagne. Vous aurez alors les raisons de notre choix et de notre succès.

Ets P. Gigot. Dax.





SERVICE CITROËN

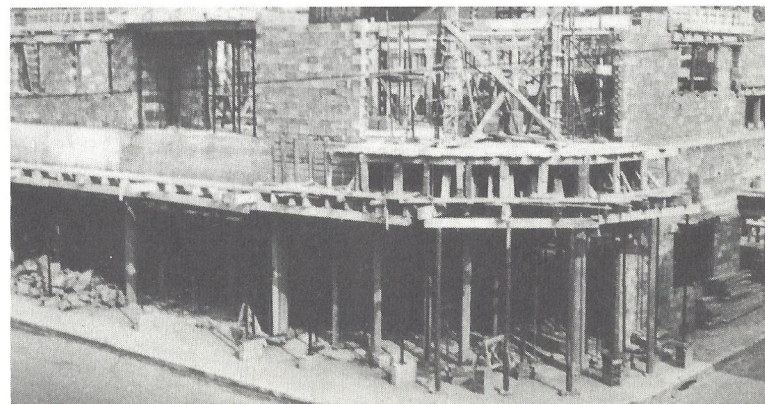
agrandir
son installation c'est
augmenter
sa clientèle et offrir un
meilleur service

*Ets
A. Le Bourhis.
Quimper.*



*Ets
G. Coez.
Rethel.*

*Ets
G. Michard et Fils.
Loudéac.*



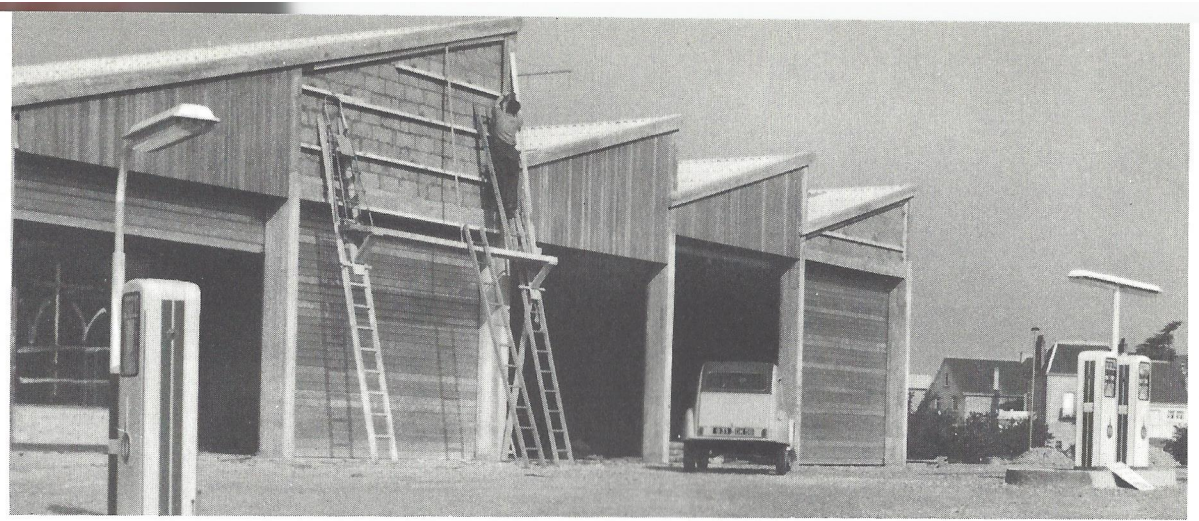
Implantation rationnelle

+

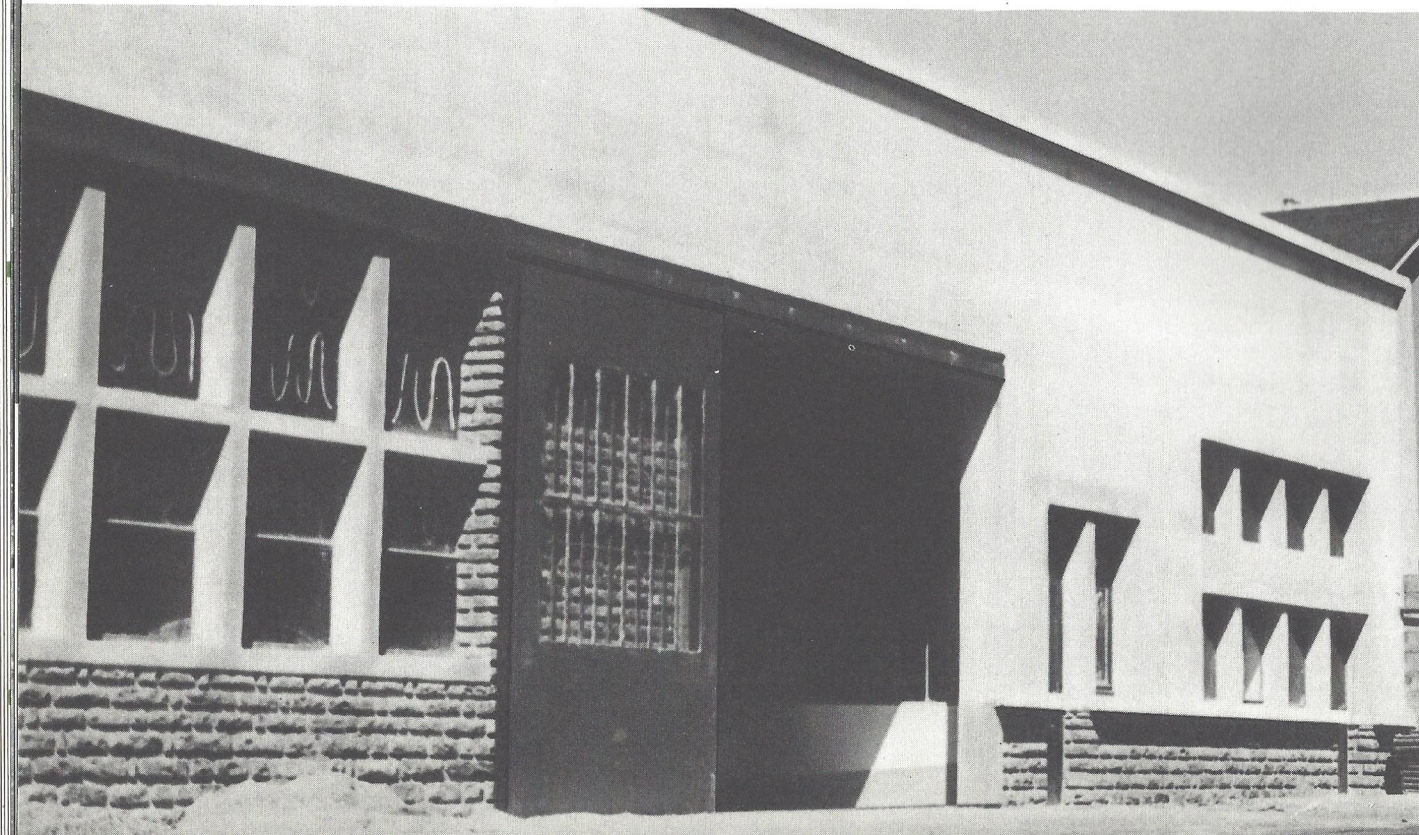


Financement étudié = Construction rentable

*Ets
M.-A. Biton.
La Roche-Bernard.*

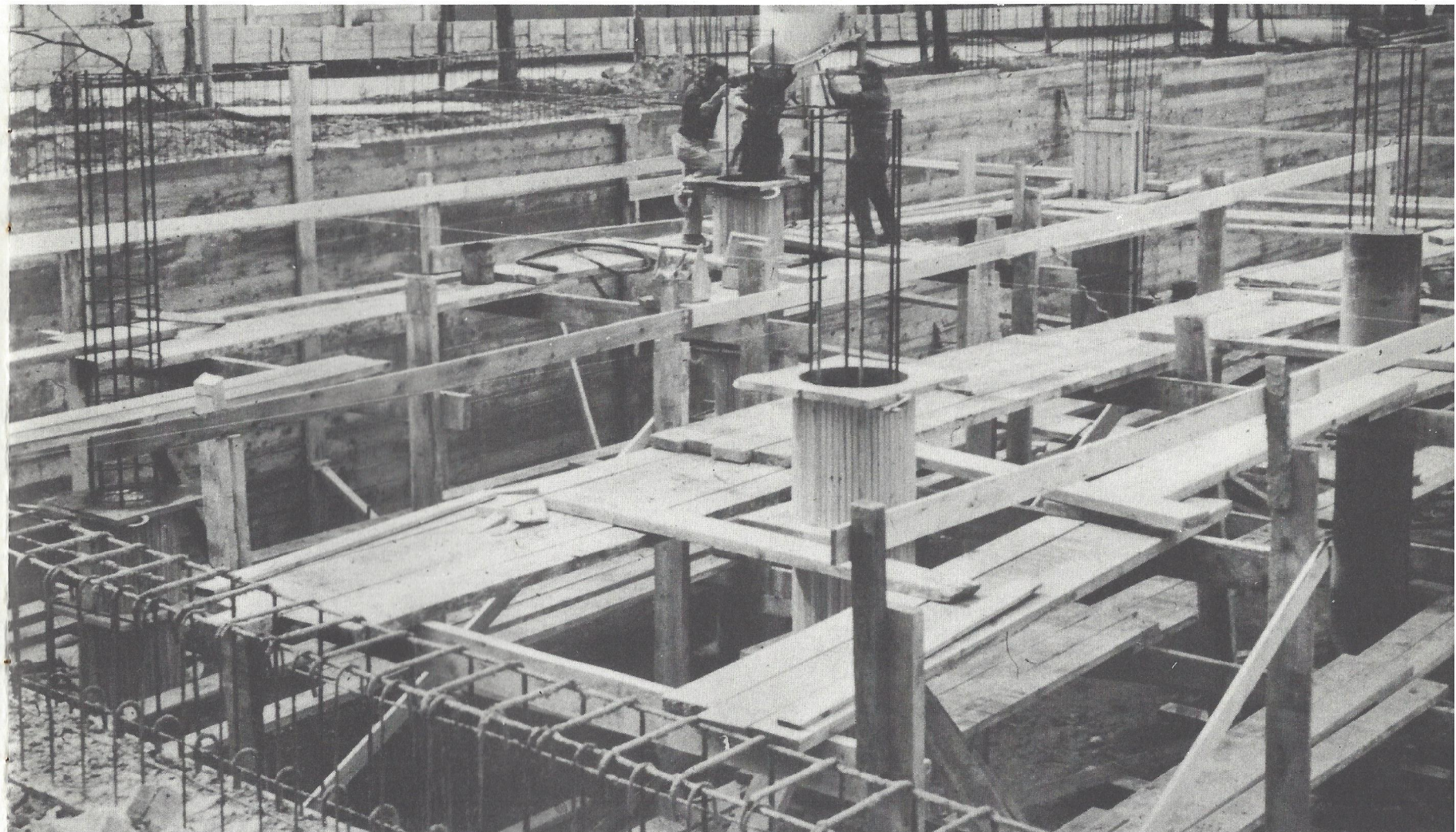


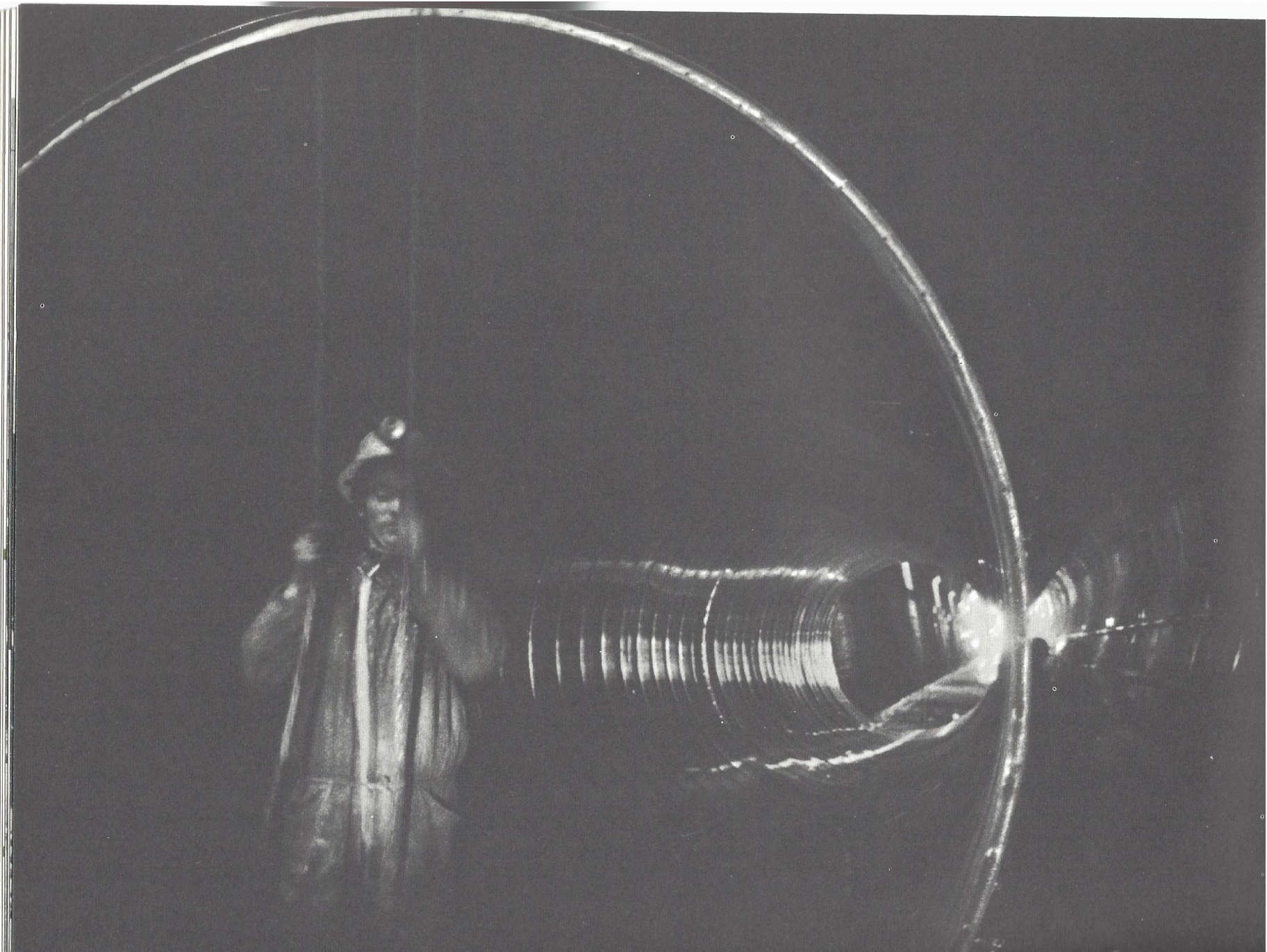
*Ets
V. Delon.
Espalion.*



*Ets
J. Cauvin.
Draguignan.*

Sur votre demande le Département après-vente vous conseillera sur l'implantation et le financement de vos constructions.





D'ici quelques mois sera achevé le percement, entrepris il y a un peu plus de deux ans, d'un tunnel routier sous le mont Blanc. Il sera ensuite procédé, en douze à quinze mois, à l'installation des différents équipements qui permettront de l'ouvrir à la circulation. La

APRES DEUX ANS, LE MONT-BLANC CAPITULE

durée relativement longue de ces travaux s'explique par l'importance de cet ouvrage, qui, dans son genre, sera le plus impor-

tant du monde. Partant du côté français de la cote 1279, près du hameau des Pèlerins, en Italie, à la cote 1380 près d'Entreves, le tunnel sous le mont Blanc sera long de 11,6 km, sa largeur sera de 7 m, sa hauteur de 4,15 m ; il comportera deux voies.

Il sera possible d'y rouler à une vitesse de 25 à 40 km/h selon l'importance du trafic. Celui-ci pourra facilement atteindre 300 à 400 véhicules à l'heure, dont un tiers de poids lourds...

Ainsi, premier grand avantage procuré par le tunnel sous le mont Blanc, les Alpes pourront désormais être franchies, par la route dans les deux sens, France-Italie et Italie-France, à n'importe quel moment de l'année. Jusqu'à aujourd'hui, ce n'était pas possible : tandis que des voies ferrées transperçaient les Alpes de tous côtés par de nombreux tunnels, les routes alpines sont, de la fin de l'automne au milieu du printemps, fermées à toute circulation.

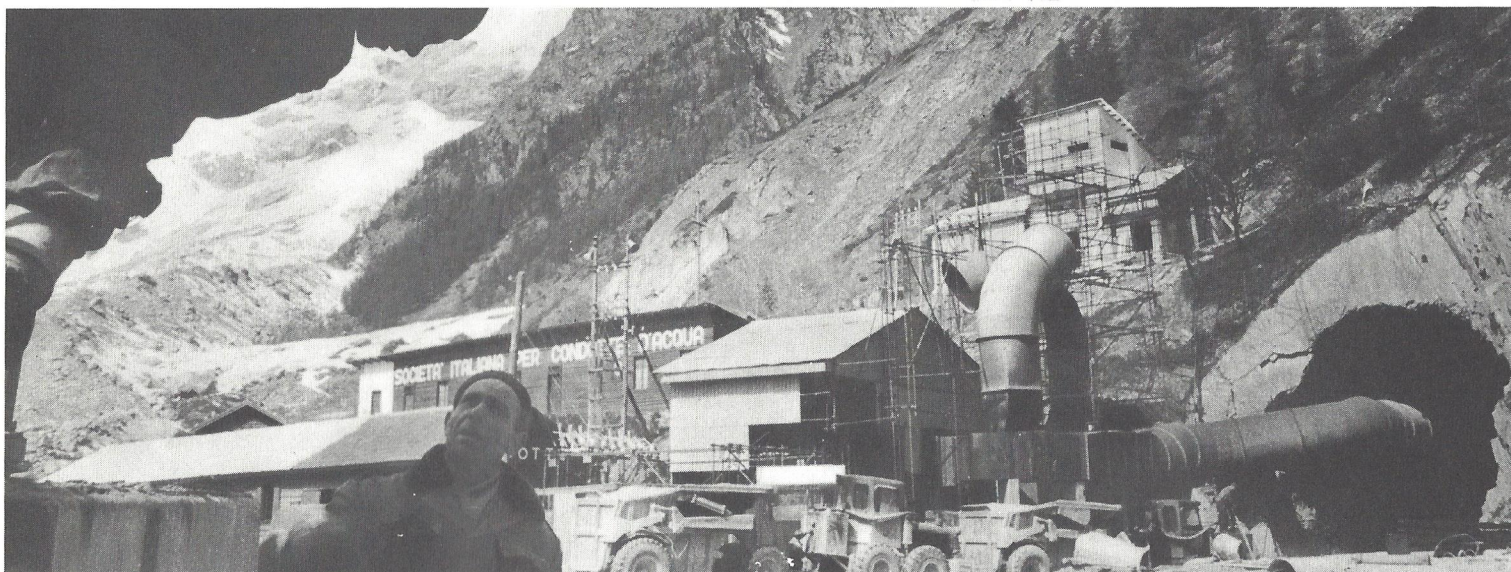
Le second avantage qu'offrirait le tunnel sera tout aussi appréciable.

Il permettra d'éviter les multiples détours qui allongent le trajet entre la France du Nord, de l'Ouest ou du Centre de l'Italie. L'automobiliste venant de ces régions doit soit contourner les Alpes, soit suivre les routes extrêmement sinueuses et passer par des altitudes éminemment respectables... Grâce au tunnel sous le mont Blanc, il sera possible de réduire de 20 % la durée du parcours routier Paris-Rome, économie de temps qui signifie aussi, bien entendu, des économies d'essence, d'usure du véhicule, etc.

Il y a longtemps déjà que l'on s'est aperçu de l'intérêt de percer un tunnel sous le mont Blanc. Certains y pensèrent dès le début du siècle. L'idée d'un tunnel routier s'est précisée vers la fin des années vingt. En 1932, Arnold Marrod présentait un projet en ce sens au ministère des Travaux Publics. Peu après, des études en commun étaient entreprises par des représentants officiels de la France et de l'Italie.

Suspendues à la suite des tensions

politiques surgies entre les deux pays, elles furent reprises aussitôt après la seconde guerre mondiale. Le 14 mars 1953, ces études en commun aboutissaient à la signature, à Paris, d'une convention entre les deux gouvernements sur « la construction et l'exploitation d'un tunnel routier sous le mont Blanc ». Le 17 avril 1957, le président de la république était autorisé à ratifier cette convention. La France prenait à sa charge 60 % des dépenses totales, l'Italie 30 % tandis que, de son côté, la Suisse acceptait d'y contribuer pour 10 %. Deux sociétés concessionnaires étaient créées en 1958 l'une française, l'autre italienne, chacune étant chargée de la construction de la moitié de l'ouvrage. Celui-ci achevé, elle devrait se fondre en une société unique pour l'exploitation du tunnel. A la fin d'une période de soixante-dix ans, il deviendra propriété commune de la France et de l'Italie. Si le projet de tunnel sous le mont Blanc a fini par prendre corps, c'est que les avantages de la com-



munication ininterrompue et de la diminution des distances qu'il doit procurer aux particuliers apparaissent aux gouvernements français et italiens comme autant d'exigences de plus en plus impérieuses pour leurs économies. Dans les deux pays, on assiste depuis la guerre, à un très rapide développement du tourisme routier, et, en particulier, à un afflux croissant de visiteurs étrangers

dans les régions alpines. Les deux gouvernements se devaient de faciliter cet essor ; le tunnel sous le mont Blanc ne pourra que l'accélérer.

Par ailleurs, les échanges entre la France et l'Italie augmentent et doivent s'accroître encore davantage, notamment dans le cadre du Marché commun. Avec le tunnel sous le mont Blanc, les deux pays auront à leur disposition une voie

supplémentaire et économique non négligeable pour l'acheminement de leurs marchandises.

De plus, dans la canalisation disposée sous le plan routier pourraient éventuellement être installées de nouvelles lignes téléphoniques entre les deux pays ainsi que des lignes électriques et un pipeline. Mais la France et l'Italie ne sont pas les seuls pays intéressés. En facilitant les communications



entre elles, le tunnel sous le mont Blanc rapprochera également l'ensemble des pays du Nord et de l'Ouest de l'Europe de ceux de sa partie méridionale. Sa construc-

tion s'inscrit, du reste, dans un vaste développement d'ensemble du réseau routier européen, tandis que les organismes communs et les échanges sur des portions de plus

en plus vastes du vieux continent. Conçu pour répondre aux exigences modernes de communications toujours plus étroites entre les hommes, le tunnel sous le mont

Blanc ne pouvait, bien entendu, être édifié qu'à partir des moyens de la technique la plus moderne. Après des études préalables approfondies des conditions de percement du tunnel du point géographique et géologique, les opérations de dérochement s'effectuent à un « rythme moyen d'avancement quotidien » de 10 mètres en trois postes de travail de 8 heures. Toutefois, la multiplication des parois à pic, de vallonnements profonds, l'existence de certaines « zones broyées » où la pierre est particulièrement difficile à attaquer, entraînent parfois un ralentissement de ce rythme. Au cours des opérations d'excavation et de revêtement, on rencontre des températures ambiantes sans cesse croissantes jusqu'à un maximum de 40°.

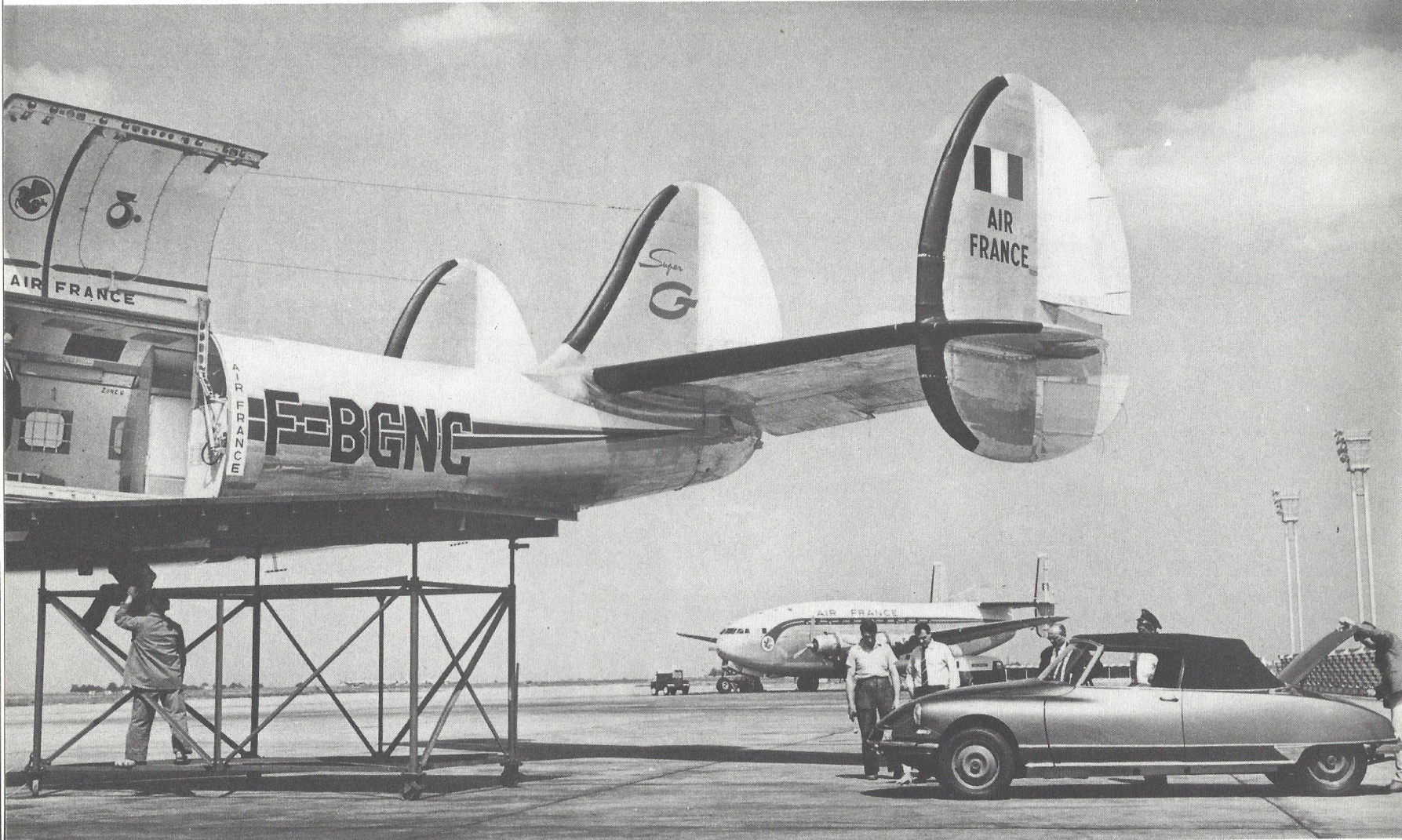
Cependant, sous l'égide d'un « comité de surveillance », toutes mesures sont prises pour assurer la stabilité absolue de la construction en fonction de la nature et de la poussée de la roche.

Toute une série d'ouvrages ac-

cessoires assureront aux usagers les autres garanties qu'ils sont en droit de réclamer : « niches » situées à 300 mètres les unes des autres pour garer les voitures en panne ; « boyaux » également tous les 300 mètres pour permettre aux poids lourds d'inverser, si nécessaire, le sens de leur marche ; contrôle automatique du taux d'oxyde de carbone et réglage en conséquence de la ventilation dans les différents tronçons de la galerie ; éclairage continu tout le long du parcours avec diffuseurs de lumière spécialement étudiés pour éviter tout danger d'éblouissement, etc.

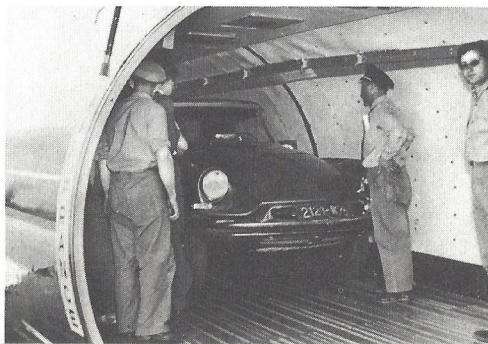
Économique et sûr, le passage du mont Blanc par le tunnel sera pour l'automobiliste une affaire vite réglée : une heure, opérations de police et de douane comprises. Ce sera aussi un voyage d'agrément : des deux côtés du tunnel se trouve un des plus splendides paysages du monde. Très bientôt, le mont Blanc ne sera plus un obstacle, mais un lien nouveau entre les hommes.





DS et vedettes : Cary Grant

Dans la nuit du 1^{er} au 2 juillet, un quadrimoteur super G spécial de la Compagnie nationale comptait une insigne passagère : une DS Citroën décapotable destinée à Cary Grant. La nouvelle ligne cargo transatlantique Paris-New York d'Air France était noblement étreinée. Le super Constellation a décollé à 2 heures du matin, emportant l'élégante Citroën gris sable, entièrement garnie de cuir naturel. Conduite par Cary Grant, dans le film qu'il tourne avec Doris Day, « A touch of mink » (« Un brin de vison »), elle apparaîtra bientôt sur les écrans et fera, n'en doutons pas, de nombreux envieux.



Première sortie, première victoire au Mobil Economy Run International

Les concours de consommation minimale (pratiqués aux Etats-Unis depuis des années) étaient peu connus en Europe lorsque, en 1956, l'Association Sportive de l'Automobile Club Basco-Béarnais organisa le premier « Mobil Economy Run International ».

Très vite, cette épreuve remporta du succès et chaque année des spécialistes de l'économie attendaient avec impatience de pouvoir s'y illustrer. Chaque année aussi les organisateurs cherchaient à perfectionner la compétition. Cette année, ils ont mis au point une formule nouvelle : un « concours d'efficacité », venu s'ajouter à l'épreuve traditionnelle sur route.

Dans ce concours d'efficacité, disputé sur 50 tours de l'autoroute de Miramas — soit 250 kilomètres — il s'agissait pour chaque concurrent de rouler le plus rapidement possible tout en consommant le moins possible. Chaque conducteur devait donc calculer la vitesse idéale de sa voiture.

Cette épreuve devait constituer un glorieux baptême pour l'AMI 6, dont l'homologation avait été faite à la Fédération Française de l'Automobile juste l'avant-veille du départ ! Première sortie donc et première victoire pour l'AMI 6 de Jean-Pierre Thibault (fils du sympathique directeur de la revue « Commerce et Réparation de l'Automobile ») et Jean-Louis Billard, qui enlève la première place de sa classe (il n'y avait pas de classement général) avec une vitesse de 78,060 km à l'heure, devant des BMW 700, 2 CV, Fiat 600.

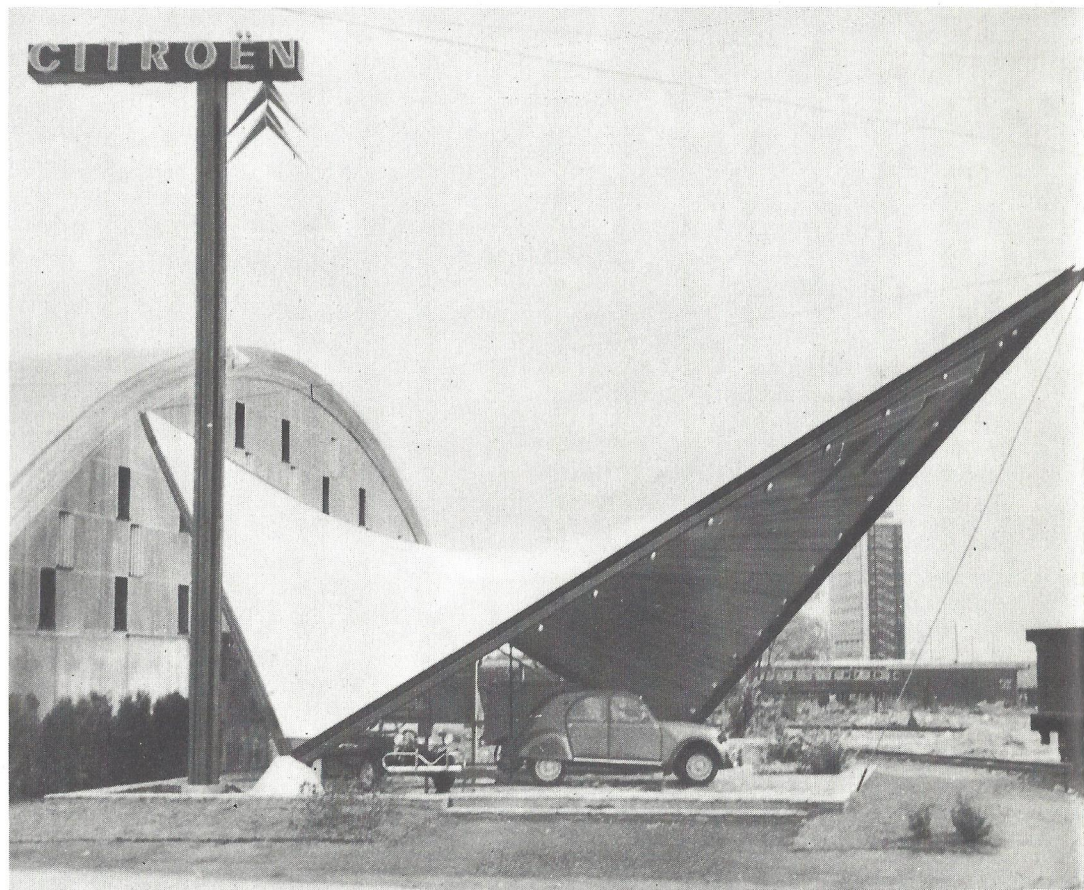
Avis aux amateurs d'économie : à 78,060 km/h, ils peuvent, grâce à l'AMI 6, consommer moins de 4,5 litres.

Cette très belle et très probante performance de la nouvelle venue ne doit pourtant pas faire passer sous silence les résultats de ses devancières.

Citroën se détache très loin en tête du palmarès des années passées avec huit victoires au total (4 pour la 2 CV, 4 pour l'ID ou la DS 19). Cette année encore des voitures de notre marque devaient s'illustrer : au cours de ce « Run » 1961 proprement dit, sur un parcours accidenté de 1500 km allant de Biarritz à Cannes par Andorre et Arles, une 2 CV, celle de M. Matheron et de Mme Martin, a remporté sa classe avec une consommation totale de 51 litres 10, soit 4 litres 44 aux 100 km, alors que dans la classe 1600 à 2 litres les ID 19 accomplissaient une frappante démonstration d'ensemble : ID 19 de Jouanneaux-Bouin : 6 litres 96 ; ID 19 de Maurel-Dupeyron : 6 litres 98 ; ID 19 du Dr et Mme Fouillet : 7 litres 6 ; ID 19 de M. et Mme Ledoux : 7 litres 7.

A Buenos Aires, Citroën attend de nombreux visiteurs

Voici son stand à l'Exposition internationale de Buenos Aires.





*Claudine Vanson
(ID 19) :
Coupe des Dames au
Tour de France*

Le Tour de France Automobile, créé en 1951 et sans cesse amélioré depuis, avait cette année un programme particulièrement fourni : neuf jours et trois nuits de compétition, cinq étapes couvrant au total 5 300 kilomètres, auxquels s'ajoutaient six courses sur circuit (Clermont-Ferrand, Reims, Bruxelles, Rouen, Le Mans, Pau), neuf courses de côte et un parcours chronométré de 200 kilomètres sur les sinueuses routes de Corse.

Soit seize épreuves de vitesse pure ; c'est pourquoi il ne fallait pas être prophète pour affirmer, dès avant le départ, que — mis à part l'habileté des pilotes — la course se jouerait en fonction de la puissance des moteurs et que les grosses cylindrées l'emporteraient sûrement. On disait même que l'extraordinaire tenue de route des Citroën n'aurait même pas la possibilité d'être mise en évidence sur de bonnes routes où il s'agissait surtout de rouler extrêmement vite. On n'avait raison qu'en partie : si quelques grosses Jaguar devaient dominer comme le préoyaient les commentateurs, elles n'eurent pas la partie facile et le groupe des Citroën leur mena la vie dure, accomplissant en série des exploits sensationnels qui firent l'admiration de tous.


Parmi les conducteurs d'ID et de DS, un surtout fut éblouissant de brio. D'ailleurs ce n'est pas « un » qu'il faut dire, mais « une » puisqu'il s'agit de Claudine Vanson. Dans une forme parfaite, calme comme toujours, elle fit, assistée de son équipière Alexandra Kissel, une course magnifique, surclassant sans peine les autres concurrentes, mais aussi et surtout la plupart des hommes.

Il faut avoir vu passer Claudine dans les virages des circuits de Reims ou du Mans, tenant impeccablement sa trajectoire à très grande vitesse, il faut l'avoir vue réaliser le cinquième meilleur temps derrière les Jaguar dans la course de côte du mont Ventoux, pour comprendre qu'elle est sans doute actuellement la meilleure conductrice d'Europe. Quand on le lui dit, elle répond gentiment : « Mais non, j'ai simplement la meilleure voiture du monde. »

Mettons donc que ce soit en partie grâce à l'excellent comportement de son ID 19, en partie grâce à son propre talent, que Claudine Vanson a réussi à s'adjuger sans peine la Coupe des Dames du Tour de France Automobile 1961 et surtout à réaliser l'exploit de se classer sixième au classement général scratch (temps absolus) derrière quatre Jaguar de 3 781 cm³ et l'Alfa Romeo GTI de Raudet.

La démonstration des Citroën fut d'ailleurs dans son ensemble particulièrement frappante puisque derrière Claudine Vanson on trouve, au septième rang, l'ID 19 des Toulousains Barbe et Prouzet, au huitième la DS de Verrier et Baehr et, treizième, la DS de Marang et Badoche. Contrairement aux prévisions des spécialistes, les Citroën se sont classées en tête avec un bel ensemble, sur 76 concurrents au départ.

Claudine Vanson remporte bien entendu la première place dans la classe de 1 600 à 2 000. Elle est en bonne voie pour s'approprier à nouveau cette année le titre de championne de France qu'elle avait déjà remporté l'an dernier grâce à sa fidèle ID 19.



De nombreux facteurs liés
à la façon de conduire, à l'utilisation,
à l'état de la mécanique...
influent dans des proportions importantes
sur la consommation en carburant
d'un véhicule.
Rappelons brièvement
ces divers facteurs.

CONSOMMATION D'ESSENCE

Facteurs liés à la façon de conduire. Pour un même véhicule, la consommation en carburant est étroitement liée à la façon de conduire. Une conduite heurtée, des accélérations brutales et répétées (qui sollicitent en particulier la pompe de reprise du carburateur lorsque celle-ci existe), de nombreux coups de freins augmentent la consommation moyenne. Il en est de même quand on utilise au maximum les régimes intermédiaires, et que l'on roule aux limites des possibilités du véhicule en maintenant une moyenne élevée.

Facteurs liés à l'utilisation. La conduite « en ville », qui exige des arrêts et des démarrages nombreux, augmente dans des proportions incontrôlables la consommation (il est impossible de se fier à une consommation relevée sur un parcours effectué uniquement en ville). Les résultats sont identiques quand le véhicule est utilisé pour du « porte à porte », ou sur des parcours accidentés. La résistance de l'air dépend de deux facteurs : la vitesse (voir ci-dessus) ; la silhouette frontale de la carrosserie ou « maître-couple ». C'est de l'aérodynamisme du véhicule (qui est étudié de manière à diminuer au maximum l'effet du « maître-couple ») que dépendent la vitesse maximum possible (pour une même puissance motrice) et la consommation aux vitesses couramment utilisées (au-dessus de 100 km la résistance de l'air représente environ la moitié de la consommation en carburant).

En conséquence si l'on modifie, par exemple, l'aérodynamisme du véhicule par le montage d'une galerie de toit, on diminue ses performances et on augmente notablement sa consommation en carburant. Pour une même vitesse, la consommation augmente en fonction de la résistance à l'air de la charge transportée.

Il est nécessaire de bien remarquer que ce n'est pas la modi-

fication du poids transporté qui entraîne une augmentation sensible de la consommation, mais uniquement la surface de la charge qui l'oppose à l'avancement (la même charge placée à l'intérieur du véhicule ne fait pratiquement pas varier sa consommation sur circuit non « accidenté »). Pour les mêmes raisons que ci-dessus, l'ouverture des glaces du véhicule joue un rôle d'autant plus sensible que la vitesse est grande.

Enfin, rappelons pour mémoire que dans ce domaine la force et le sens du vent jouent un rôle important.

Facteurs liés au véhicule. Les principaux facteurs à contrôler en cas de consommation excessive sont les suivants : dimension, marque, type et pression des pneus ; freins et roulements (rotation libre des roues) ; embrayage ; circuits air-essence ; circuit d'allumage ; moteur.

Dimension, marque, type et pression des pneus.

Il est nécessaire de respecter la dimension, la marque, le type et les pressions de gonflage donnés par le constructeur, car ces divers éléments influent sur la consommation. Nous vous rappelons qu'après avoir roulé un certain temps, les pneus s'échauffent et que les pressions de gonflage augmentent. Il ne faut en aucun cas ramener ces pressions aux valeurs initiales indiquées par le constructeur, car ces valeurs sont établies en tenant compte de l'échauffement du pneu en cours d'utilisation.

Freins et roulements. Les freins peuvent quelquefois rester partiellement « serrés » même sans action sur le circuit de freinage. Dans ce cas, les roues préalablement levées tournent avec difficulté ; il importe alors de vérifier le réglage des mâchoires de freins et éventuellement le circuit de commande dans lequel peut régner constamment une pression anormale. Après ces vérifications, si les

roues ne tournent toujours pas librement, vérifier les roulements. Généralement le client, si ces incidents se produisent, peut s'être plaint d'un mauvais rendement sur le rapport le plus démultiplié.

Embrayage. Si l'embrayage patine, il dissipe une partie de l'énergie fournie par le moteur ; il faut donc l'essayer et contrôler la garde de la pédale d'embrayage.

Circuits air-essence. Le contrôle porte sur les points suivants :

Recherche des fuites externes sur le circuit d'essence : Au niveau de la jauge à essence (dans ce cas il doit y avoir des émanations d'essence dans le véhicule). Au niveau des raccords des canalisations. Sur la pompe à essence. Au niveau du carburateur par manque de serrage des différents organes ou par manque d'étanchéité des joints.

Filtre à air. Après un long service (en particulier sur routes poussiéreuses) le filtre peut être encrassé.

Carburateur. (a) Les gicleurs ou les conduits peuvent être partiellement bouchés par des impuretés provenant du carburant. Après démontage, les pièces doivent être nettoyées à l'alcool et soufflées à l'air comprimé (ne jamais employer de fils métalliques pour déboucher les gicleurs). (b) Contrôler et régler le niveau d'essence dans la cuve comme l'indique le constructeur après avoir vérifié l'état du flotteur et du pointeau. Le niveau d'essence dans la cuve joue un rôle important dans la consommation d'essence (en particulier si le niveau est trop haut il y a excès de consommation). Sur les carburateurs actuels, les constructeurs donnent, en général, un réglage de flotteur, mais ne donnent pas le niveau d'essence. Il est bon, dans ce cas, de vérifier la pression donnée par la pompe à essence.

(c) Vérifier le fonctionnement du starter, sa fermeture. Un starter qui ferme mal fait augmenter la consommation, provoque l'encrassement rapide des bougies et lave les cylindres.

Réglages. Il est déconseillé de monter sur un véhicule des réglages spéciaux qui ne sont pas prévus par le constructeur ; la modification des gicleurs entraîne automatiquement une consommation différente (pour faire un essai de consommation il faut monter auparavant les réglages de série). Nous vous rappelons en outre qu'il est nécessaire de bien régler le ralenti moteur et que la consommation en essence varie avec la richesse du carburant utilisé.

Circuit d'allumage. Le comportement d'un moteur dépend dans de larges proportions de l'état du circuit d'allumage et des divers réglages qui s'y rapportent. (a) **Bobine.** Les bobines actuelles ne sont que très rarement la cause d'un allumage défectueux ; toutefois, il est possible d'avoir un mauvais isolement sur le circuit haute tension ou bien un enroulement coupé (dans ce cas un ohmmètre indique une résistance infinie). (b) **Antiparasitage.** Le circuit haute tension est antiparasité en intercalant des résistances sur les fils d'alimentation en H.T. Ces résistances sont sensibles à la chaleur et leur valeur peut varier avec le temps. Ces résistances doivent être inférieures à 15 000 ohms (neuves, elles sont de 5 000 à 7 000 ohms). À défaut d'ohmmètre, contrôler leur état et procéder par comparaison avec des résistances et un fil de liaison bobine-allumeur neufs. Vérifier pendant cette opération s'il n'y a pas de coupures dans les fils. (c) **Allumeur.** L'écartement des vis platinées doit être respecté ; un écartement faible provoque un mauvais allumage au ralenti, l'inverse provoque un allumage défectueux en régime. Si les vis platinées sont anormalement creusées le condensateur est en mauvais état (un

condensateur défectueux provoque des à-coups à haut régime). **(d) Bougies.** Elles donnent de précieux renseignements par leur état : dépôt de suie : indice d'un réglage trop riche du carburateur (trop de richesse au ralenti, ou emploi abusif du starter). Il faut nettoyer les bougies et régler le ralenti ; dépôt charbonneux et gras : encrassement par de l'huile ; bec blanc mat marqué de petites taches métalliques : indice d'un excès d'air (carburateur trop pauvre, ou entrée d'air additionnelle dans le circuit). Si les bougies sont calaminées, le dépôt peut rendre la porcelaine conductrice, et l'étincelle ne se produit plus. Il faut donc vérifier leur bon fonctionnement après nettoyage et réglage. Enfin, la classe des bougies et l'écartement des électrodes doivent être uniquement ceux qui sont préconisés (en particulier un écartement trop grand des électrodes fait augmenter la consommation en carburant). **(e) Point d'allumage.** L'allumeur doit être correctement « calé » : si l'avance est insuffisante le moteur semble manquer de puissance et s'échauffe anormalement ; avec trop d'avance, il se produit des cliquetis et un mauvais fonctionnement du moteur au ralenti. Il est conseillé de ne pas faire de réglages autre que ceux d'origine.

Moteur. Le moteur lui-même peut-être la cause d'un mauvais rendement et d'une consommation élevée, si les compressions dans les cylindres sont faibles et irrégulières. Dans ce cas, il faut vérifier les jeux des culbuteurs (si ce jeu est insuffisant les soupapes ferment mal). Si ces jeux sont corrects, l'étanchéité aux niveaux des soupapes ou des segments n'est pas satisfaisante (des fumées sortent de l'échappement quand les soupapes n'assurent plus l'étanchéité). Rappelons en conclusion que tous les frottements internes (fluidité des huiles de graissage utilisées par exemple) diminuent le rendement de l'ensemble et augmentent la consommation.

Essais du véhicule Avant toute intervention, s'informer sur les conditions d'utilisation du véhicule, la façon de le conduire, les moyennes effectuées... « ... plus de 100 km/h de moyenne... » l'intervention se limitera à une explication courtoise !


Si vous intervenez sur le véhicule, faire un essai rapide qui vous permet d'éliminer les facteurs de consommation les plus importants et de vous rendre compte des organes à vérifier et des réglages à effectuer. Il est possible de faire ensuite (si cela est nécessaire) un essai comparatif sur route. Cet essai n'est valable qu'aux conditions suivantes : faire choix d'un parcours présentant les caractéristiques d'un circuit routier normal ; effectuer toujours le même parcours dans les mêmes conditions : même carburant utilisé, mêmes conditions atmosphériques (autant que possible), même vitesse qui doit être celle d'utilisation normale du véhicule ; avoir une base de comparaison, c'est-à-dire : connaître la consommation sur ce circuit d'un véhicule en parfait état identique à celui que vous contrôlez. Ce véhicule de base étant équipé d'un carburateur et d'un allumeur qui vous serviront d'étalons.

Pour faire l'essai, procéder de la façon suivante : **1.** Monter sur le véhicule un réservoir auxiliaire. **2.** Le remplir de 5 litres de carburant mesurés avec soin. **3.** Sur le lieu de l'essai, débrancher le circuit d'alimentation normal au niveau de la pompe à essence et l'obturer. **4.** Vider le carburateur en faisant tourner le moteur jusqu'à l'arrêt. **5.** Relier la pompe à essence au réservoir auxiliaire. **6.** Faire l'essai routier. **7.** Relever le kilométrage parcouru dès les premiers à-coups du moteur (indiquant le manque d'alimentation). **8.** Calculer la consommation, soit si « x » désigne le nombre de kilomètres parcourus :

Consommation aux 100 kilomètres = $\frac{5 \times 100}{x}$ et comparer à la consommation normale. **9.** Si la consommation est excessive, procéder aux contrôles qui s'imposent.



Aussi à l'aise sur le sable que



Un exploit sensationnel : l'ascension du mont Pyla.

dans la neige: la **2CV 4x4** Sahara

Une 2 CV Citroën du type « 4 x 4 Sahara », pilotée par MM. Deriaz et Alain Parraud a atteint, le 21 juillet dernier, le sommet — 104 mètres — de la dune du Pyla, près d'Arcachon. Un huissier de cette ville, M^e Monod, appelé à cette fin, en a aussitôt dressé constat. Cette opération juridique était indispensable : l'escalade en voiture de la dune du Pyla constitue un exploit aussi remarquable que l'établissement d'un record d'athlétisme ou de natation dont l'homologation exige la présence de chronométreurs assermentés. Mais à la différence des performances sportives ordinaires, il ne s'agissait pas en la circonstance d'aller plus vite que tous, mais de vaincre les unes après les autres, toute une série de difficultés assemblées comme à plaisir sur le chemin du sommet de la dune du Pyla.

Tout d'abord, il fallut en franchir les abords : 350 mètres de fourrés extrêmement épais : arbustes, genêts, souches... La 2 CV « 4 x 4 Sahara » mit deux heures pour en venir à bout. Mais beaucoup d'autres voitures n'auraient probablement même pas pu avancer au-delà des premiers mètres. Ce n'était là, cependant, qu'un hors-d'œuvre : il restait l'ascension propre-

ment dite, c'est-à-dire l'affrontement du sable particulièrement fin de la dune du Pyla et de sa pente qui va de 10 à 25°. Pour corser l'affaire, il y avait aussi, tout le long du chemin, des guêpes qui prétendaient s'introduire dans la voiture et y jouer un rôle beaucoup plus actif que celui de simples mouches du coche.

Mais, bien entendu, le handicap majeur était la pente et le sable dans lequel les roues s'enfonçaient souvent à mi-jante, pour se noyer ensuite dans de profondes ornières... Certains passages ne furent forcés qu'après sept ou huit tentatives.

Après 1 heure 45 minutes d'ascension, dont il faut déduire une vingtaine de minutes pour des prises de vues, le sommet, finalement, fut atteint. Infatigable, la « 4 x 4 Sahara » parcourut allégrement les 5 500 mètres de sable, toujours aussi fin, qui constituent la ligne de crête de la dune du Pyla...

Cette performance est d'autant plus remarquable qu'elle a été réalisée en une période de chaleur et de sécheresse, ce qui représentait une épreuve supplémentaire pour le système de refroidissement des deux moteurs de cette voiture. Ils n'en ont pas moins fonctionné à plein régime, et en pre-

mière vitesse. De plus, de telles conditions atmosphériques diminuaient l'adhérence des pneus — car le sable sec est particulièrement instable. Les quatre tapis de sol furent utilisés à deux reprises au cours de cette ascension afin de restituer l'adhérence nécessaire à la poursuite de la marche avant.

Ainsi, la 2 CV « 4 x 4 Sahara », grâce à ses deux cylindres opposés à plat et refroidis par air, à ses deux embrayages à commande unique, à sa légèreté, à sa suspension et à ses pneus à faible gonflage largement dimensionnés, a vaincu des difficultés beaucoup plus grandes encore que celles pour lesquelles elle est en principe conçue : répondre aux besoins des prospecteurs de pétrole du Sahara.

Après les différents autres essais auxquels elle a été soumise, la 2 CV « 4 x 4 » se présente comme la voiture exceptionnelle, utilisable partout où un terrain difficile rend impossible la circulation des véhicules classiques. Elle peut notamment rendre les plus grands services dans les vastes exploitations agricoles, dans tous les types de chantiers de construction, ainsi qu'aux divers services publics

opérant en pays montagneux (P. et T., gendarmerie, etc...).

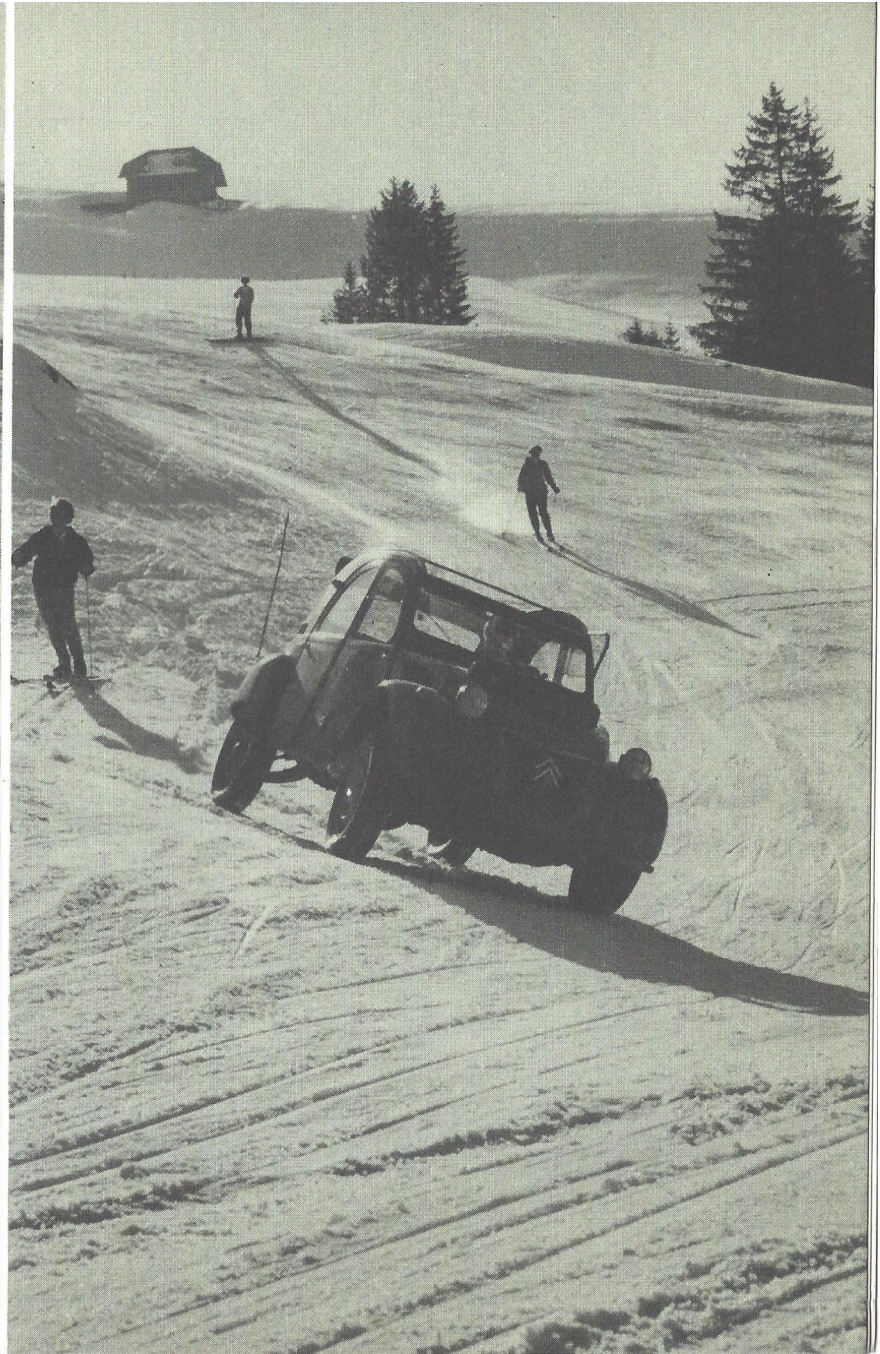
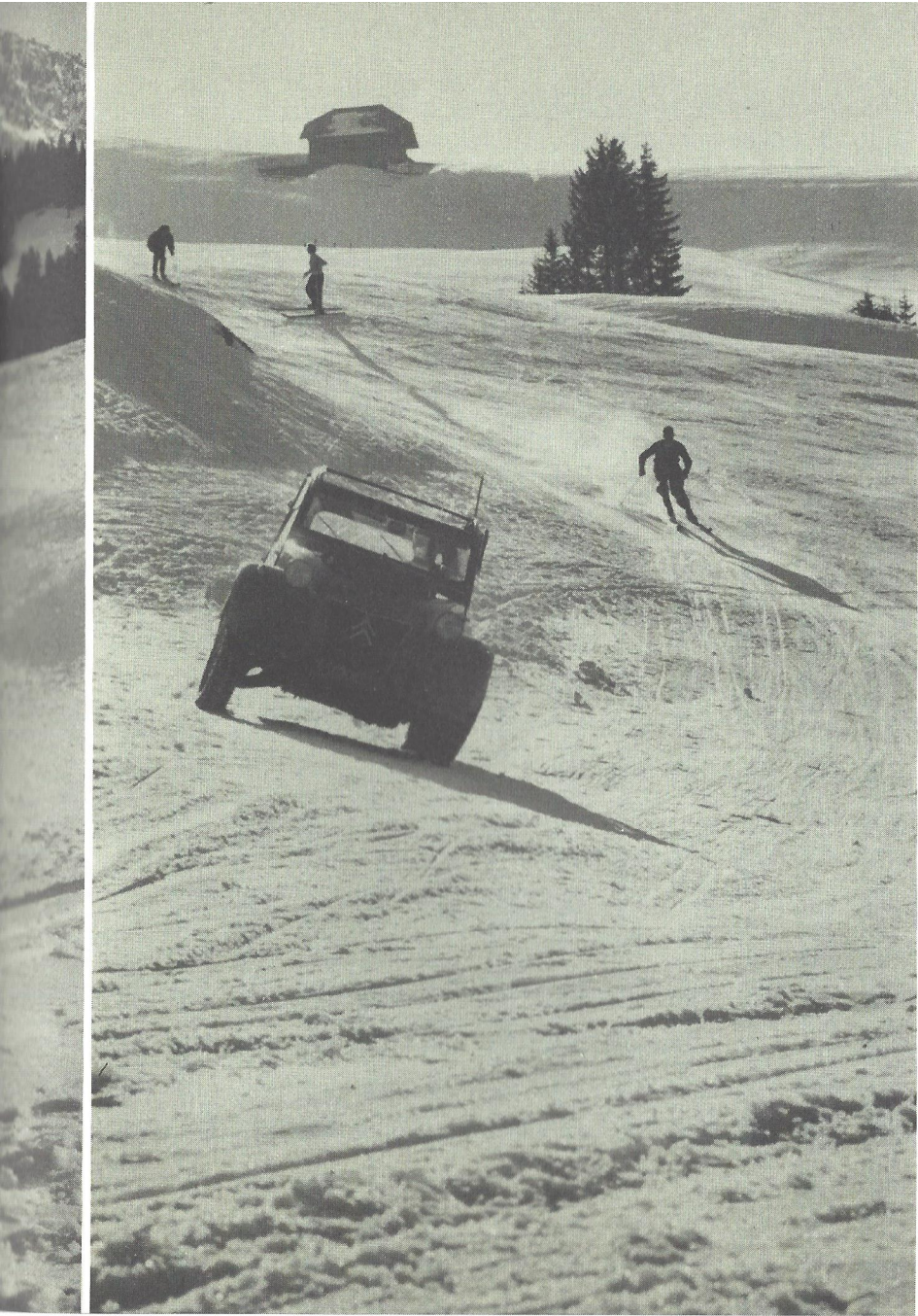
Et, bien entendu, la 2 CV « 4 x 4 » est la voiture idéale des prospecteurs et géomètres qui, en tous terrains, doivent transporter un matériel spécialement délicat. Les appareillages les plus fragiles ne peuvent être acheminés à travers les terrains difficiles que par une voiture à toute épreuve telle que la 2 CV « 4 x 4 Sahara ».

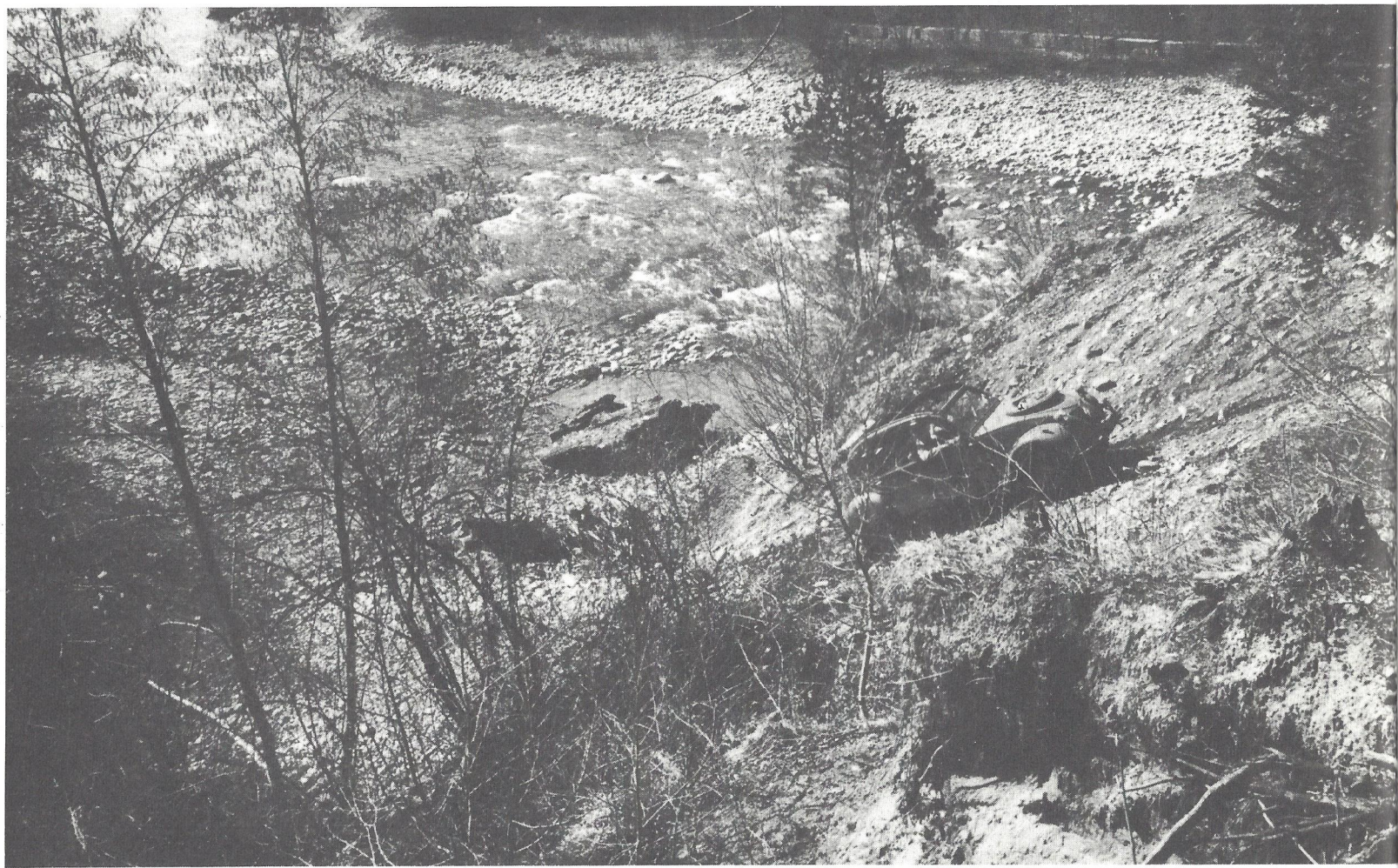


Aussi à l'aise
dans la neige
que sur le sable :
la **2CV 4x4**
Sahara

Un exploit pittoresque : la descente d'une piste de ski.









A l'initiative de la Filiale Citroën de Genève, une démonstration des qualités exceptionnelles de la 2 CV 4 X 4 a été faite en Suisse devant un aréopage d'administrateurs, de chefs de parc de Sociétés de Travaux Publics et de journalistes. Après démonstration d'évolution en tout terrain (boue, gué, friche, rocaille, etc...) la 2 CV 4 X 4 franchit à plusieurs reprises de fortes et longues côtes de rocailles ou de terre friable. Des spécialistes incrédules tinrent à mesurer le pourcentage de ces pentes. Ils se rendirent à l'évidence : la 2 CV 4 X 4, conçue pour franchir des pentes de 45 pour cent, venait de gravir plusieurs fois des pentes de 75 pour cent. L'après-midi, la 2 CV 4 X 4 fut conduite jusqu'à une station de ski et là, se mit à gravir allégrement les pentes, évoluant à l'aise sur les champs de neige et « slalomant » comme-un champion... chevronné. La 2 CV 4 X 4 « Sahara » montre ainsi qu'elle ne craint pas plus la neige des Alpes que le sable du désert et donne une nouvelle preuve de ses possibilités pratiquement illimitées.





Noblesse oblige

En abandonnant la compétition, Juan-Manuel Fangio n'a pas renoncé aux voitures. Le plus grand pilote du monde est devenu maintenant le concessionnaire exclusif de la marque Citroën à Buenos Aires, où il s'est établi.

Nouvel exploit de la 2 CV : pour la première fois une voiture traverse le Finnmark enneigé

Région la plus septentrionale de la Norvège, le Finnmark est délimité au nord et à l'ouest par l'océan Arctique, au sud par la Finlande, à l'est par la province soviétique de Mourmansk. Ses hauts plateaux désertiques sont couverts d'immenses toundras enneigées où ne circulent que quelques Lapons et leurs traîneaux tirés par des rennes.

Dans ce vaste secteur, il n'existe pour ainsi dire pas de route. Au reste, aucune voiture ne pourrait traverser les toundras en dehors des mois de juillet et d'août — du moins le croyait-on jusqu'à ce que Henrik Tveit ait fait la preuve du contraire.

Tveit est connu dans tout le Finnmark sous le nom de « L'agronome volant ». Seul à bord de son petit avion « Cessna », ce jeune ingénieur, responsable de la province entière, a survolé des centaines de fois les toundras désolées, en n'importe quelle saison et par n'importe quel temps, transportant des malades isolés, parachutant de la nourriture aux Lapons, du fourrage aux rennes affamés, tirant sur les loups ; tour à tour policier, accoucheur, juge de paix en plus de son métier d'agronome.

Depuis un an, le populaire Henrik Tveit est agent Citroën et représentant d'une marque de tracteur agricole à Alta (petite bourgade située sur un fjord de l'Arctique, par 71 degrés de latitude Nord). Il a conservé son avion qu'il utilise maintenant pour faire rapidement ses livraisons de pièces détachées et ses dépannages lointains. Il y a ajouté une 2 CV et c'est avec cette dernière qu'il

a parié de franchir les hauts plateaux couverts de neige.

Pour corser la difficulté, Tveit choisit l'itinéraire le plus difficile : Alta-Kautokeino-Karasjok, c'est-à-dire la double traversée des hauts plateaux de part en part sans rencontrer aucune agglomération en dehors de l'étape intermédiaire et sans route ni piste sur la majorité du trajet. Dans la région, tout le monde était sceptique quant à la réussite d'une pareille tentative au mois d'avril. Avril, pour la majorité des Européens, c'est le printemps. Au Finnmark, avril c'est encore l'hiver, le thermomètre s'entête à rester sous 0° et la couche de neige atteint plusieurs mètres. Les tribus lapones et kvènes sont encore repliées dans les petites agglomérations proches de la frontière de Finlande : Kautokeino (400 habitants) et Karasjok (450 habitants) où, en attendant le grand départ de juin, c'est l'époque du marché annuel, celle des mariages et du baptême des enfants.

Au matin du 8 avril, donc, Henrik Tveit au volant de sa 2 CV, prit le départ devant toute la ville d'Alta rassemblée. Direction : Kautokeino, sur les hauts plateaux. Au mois d'août, il existe une route de 128 km, une piste plutôt. Et c'est elle que suivit Tveit — approximativement, car elle était alors enfouie sous 2 mètres de neige compacte. Il n'importe : l'automobiliste solitaire arrivait à Kautokeino dans l'après-midi.

De Kautokeino à Karasjok, c'est autre chose encore : il n'y a plus de route du tout — même sous 2 mètres de neige !



...Pourtant le 9 avril au soir, Henrik Tveit et sa 2 CV arrivaient à Karasjok, à la surprise de ses habitants. Un homme seul avait accompli la première traversée en automobile des hauts plateaux enneigés du Finnmark.

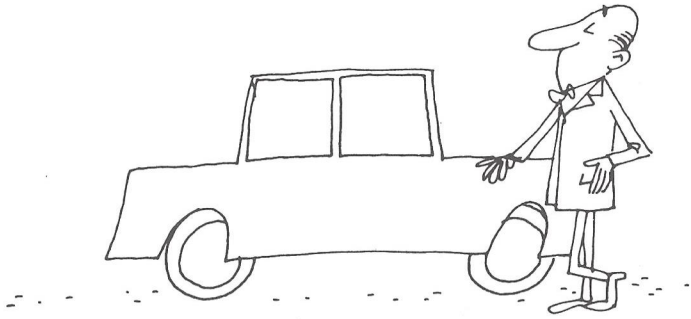
— Comment avez-vous équipé la voiture ? demandèrent les journalistes d'Oslo.

— Je me suis borné à monter des chaînes à crampons sur mes pneus avant, j'ai roulé sans imprudence à une moyenne d'environ 25 km/h. Le secret de ma réussite ? Le rapport poids-puissance de la 2 CV. La légèreté est essentielle pour circuler sur la neige. Quelque temps après, le représentant dans le Nord d'une autre marque d'automobile, encouragé par le succès de Tveit, a voulu démontrer que la traversée du Finnmark en hiver n'était pas si difficile... Hélas ! à trois kilomètres de son point de départ, sa voiture dut être remorquée au bercail par un tracteur spécial à chenilles-neige.

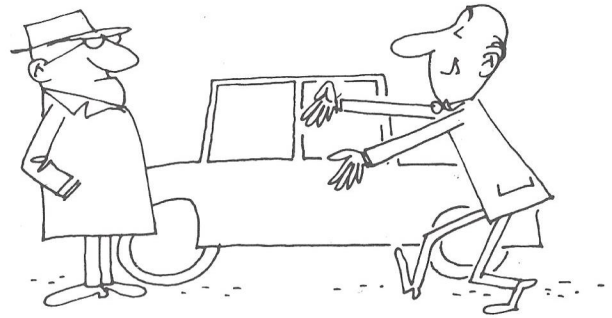
· Ce numéro, le dixième de la revue " Le double chevron ", organe de liaison des concessionnaires et des agents Citroën, a été achevé d'imprimer à Paris le 3 Novembre 1961.

Crédits photographiques : pages 6, 7, 27, Junior-Sejnost / 15, A. Aubert / 18 à 23, Marc Riboud-Magnum / 24, 25, Air France / 36 à 39, M. Toscas / 41, Henrik Tveit.

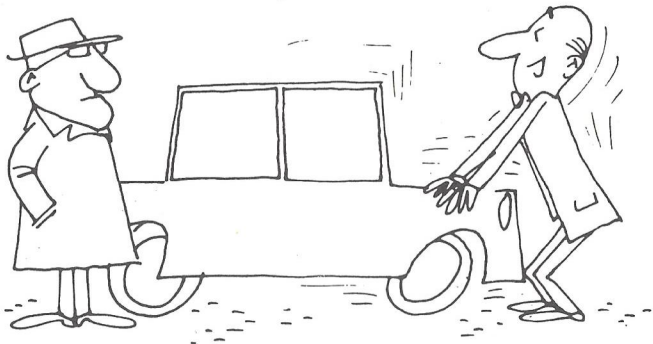
Delpire éditeur. Printed in France.



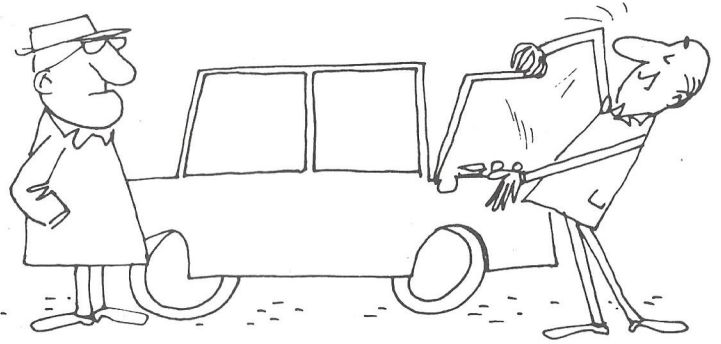
1



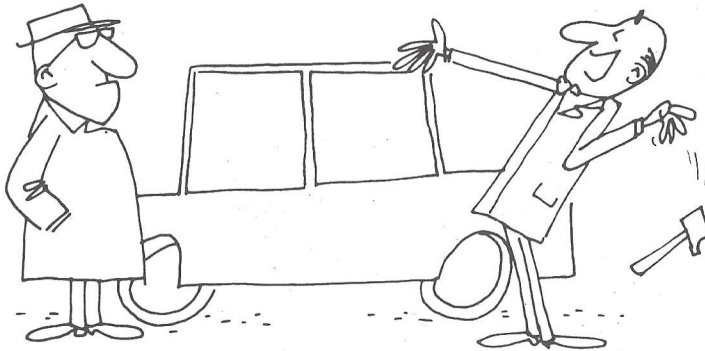
2



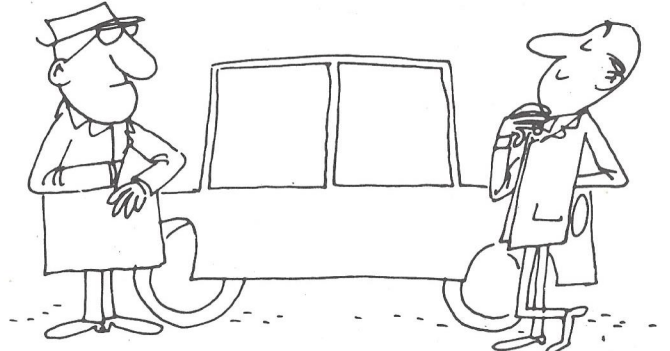
5



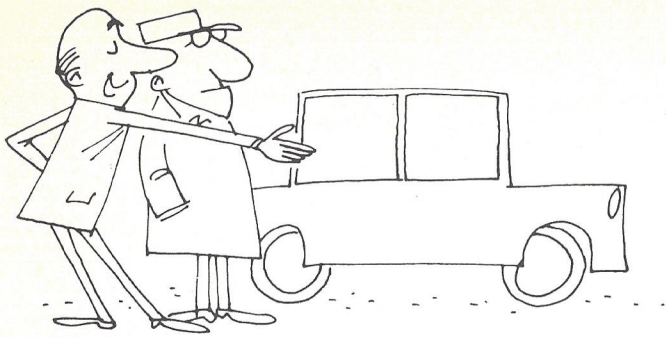
6



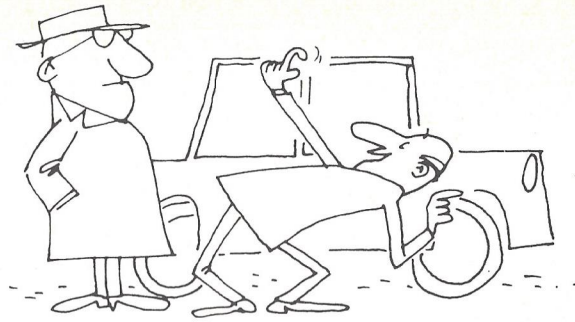
9



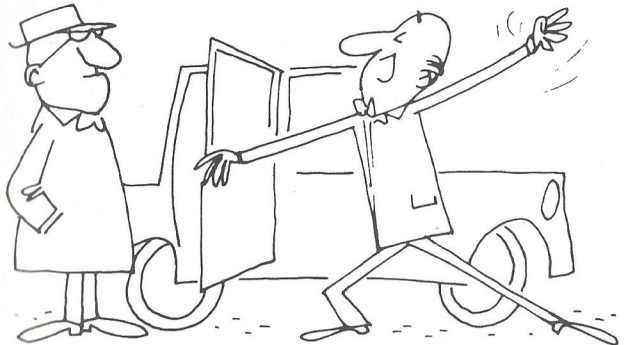
10



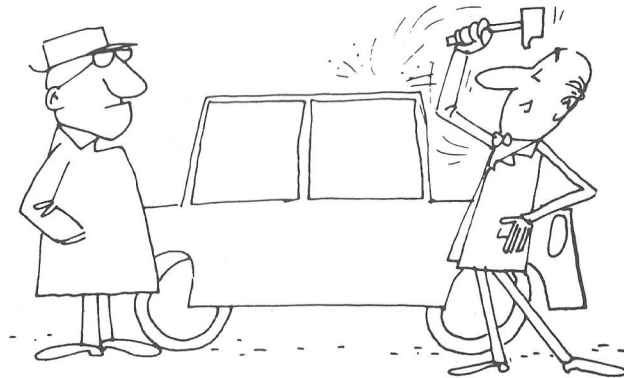
3



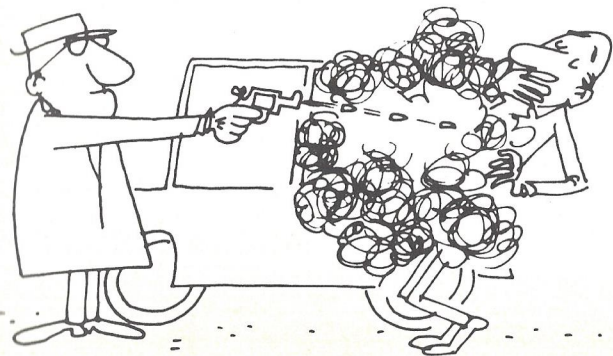
4



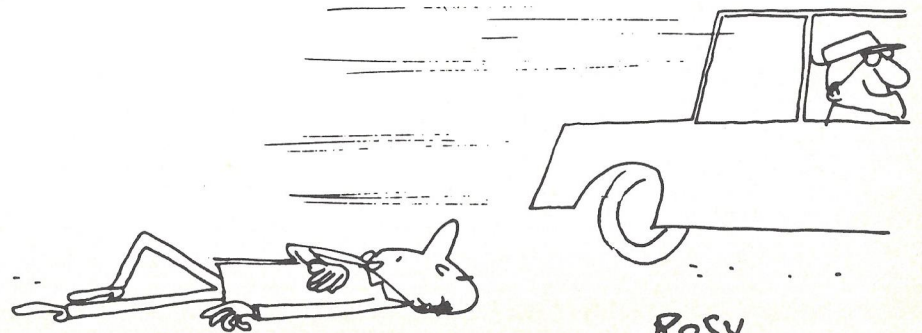
7



8



11



12

ROSY

Le Double Chevron / Revue mensuelle. Numéro 10.