

14

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
Editorial	3
Dyane 6 va plus vite	4
Les modèles D 1969	6
Photothèque : la DS	10
Nouveautés utilitaires	12
Chiffres de production	12
Edition spéciale : Il était une 2 CV	13
Echos	25
Citroën S.A.	31
Bert Becker au Sahara	32
Chez l'antiquaire : le taxi B 14..	34

contents :

	Page
Editorial	3
Dyane 6: a new engine	4
Citroën D models for 1969	6
Photograph library: the DS	10
News of trucks	12
Production figures	12
Special feature : Twenty years old.	13
Echoes	25
Citroën S.A.	31
Around the world	32
The antiquary's corner: the B 14 taxi	34

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.

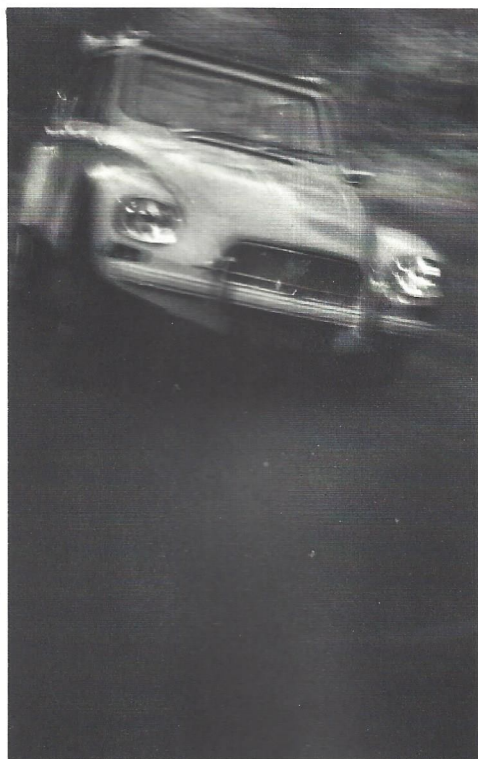


Photo de couverture : Comme un dernier reflet de l'été, comme une vague d'or qui déferle sur les stries de la vitesse, la Dyane 6, petit félin blond, jeune fauve docile et familier, ronronne de plaisir à 7000 tours/minutes. Vive et sûre, souple et stable, avec son nouveau moteur elle court encore plus vite sur toutes les routes et par tous les temps (voir notre article en page 4).

Our cover : Like a last glint of Summer, like a golden wave breaking over streaks of speed, the Dyane 6, an easily tamed, honey-coloured, familiar kitten, purrs with pleasure at 7,000 r.p.m. Lively and sure-footed, smooth and stable, it runs over any road, in any weather, faster than ever with its new engine (see our article on page 4)

(Photo Raymond de Seynes. Citroën n°3 C66).

éditorial

Directement et indirectement, les événements que la France a connus en mai et en juin sont et seront lourds à supporter pour l'industrie automobile nationale. L'incidence des mesures prises depuis par le gouvernement n'est pas exactement stimulante sur le marché des voitures neuves ou d'occasion : relèvement du taux d'escompte de la Banque de France, augmentation de la " vignette ", de la taxe sur les voitures de société, de l'essence, des impôts, etc... Des voitures, cependant, vont cette année à nouveau fleurir les stands du Salon de Paris. Citroën y présente des ID et des DS dotées de chevaux supplémentaires, plus étudiées encore quant au confort et à la sécurité, rapprochées les unes des autres par l'apparition d'un modèle intermédiaire (voir page 6). Avec l'AMI 6 à nouveau moteur et la Méhari à carrosserie plastique révélées en mai, on y verra une Dyane 6 plus puissante et plus nerveuse (voir page 4). De la 2 CV 1948 (9 Ch, 55 km/heure) à sa version beaucoup plus élaborée qu'est la Dyane 6 actuelle (33 Ch, 114 km/heure), quel chemin parcouru ! C'est ce chemin que nous avons voulu retracer dans notre Edition Spéciale, à l'occasion du 20^e anniversaire de la 2 CV. Nous y publions des documents exclusifs : en première mondiale, le vrai visage de la 2 CV de 1939, dont seule la guerre empêcha la commercialisation.

Both directly and indirectly, the events France went through in May and June will place a heavy burden on shoulders of the national motor industry. The effect of the measures since adopted by the Government are not precisely calculated to stimulate the market, whether new or used cars are concerned : the bank rate has risen at the Banque de France, the " vignette " (a yearly " licence " whose cost depends on French Treasury HP rating and vehicle age) has gone up, as have the tax on Company cars, petrol, taxes in general, and so on... yet cars will once more grace the stands at this year's Paris Motor Show. Citroën will be presenting IDs and DSs with extra HP, designed more than ever for comfort with safety, and brought closer together by the coming out of an intermediate model (see page 6). Side-by-side with the new-engine version of the AMI 6 and the plastic-bodied Mehari presented in May, a higher-powered Dyane 6 with improved pick-up will be exhibited (see page 4). From the 1948 2 CV (9 HP, 34 m.p.h.), to its much more refined present version, the Dyane 6 (33 HP, 71 m.p.h.), what a distance has been covered ! This distance we intend to summarize in our Special Feature, as a salute to the 2 CV's 20th anniversary. In it we are publishing exclusive documents ; a world première of the genuine appearance of the 1939 Citroën 2 CV.

DYANE 6 : 33 CV

Un nouveau moteur plus puissant et plus nerveux lui permet d'atteindre 114 km/heure.

En mars, la Dyane 4 se voyait équipée d'un nouveau moteur de 435 cc dont la puissance augmentée (26 Ch SAE au lieu de 21) lui permettait d'atteindre 104 km/heure.

En mai, l'AMI 6 (berline ou break) était dotée d'un moteur plus nerveux, plus puissant (35 Ch SAE au lieu de 28) qui lui procurait des reprises améliorées et une vitesse de pointe de plus de 120 km/heure.

Restait la Dyane 6. A son tour, elle reçoit un moteur de la nouvelle génération des 2 cylindres à refroidissement à air Citroën :

New stronger livelier engine give it top speed of 71 m.p.h. and improved performance figures.

In March, the Dyane was fitted with a new 435 cc engine whose increased power (26 HP SAE instead of 21) allowed it to reach 65 m.p.h.

In May, the AMI 6 (saloon and estate car) was given a livelier, more powerful engine (35 HP SAE instead of 28), giving better pick-up and a top speed of 75 m.p.h.. This left the Dyane 6. In its turn, it is receiving one of the new-generation Citroën air-cooled twins : still a 602 cc engine (74 x 70), but developing 33 HP SAE at 7,000 r.p.m. (28.5 HP DIN at 6,750 r.p.m.) instead of 28 HP SAE, with a max. torque of



DOCUMENT

602 cc toujours (74 × 70), mais 33 Ch SAE à 7 000 tours/minute (28,5 Ch DIN à 6 750 t/mn) au lieu de 28 Ch SAE, avec un couple maxi de 4,3 m/kg de 3 500 à 4 000 tours/minute (4 m/kg DIN à 3 500 t/mn) au lieu de 4,4 m/kg SAE, avec un rapport volumétrique de 8,5 au lieu de 7,75. Puissance administrative française inchangée : 3 CV. Les performances sont très améliorées en nervosité et la vitesse de pointe passe de 110 km à 114 km (avec 2 personnes et 50 kg de bagages). On sait que l'excellente tenue de route (traction avant, suspension à interconnection longitudinale, adhérence maintenue en toutes circonstances par le batteur à inertie équipant chacune des roues indépendantes) des petites Citroën associée à un moteur robuste qui peut tourner aussi longtemps qu'on le désire à sa pleine puissance, font que 2 CV, Dyane et AMI 6 atteignent à des moyennes routières proches de leur vitesse de pointe. C'est le cas de la Dyane 6, sa vitesse moyenne augmente dans les mêmes proportions que sa vitesse de pointe. Consommation sur route : 5,6 litres à 70 km/h de moyenne (consommation DIN : 6,16 litres).

La Dyane 6 Méhari possède évidemment le même moteur que la berline mais des différences interviennent pour la boîte de vitesses et la transmission : les pneumatiques sont de 125 × 380 X sur la Dyane 6, de 135 × 380 X sur la Méhari, le couple cône est de 8 × 33 pour la Dyane 6, de 8 × 31 pour la Méhari; et les rapports de boîte ne sont pas les mêmes. La vitesse à 1 000 tours est, pour la Dyane 6 : 5,14 km/h en 1^{re}, 10,08 km/h en 2^e, 15 km/h en 3^e, 20,36 km/h en 4^e; pour la Méhari : 4,75 km/h en 1^{re}, 9,30 km/h en 2^e, 14,82 km/h en 3^e, 20,26 km/h en 4^e.

Comme pour la Dyane 4 et l'AMI 6, le nouveau moteur, s'il ne change ni de cylindrée ni d'architecture générale, a été considérablement modifié dans chacun de ses détails. Chaque pièce, particulièrement si elle doit être en mouvement, a été redessinée en vue d'obtenir un rendement accru et une vitesse de rotation plus élevée.

Avec le nouveau moteur Dyane 6, le bas de la gamme Citroën se présente désormais ainsi : 2 CV (18 Ch, 95 km/h), Dyane 4 (26 Ch, 104 km/h), Dyane 6 (33 Ch, 114 km/h), AMI 6 (35 Ch, 120 km/h).

Nouvelle présentation des sièges et hamac porte-paquets derrière le dossier arrière, pour la 2 CV. Tableau de bord et commandes modifiés sur les Dyane « Confort ». Nouveaux compteur de vitesse, commandes et calandre sur les AMI 6.

Une version « Club », aux aménagements semblables à ceux du break de même nom, s'ajoute à la gamme des berlines AMI 6.

4.3 mkg (31.1 lb. ft.) between 3,500 and 4,000 r.p.m. (28.9 lb.ft. DIN at 3,500 r.p.m.) instead of 4.4 mkg 31.8 lb.ft. SAE, for a compression ratio of 8.5:1 instead of 7.75:1. The French Treasury rating remains unchanged at 3 CV. Performance figures are greatly improved where pick-up is concerned, and the top speed rises from 68 to 71 m.p.h. (with 2 aboard plus 110 lbs. of luggage). The excellent road-holding qualities of the small Citroëns (front-wheel drive, longitudinally interconnected suspension, road adherence maintained under all circumstances by the inertia damper fitted to each of the four independent wheels), together with a study engine able to run at top power for as long as required, give the 2 CV, Dyane and AMI 6 the ability to reach road averages not much below their top speeds. This is the case for the Dyane 6, its average speed increasing by the same amount as its top speed. Petrol consumption on the road: 50 m.p.g. at 43.5 m.p.h. average (DIN consumption: 46 m.p.g.).

THE DYANE 6 MEHARI

DOCUMENT

The Dyane 6 Méhari naturally has the same engine as the saloon, but there are differences where gear-box and transmission are concerned: tyres are 125 × 380 Xs on the Dyane 6, 135 × 380 Xs on the Méhari, the mitre wheel gearing is 8 × 33 for the Dyane 6, 8 × 31 for the Méhari, while gear-box ratios are also different. The road-speed at 1,000 r.p.m. is, for the Dyane 6: 3.19 m.p.h. in 1st, 6.26 in 2nd, 9.32 in 3rd and 12.65 m.p.h. in 4th, and for the Méhari: 2.95 m.p.h. in 1st, 5.78 in 2nd, 9.21 in 3rd and 12.59 in 4th.

As is the case for the Dyane 4 and the AMI 6, the new engine, while unchanged where swept volume and general design are concerned, has undergone considerable modification in each of its details. Every part, and particularly every moving part, has been redesigned to achieve greater efficiency and higher revs.

Now the new Dyane 6 engine is here, the lower end of the Citroën range comprises: the 2 CV (21 HP, 59 m.p.h.), the Dyane 4 (26 HP 65 m.p.h.), the Dyane 6 (33 HP, 71 m.p.h.) and the AMI 6 (35 HP, 74.5 m.p.h.).

In the 2 CV, new upholstery for the seats and parcel-sling behind the rear seat. Fascia and controls modified on the Dyane "Confort" models. New speedometer, fascia controls, roof light and grille on the AMI 6.

A "Club" version, with similar fittings to the estate car bearing the same name, is now in addition to the AMI 6 saloon range.

Avec l'ID 20 la famille D s'agrandit

New member of D family : the ID 20

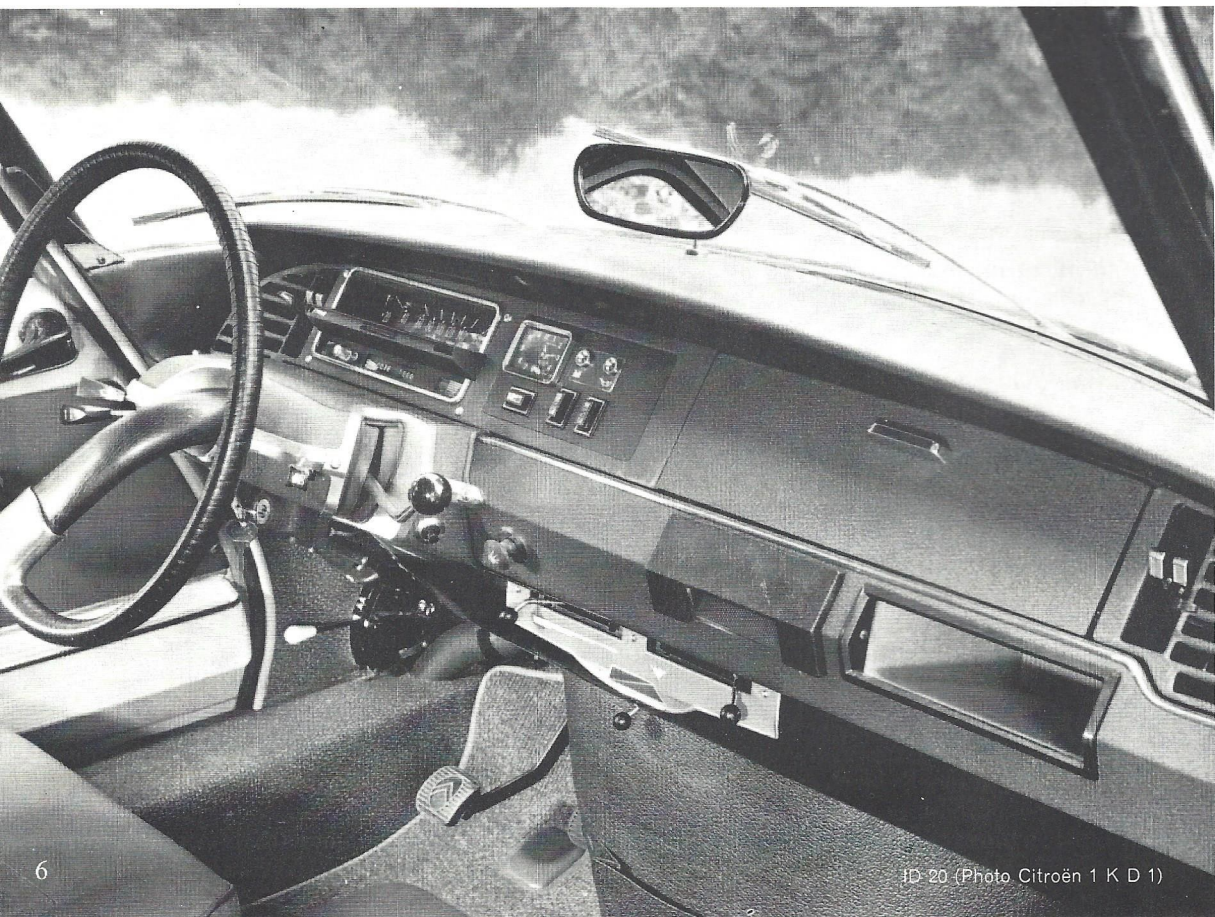
DOCUMENT

Un modèle intermédiaire (103 CV, 167 km/h) rapproche les ID des DS.

Intermediate model (104 m.p.h.) bridges gap between ID and DS.

Les Citroën de la gamme « D » forment une des familles célèbres de l'automobile. Sans cesse diversifiées, sans cesse améliorées, les ID et les DS, par le confort et la sécurité qu'elles offrent, les vitesses qu'elles atteignent, se sont maintenues depuis leur origine en tête des « grandes routières » du monde entier. A partir de la DS 19, souche originelle, leur dynastie s'est étendue peu à peu. Cette année encore, un modèle nouveau apparaît, qui rapproche l'ID de la DS : l'ID 20, aménagements intérieurs de l'ID, avec commande mécanique des vitesses, mais moteur DS de 103 Ch et carburateur double corps. Elle

Citroëns of the "D" range form one of the automobile world's well-known families. Constantly diversified, constantly improved, IDs and DSs, thanks to the comfort and the safety they have to offer and to the speeds they can reach, have since their beginnings kept in the lead among the great "road performers" of the entire world. From the DS 19, the original strain, their dynasty has gradually grown. This year again, a new model is coming out, bridging the gap between ID and DS: this is the ID 20, with the ID's inside layout and decoration, and mechanical gear-box control, but with a 103 HP DS engine and a double-barrel



atteint 167 km/heure (contre 160 pour l'ID 19) et surtout : des rapports de boîte différents de la DS sur la 3^e et la 4^e, ainsi qu'un couple conique plus court, en font une voiture très nerveuse, aux démarrages et aux reprises brillants. Sur le 400 m départ-arrêté, qu'elle parcourt en 19 secondes 5, il n'y a guère dans la « gamme D » que la DS 21, avec ses 115 Ch, qui puisse faire mieux.

Des chevaux en plus pour tout le monde

Toutes les voitures de la gamme D bénéficient d'améliorations mécaniques : en puissance réelle, l'ID 19 gagne 7 Ch, la DS 19 est la mieux servie avec 13 Ch de plus et devient DS 20, la DS 21 acquiert 6 Ch supplémentaires. Le tableau ci-dessous indique quelques caractéristiques mécaniques et quelques chiffres de performances des nouveaux éléments de la gamme D par rapport aux anciens modèles. On y voit que l'augmentation de puissance a surtout été utilisée au bénéfice de la nervosité : toutes les voitures gagnent au moins une seconde au km départ-arrêté. L'amélioration est plus marquée encore sur les distances plus courtes (19 secondes aux 400 m la DS 21).

Le rappel des performances et de la puissance de la première DS 19 qui, en 1955, paraissaient presque excessives, (142 km/h, km départ arrêté : 42 sec., pour 75 Ch à 4500 t/mn), montre bien, en regard des prestations actuelles de la DS 21, pourquoi et comment ce modèle s'est maintenu depuis treize ans au premier rang des « grandes routières » internationales.

carburetter. It has a top speed of 104 m.p.h. (as against 99.5 for the ID 19) and gear ratios different from those of the DS's 3rd and 4th gears which, together with a lower-ratio mitre wheel gearing, make it a very snappy car with tremendous take-off and pick-up. 400 m from a standing start are covered in 19 5/10 seconds, a performance which the DS 21, with its 115 HP, is about the only car in the "D" range to outdo.

More horses for all

All cars in the D range feature mechanical improvements: where true horsepower is concerned, the ID 19 gains 7 HP, the DS 19 gets the biggest boost with 13 more HP and thus becomes the DS 20, while the DS 21 picks up 6 extra HP. The table below indicates a few mechanical specifications and performance figures of the new members of the D range, by comparison with those of the older models. From this it will be seen that the increase in power has chiefly been used to improve pick-up: all cars gain at least one second over 1 kilometer from a standing start. The difference is even more marked over shorter distances (DS 21: 400 m in 19 seconds flat).

A backward glance at the performance figures and power of the first DS 19 which in 1955 (88,04 m.p.h., km from a standing start: 42", for 75 HP at 4500 r.p.m.), seemed if anything excessive, clearly shows by comparison with present-day DS 21 figures, why and how this model has for 13 years remained in the first rank of international "road performers".

CARACTÉRISTIQUES MÉCANIQUES ET PERFORMANCES DES MODÈLES D
(en noir les anciennes caractéristiques, en rouge les nouvelles)

TYPE	CYLINDRÉE	CH SAE A T.M.	COUPLE MAXI. SAE/T.M.	COUPLE CONIQUE	VITESSE MAXI	0-1000M	0-400 M	CONSOM. A 75/90KM HEURE
ID 19	1985	84/5250	14,7/3000	8 x 35	160	38''5	21''6	9,3/10,4
ID 19	1985	91/5750	14/3000	8 x 35	160	37''	20''	9,3/11,4
ID 20	1985	103/6000	14,9/4000	7 x 34	167	36''5	19''5	9,5/11,4
DS 19	1985	90/5250	15,2/3500	8 x 35	165	38''	21''3	9,3/10,4
DS 20	1985	103/6000	14,9/4000	8 x 35	167	36''5	20''	9,5/11,4
DS 21	2175	109/5500	17,7/3000	8 x 35	175	36''	20	9,7/10,6
DS 21	2175	115/5750	17,4/4000	8 x 35	178	35''	19''	10/11,8
BREAK 19	1985	90/5250	15,2/3500	8 x 35	155			
BREAK 20	1985	103/600	14,9/4000	8 x 35	160	37''8	20''5	
BREAK 21	2175	109/5500	17,7/3000	8 x 35	165			
BREAK 21	2175	115/5750	17,4/4000	8 x 35	169	36''8	20''3	

ID-DS

SÉCURITÉ

Les ID et DS passent à juste titre pour être parmi les automobiles les plus sûres du monde. Ce n'était pas une raison suffisante pour en rester là. Cette année, leur planche de bord a été sensiblement modifiée : dans le but de simplifier la conduite, les commandes sont regroupées vers le volant et repérées par symboles. Certaines d'entre elles peuvent être manœuvrées sans lâcher le volant : à droite, commodo groupant les trois positions d'éclairage; à gauche, deux leviers, la commande supérieure correspond à l'indicateur de changement de direction, à l'avertisseur sonore et l'avertisseur optique; la commande inférieure déclenche l'essuie-glace (2 vitesses) et le lave-glace électrique.

Le contact est sur l'antivol, monté en série. La planche de bord est entièrement noire, le volant et le tube de direction sont gainés de plastique noir, les voyants plats. Toutes les commandes et les interrupteurs sont à bascule ou à poussoir, éclipables au choc. Starter, cendrier, poignée de boîte à gants (DS), commande de frein de secours (modèles hydrauliques) garnis de caoutchouc. Angles arrondis.

SAFETY

IDs and DSs are rightly considered as being among the world's safest cars. This was no reason not to go yet further. This year, their instrument panel has been appreciably modified: in order to simplify driving, controls have been concentrated towards the steering wheel and identified by symbols. Some of them can be manipulated without releasing the wheel: to the right, grouped control for the three lighting positions (auxiliary road lights are controlled by pushing the control rod longitudinally); to the left, two levers, the upper control corresponding to the trafficator, the horn and the optical warning device (push the lever away from the wheel), and the lower control starting the 2-speed wipers and the electric windscreen washer.

The ignition switch is combined with safety steering lock which is now standard equipment. The fascia is entirely black, the steering wheel and tube are cased in black plastic fabric, while indicator lights are small and lie flat. All controls and switches are tilt or push-button type, and retract in case of shock. Choke, ashtrays, glove-compartment door handle (DS), and emergency brake controls are rubber-covered.

DOCUMENT



Tableau de bord ID (Photo Citroën 1 K D 2)

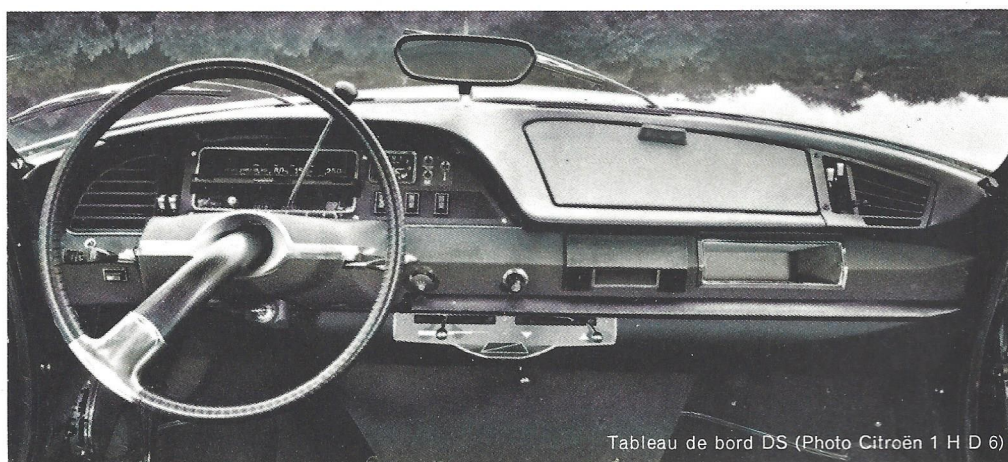


Tableau de bord DS (Photo Citroën 1 H D 6)

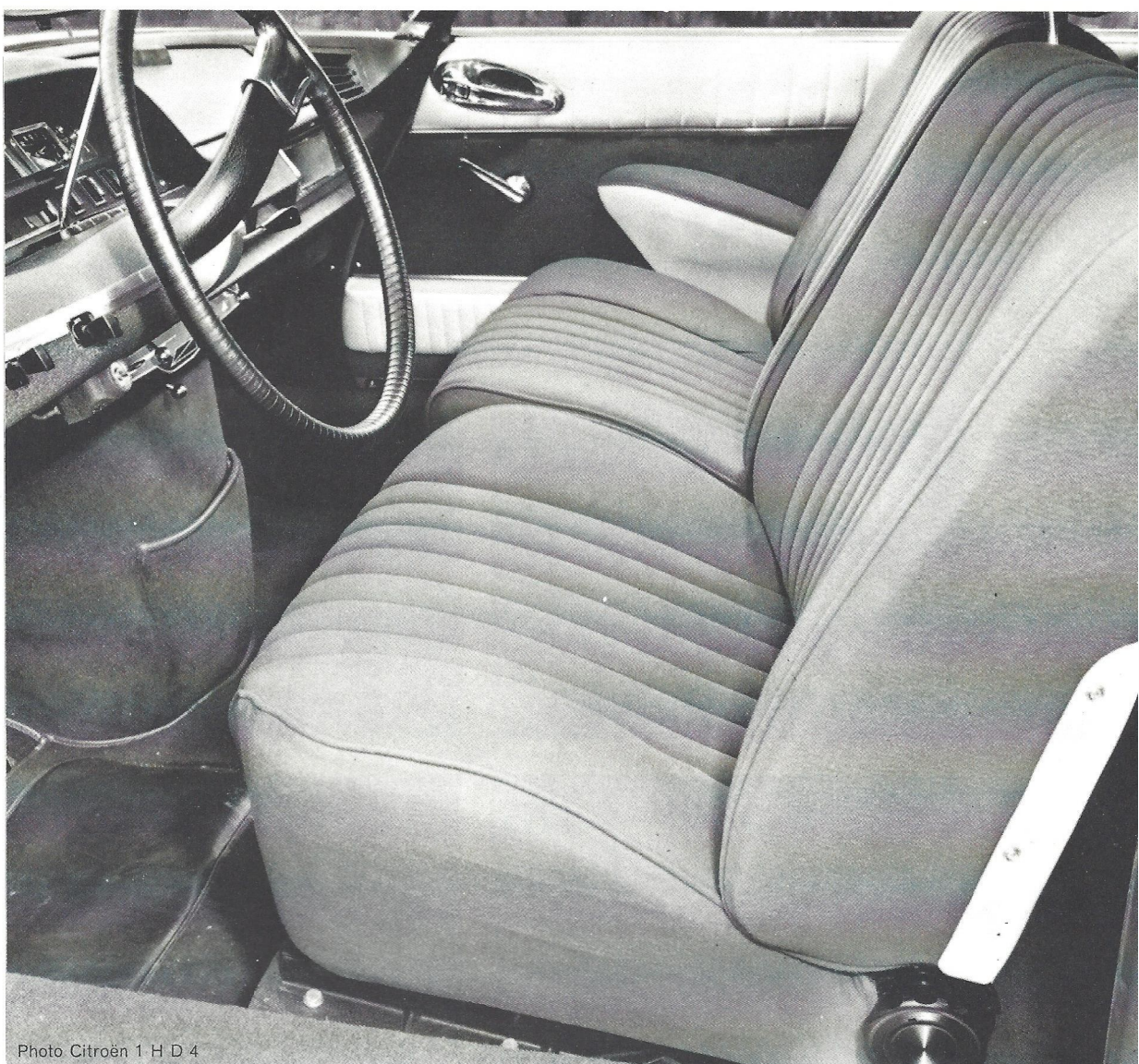


Photo Citroën 1 H D 4

CONFORT

Les sièges des ID et des DS ont été redessinés. Ils sont plus enveloppants, les dossiers des sièges avant sont plus hauts. La matelassure est en polyester sur ressorts zig-zag qui procurent un meilleur amortissement. Glissière à billes, commande d'inclinaison des dossiers à réglage continu par bouton moleté. Ils sont présentés dans de nouveaux tissus en jersey velours (Rhovylene allégé ou cuir sur option pour les Pallas).

L'insonorisation a été améliorée (nouvelle fixation d'échappement par silent-blocs, étouffeurs de vibration sur les transmissions), l'éclairage intérieur modifié, le débrayage adouci pour les modèles à trois pédales.

Le chauffage est à robinet thermostatique assurant une température constante en sortie de radiateur quelle que soit la température extérieure.

Lunette arrière chauffante (désembuage-dégivrage) par résistances incorporées, en option sur toutes les berlines ID et DS.

COMFORT

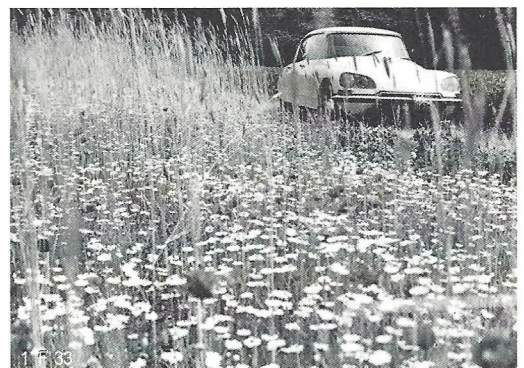
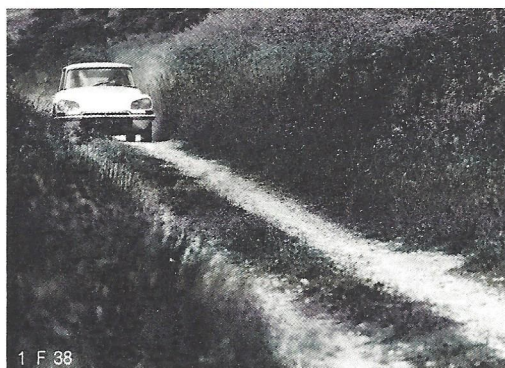
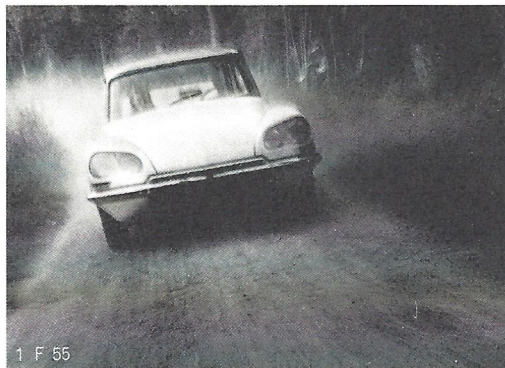
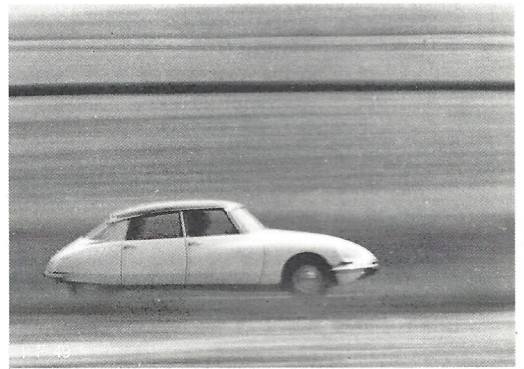
ID and DS seats have been redesigned. They are of a more wrapping shape and the backs of the front seats are higher. The upholstery is of polyether over zigzag springs, ensuring better damping. Ball-runner seat leg-length adjustment, continuous seat-back adjustment by means of knobs. Seats covered in velours jersey. (Rhovylene or leather optional on Pallas models).

Soundproofing has been improved (new silent-block mountings for the exhaust, vibration dampers on transmission), inside lighting modified and de-clutch made smoother for 3-pedal models.

The heating system is fitted with a thermostatic cock ensuring constant-temperature output from the radiator whatever the outside temperature. Rear window heated by built-in resistances (de-misting and de-icing) optional on all saloon "D" models.

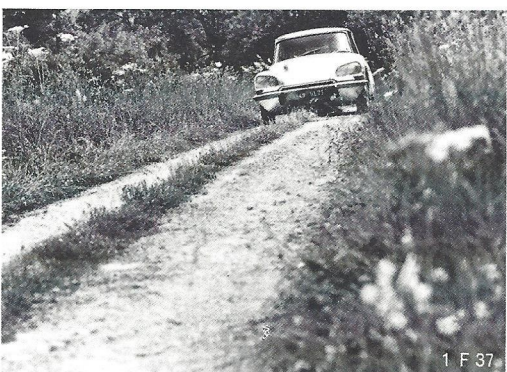
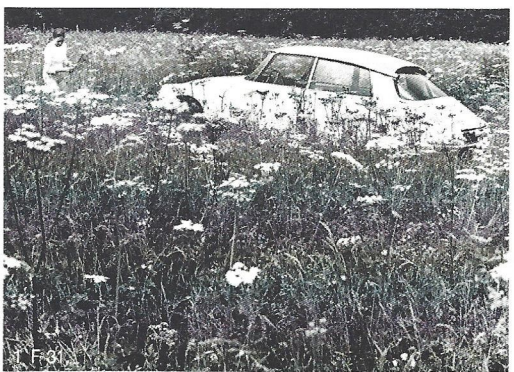
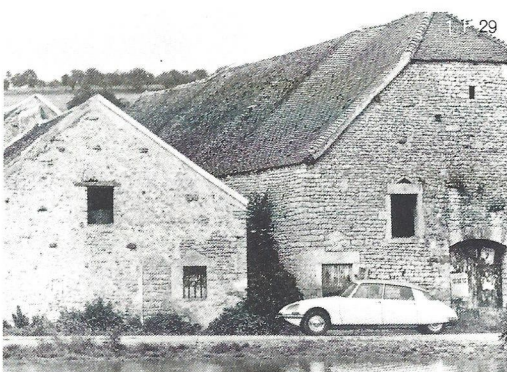
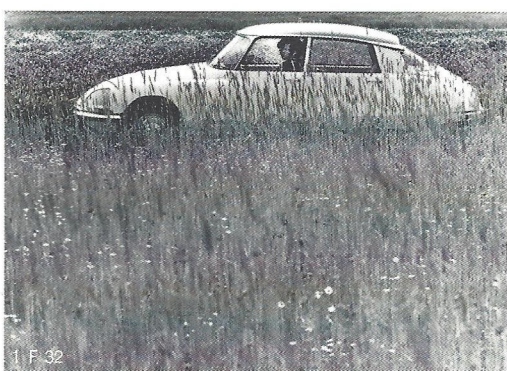
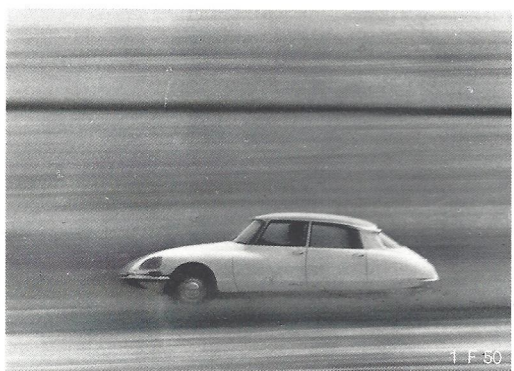
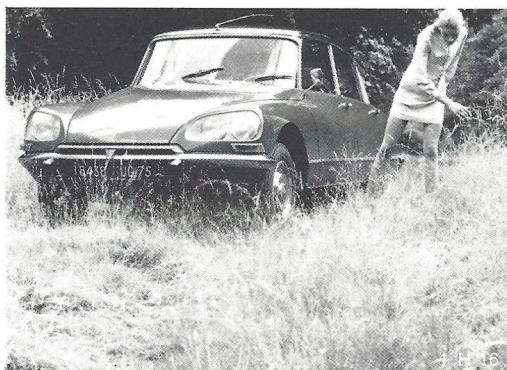
PHOTOTHÈQUE

DS



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.



Fourgons H : meilleures performances

DOCUMENT

Le poids total en charge du fourgon HZ 1 000 kg passe de 2 300 à 2 440 kg, la charge utile (conducteur compris) est de 1 075 kg (essence) ou 1 020 kg (Diesel). Suspension adoucie. Nouveaux amortisseurs.

Les fourgons Citroën HZ et HY sont équipés désormais de moteurs plus puissants.

Sur la version essence, le moteur conserve la même cylindrée 1 911 cc (78 × 100) mais gagne huit Ch : 56 Ch SAE à 4 100 tours/minute, couple maxi SAE 14 m/kg à 1 750 tours/minute. De nouvelles démultiplications de boîtes, adaptées aux caractéristiques de ce moteur, ont été adoptées.

Sur la version Diesel, le moteur Indenor 1 946 cc remplace l'ancien 1 816. Sa puissance effective est de 57,5 Ch SAE à 4 000 tours; couple maxi SAE 11,5 m/kg à 2 500 tours.

Les performances sont sensiblement améliorées : 105 km/h en charge pour la version Essence du HZ; 101 km/h en charge (PTC : 2 975 kg) pour la version essence du HY; 88 km/heure pour les versions à moteurs Diesel.

D'autre part, le montage d'un embrayage à moyeu amorti améliore le silence de fonctionnement sur le HY et le HZ.

DES OPTIONS POUR LES CAMIONS

Un frein continu à dépression (2 circuits, Service et Urgence) pour remorques d'un poids total en charge de 3 500 kg est proposé en option sur les camions 350 et 700.

Alternateur 12 volts de 35 A, 45 A ou 60 A en option sur tous les camions à essence ainsi que sur le 350 à moteur Diesel Perkins.

Le marchepied de la cabine du 700 est abaissé de 7 cm.

Le poids total roulant du tracteur 700 passe de 18 500 à 18 950 kg (livré avec attelage Scammel).

Moteur Man 95 Ch sur car 350 (6.600 kg).

Better performances from H trucks

The all-up weight of the HZ 1000-kg (2200 lb.) truck has gone up from 5,070 lbs. to 5,380 lbs, the payload (including the driver) being 2,370 lbs for the petrol version and 2,250 lbs for the Diesel. Smoother springing. New shock absorbers.

Citroën HZ and HY trucks are henceforward fitted with more powerful engines.

In the petrol version, the engine retains the same swept volume (1,911 cc, 78 × 100mm) but gains... 8 HP: 56 HP SAE at 4,100 r.p.m., max. torque 101 lb.ft. at 1,750 r.p.m. New gear-box ratios, adapted to this engine's characteristics.

In the Diesel version, the Indenor 1946 cc engine replaces the earlier 1816. Its effective horsepower is 57.5 HP SAE at 4,000 r.p.m.; max. torque 83.2 lb. ft. at 2,500. Performance figures have been appreciably improved: 65 m.p.h. with a full load for the petrol version of the HZ; 63 m.p.h. fully loaded (all up weight 6,560 lbs.) for the petrol version of the HY; 55 m.p.h. for the Diesel-engined versions.

Moreover, a damper-hub clutch now fitted makes for more silent operation both of the HZ and the HY.

OPTIONS ON TRUCKS

A continuous vacuum brake (2 circuits: Service and Emergency) for trailers with an all-up weight of 7,700 lbs is optional on 350 and 700 trucks.

12-volt, 35, or 60-amp alternators are optional on all petrol-driven trucks and on the Perkins engined 350 Diesel.

The all-up operational weight of the 700 tractor has risen from 40,800 to 41,800 lbs.

PRODUCTION CITROEN		
8 mois 8 months	1968	1967
Voitures particulières Passengers cars	223,000	260,800
TOTAL	268,000	312,797

édition spéciale



IL ÉTAIT TWENTY UNE YEARS OLD...

C'est une réussite comme l'histoire de l'automobile en compte peu : la Ford T, la Traction Avant Citroën, la Volkswagen...

Partout dans le monde, elle a reçu des surnoms d'amitié. En Hollande on l'appelle « le vilain petit canard », aux Etats-Unis « blue-jeans car », « gavroche » en Yougoslavie. D'autres l'ont surnommée « grenouille sage », « Citronetta », « clown de la route »... Mais d'abord elle reste ce qu'elle est en France : « la 2 CV ». Ce nom est révélateur : il n'invente pas, il n'enjolive pas, il dit ce qui est, avec une rigoureuse exactitude et un admirable manque de prétention. La 2 CV ose dire son (vrai) nom.

“ÊTRE OU NE PAS ÊTRE”

Surprenante publicité. A l'inverse des autres voitures, la 2 CV ne se définit pas par ce qu'elle est (rapide, luxueuse ou jolie) mais par ce qu'elle n'est pas (chère, gourmande, fragile, prétentieuse et compliquée). Son acheteur est conscient d'acquiescer autre chose que ce qu'on attend usuellement d'une automobile.

La 2 CV se situe résolument au-delà des contingences habituelles au commun des voitures et à leur clientèle. En 20 ans (c'est la durée moyenne d'un modèle chez Citroën) aucun impératif de la mode ne l'a influencée. Exemple : c'est la seule voiture de tourisme au monde dont les phares ne sont pas incorporés aux ailes ou à la calandre. Il n'y a pas de quoi se vanter. Il n'y a pas non plus de quoi avoir honte. Et c'est exactement ce que fait la 2 CV. Elle est à la fois plus et moins qu'une voiture. Elle est autre chose : un mode de vie, une conception de l'existence, une philosophie. Comme dirait J.-P. Sartre : la 2 CV précède l'essence.

A l'origine elle était destinée aux classes moyennes. Au fil des années, elle a conquis ses lettres de noblesse. Contrairement aux autres voitures, elle n'est pas un symbole de standing. La 2 CV nie les classes sociales.

MYTHE ET RÉALITÉ

Est-ce sa franchise d'allure ou sa vocation démocratique ? Toujours est-il qu'elle a connu très vite le grand succès. Elle est entrée vivante dans la légende et s'est incorporée pour longtemps au paysage national. Elle fait désormais partie intégrante de l'image composite de la France. Dans le pittoresque bric-à-brac qui illustre pour l'étranger les traditions et les réalités

Here is a success story such as few exist in the history of the Motor Car: the “T” model Ford, the Citroen Front-wheel Drive, the Volkswagen...

All over the world, the 2 CV has been given affectionate nicknames. In Holland, it is the “ugly duckling”, in the United States, the “blue-jeans car”, and the “raggamuffin” in Jugoslavia. Others have dubbed it “good little frog”, “Citronetta”, “Clown-of-the-road”... but it first and foremost name remains what it is in France: the “2 CV”. This is a revealing name: it invents nothing, it does not attempt to beautify, it is straight-forward, strictly accurate and completely unpretentious. The 2 CV dares state it (true) name.

Here's unusual advertising for you. Unlike other cars, the 2 CV is not defined by what it is (fast, luxurious or smart), but by what it is not (expensive, petrol-thirsty, delicate, garish or complicated). Its buyer is conscious of acquiring something different from what is usually expected of a car.

The 2 CV resolutely stands away from the contingencies usual to run-of-the-market cars and their custom. In 20 years (the average time a model lasts at Citroën's) no dictate of fashion has influenced it. Example: it is the only tourist model in the world whose headlamps are not sunk into the wings or the radiator grille. While this is nothing to boast about, it is nothing to be ashamed of either. And this is exactly how the 2 CV takes it. It is both more and less than a car. It is something else: a way of life, an outlook on existence, a philosophy. It was originally intended for the middle classes. With the years, it has earned its letters patent of nobility. Unlike other cars, it is not a status symbol. The 2 CV is in no way class conscious.

Was it its unassuming mien or its democratic bent? However that may have been, it very soon met with widespread success. It stepped straight into legend and wove itself into the national landscape for years to come. It is now part parcel of France's composite image. In the picturesque hotchpotch which, in foreigners' eyes, illustrates the traditions and realities of France, the 2 CV is right in the foreground, next to the Eiffel Tower, the béret, the Caravelle, camembert cheese and C. Dior. But, while it remains as French as French can be, its field of activity is by no means bounded by the blue Vosges mountains or the snowy Pyrenees (). Within a few years, it had conquered the world. More than two-and-a half million people have*

(*) So true is : some 40.000 are sold yearly in Spain.

françaises, la 2 CV figure au premier plan, aux côtés de la Tour Eiffel, du béréty basque, de la Caravelle, du camembert et de Christian Dior.

Mais pour être bien de chez elle, elle ne borne pas son domaine à la ligne bleue des Vosges. Pour la 2 CV il n'y a plus de Pyrénées (*). En quelques années elle a conquis le monde. Plus de 2 millions et demi de personnes lui ont fait confiance. On la connaît partout, on l'utilise partout. La 2 CV parle toutes les langues et convient à tous les usages. Elle a prouvé ses qualités sous toutes les latitudes et sous tous les climats. Elle passe partout, dans la boue, dans le sable, sur la neige ou la glace, le rocher ou le marécage. Elle est l'élément essentiel de la panoplie du parfait petit explorateur. Très vite, les jeunes ont compris qu'elle était un merveilleux instrument de liberté et de découverte. Avec eux elle escalade pics et volcans, roule sur les icebergs et les hamadas, franchit steppes, déserts et savanes. Elle est comme chez elle dans les régions les plus isolées du monde, de l'Antarctique à l'Equateur. Elle met la terre entière à la portée de toutes les bourses. Des centaines de raids d'explorations, voyages d'ethnologie et d'archéologie ont consacré sa réussite.

QUATRE ROUES SOUS UN PARAPLUIE

L'histoire de la 2 CV commence en 1936. C'est alors que son étude est entreprise, celle du « minimum automobile français ».

(*) La preuve : on en vend 40.000 par an en Espagne.

shown their trust in it. It is known — and used — everywhere. The 2 CV knows no language barriers, and is suited to every use. It has proved its worth under all latitudes and climates. It will go anywhere, through mud and sand, snow and ice, rock and marsh. It is the chief item in the budding explorer's "do-it-yourself" kit. Young people very soon cottoned on to the fact that it was a wonderful instrument of freedom and discovery. With them it clambers over peaks and volcanoes, runs on icebergs or hamadas, crosses steppes, deserts and savannas. It feels quite at home in the world's most isolated regions, from the Antarctic to the Equator.

FOUR WHEELS UNDER AN UMBRELLA

The 2 CV's history began in 1936. This was the time of initial design. The object: to build "the French minimum car".

The specification was simple. The General Manager at that time, Pierre Boulanger, defined it as: "four wheels under an umbrella". An economical, safe vehicle, able to transport four people and 110 lbs of luggage at 30-odd m.p.h. with a maximum of comfort.

An item in this comfort: the suspension. This was to be particularly effective: "if a basket of eggs is put aboard that car, not one must be found broken after crossing a ploughed field".

Another comfort item, roominess, was submitted to top-management testing: Pierre Boulanger himself tried out life-size body





Le cahier des charges est simple. Le Directeur Général de l'époque, Pierre Boulanger, le résume ainsi : « quatre roues sous un parapluie ». Un véhicule économique et sûr capable de transporter quatre personnes et 50 kg de bagages à 50 km/heure dans le maximum de confort.

Élément de ce confort : la suspension. Elle sera particulièrement soignée : qu'on place un panier d'œufs dans la voiture et que pas un ne casse après la traversée d'un champ labouré.

Autre élément du confort, l'habitabilité, soumise au test du PDG : Pierre Boulanger essaie lui-même les maquettes de carrosserie grandeur nature. Il monte dans chacune, son chapeau sur la tête. Si le chapeau tombe, le projet aussi.

250 PROTOTYPES

En mai 1939, trois ans plus tard, 250 prototypes sont prêts, à l'usine de Levallois, pour un Salon de l'Auto qui n'aura jamais lieu.

C'est la guerre. Tous les prototypes sont détruits volontairement. Sauf un, **celui dont nous présentons les photographies** — en « première mondiale » — dans cette **Edition Spéciale**.

La 2 CV 1939 (ou plutôt 1938 car les premières furent construites à cette date) est en alliage léger (duralinox), sauf les ailes en tôle. La ligne générale est déjà celle des 2 CV qui circuleront plus tard par milliers. Toit en toile, découvrable depuis le haut du pare-brise jusqu'à la plaque minéralogique arrière. Quatre portes à ouverture commandée de l'intérieur seulement, vitre en mica en deux parties. Capot en tôle à ondulations rectangulaires. Il n'y a qu'un seul phare, à gauche (le Code de la route n'en impose pas encore deux). Pas de clignotant : on tend le bras (raison pour laquelle la moitié de la vitre est relevable). Essuie-glace à commande manuelle (à balai unique mais à parcours ellipticoïdal afin de balayer pratiquement toute la surface du pare-brise). Sièges-hamac suspendus sur une armature inférieure rigide en alu et une barre mobile de dossier attachée à la traverse supérieure de caisse.

FICELLE OU MANIVELLE ?

Comme on voit, l'accent est mis sur l'économie et les solutions d'ingéniosité ne manquent pas (on avait même étudié un moment une carrosserie entièrement en étoffe sur un squelette en alu).

Le moteur de 375 cm³ (c'est un deux cylindres horizontaux à refroidissement à eau) n'a pas de démarreur : il se lance à la manivelle (à demeure, en position haute, à l'avant de la voiture). On avait essayé

mock-ups. He got into each with his hat on. If the hat was knocked off, the design was knocked out.

In May 1939, 3 years later, 250 prototypes were ready at the Levallois works for a Motor Show that would never take place. War broke out. All the prototypes were purposely destroyed. All, that is, except one, whose photograph we are presenting as a "world premiere" in this Special Feature story.

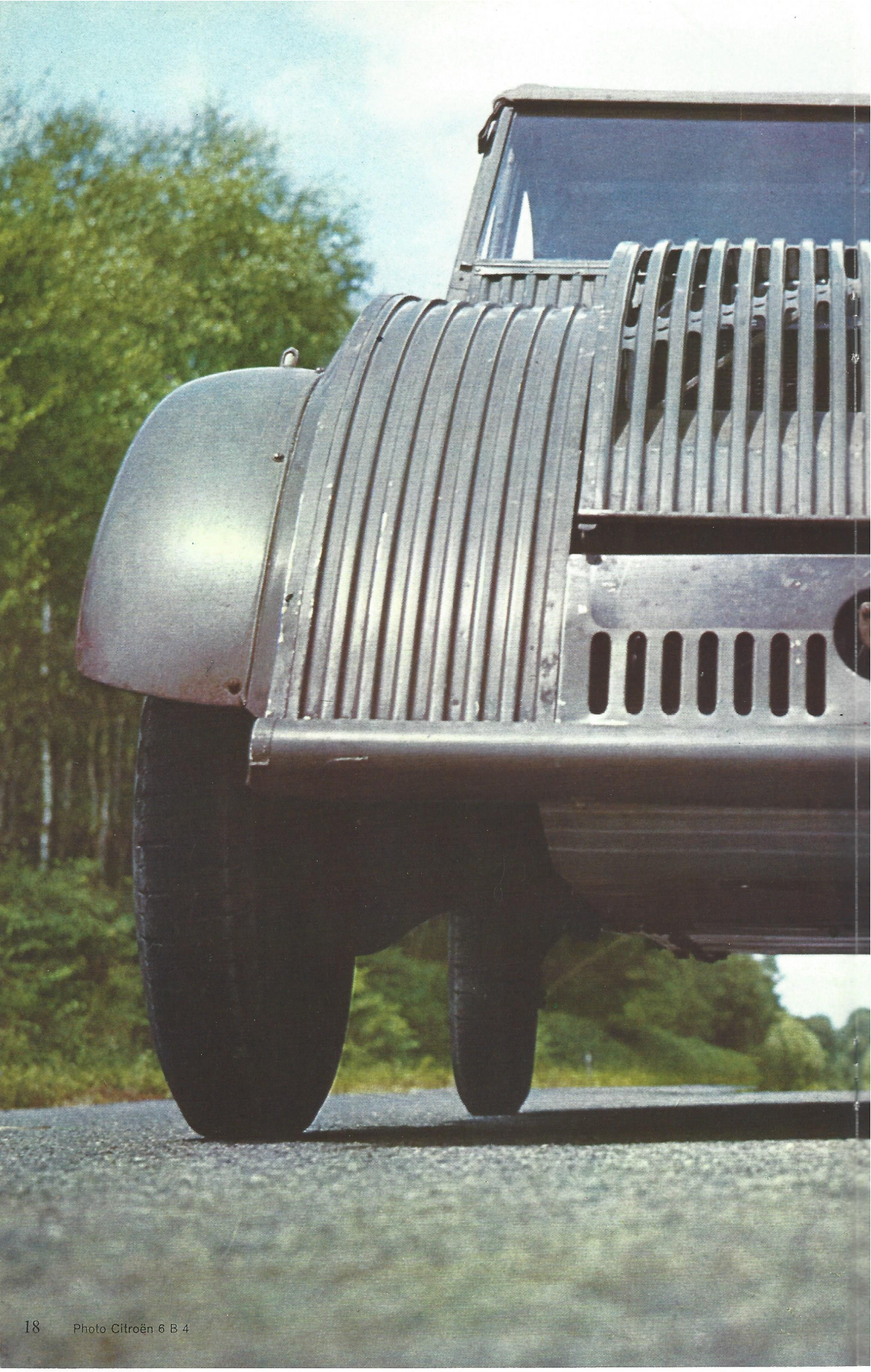
The 1939 2 CV (or rather the 1938 model, for this was the year the very first one was built) was of light alloy (duralinox), apart from the wings which were of sheet steel. The general silhouette was already that of the 2 CVs later seen on the road by the thousand. Fabric roof, opening from the top of the windscreen to the rear number plate. Four doors opening from the inside only, 2-part mica window panes. Rectangular "wave" section sheet steel bonnet. Single headlamp on the left (the highway code then not yet calling for two). No traffickers: arm signals were good enough (and this is why the lower part of the window could be raised. Hand-operated windscreen wiper (with a single blade but an elliptical trajectory, so as to clean practically the whole of the windscreen's surface). Hammock-type seats slung from a rigid aluminium lower armature and a removable seat-back bar attached to the upper cross member of the body.

STRING OR HANDLE ?

As can be seen, the accent was on economy; and ingenious solutions were manifold (at one time, an all-fabric body on an aluminium frame had even been studied).

The 375 cc engine (a water-cooled flat twin) had no electric starter; a starting handle was there to do the job (the handle was a fix arm at the front of the car, at top dead centre when not in use). A string starter, similar to those used on lawn mowers, had been tried out; but, several of the Design Department's secretaries having broken fingernails in the attempt, the system, too unkind to feminine hands, was abandoned. Conventional ignition, small dynamo mounted on the end of the crankshaft without a belt. Direct control gear box, three forward speeds and reverse. Hydraulic brake at front (in the wheels), mechanical handbrake at rear.

Very special attention had been paid to suspension: duralinox chassis linked to the Michelin "Pilote" low-pressure-tyre wheels by independent magnesium arms, torsion bars protected by a fairing under the rear seat (three bars and one overload bar on either side, making eight in all), no damping devices but anti-bucking system (suspension blocked by hydraulic locking device).





un lanceur à ficelle, comme pour une tondeuse à gazon, mais plusieurs secrétaires du Bureau d'Études s'y étaient cassé les ongles et l'on avait abandonné ce système peu commode aux mains féminines. Allumage classique, petite dynamo montée sans courroie en bout de vilebrequin. Boîte à trois vitesses et marche arrière à commande directe. Direction à crémaillère. Frein hydraulique à l'avant (dans les roues), frein mécanique à commande à main à l'arrière.

Un soin tout particulier est accordé à la suspension : le châssis en duralinox est relié aux roues Michelin « Pilote » à basse pression par des bras indépendants en magnésium, barres de torsion protégées par carénage sous le siège arrière (trois barres et une de surcharge de chaque côté soit huit en tout), aucun élément d'amortissement mais anticabreurs (blocage de la suspension au freinage par verrouillage hydraulique).

Telle qu'elle est, la 2 CV 1938 roule à 50 km/heure avec quatre personnes et 50 kg de bagages en consommant environ 5 litres aux 100 km. Les rares privilégiés qui ont pu l'essayer s'accordent à la reconnaître comme très agréable à conduire.

LA "BOMBE" DU SALON

Pendant la guerre, en secret, les études se poursuivent en prévision de jours meilleurs. La 2 CV se parachève. On lui adjoint un second phare, un démarreur, on adopte le refroidissement à air, les fameux batteurs à inertie (secret d'une adhérence stupéfiante sur les plus mauvais sols) déjà prévus en 1939 mais qui n'avaient pu être montés à l'époque.

Enfin, en 1948, la voiture fonctionnelle et populaire que Citroën prépare depuis douze ans voit le jour. A l'ouverture du Salon de Paris, le 6 octobre, Pierre Boulanger dévoile lentement la 2 CV devant le Président de la République, Vincent Auriol, et les officiels stupéfaits. 1 300 000 visiteurs défilent devant elle, étonnés, surpris, perplexes ou traumatisés. La presse se moque, sarcastique, à l'exception d'une revue, une seule, qui fait l'éloge du petit véhicule et lui prédit un brillant avenir : la Revue Automobile Suisse.

Un journaliste américain qui assiste à l'inauguration pose la question « à quoi ça sert ? ». Un de ses confrères demande si Citroën fournit « l'ouvre-boîte avec » ?

Un autre compare sur le mode drôle la voiture à une baignoire du siècle dernier.

Mais le public découvre bien vite que la 2 CV offre une synthèse complète et cohérente de solutions originales. Les bavardages vont bon train autour des

In its present condition, the 1938 2 CV runs at 31 m.p.h. with four people and 110 lbs of luggage aboard; its petrol consumption is about 56 m.p.g. The few privileged persons who have been fortunate enough to try it out agree that it is most pleasant to drive.

During the war, in the hope of better days to come, the design was further perfected in secret. The 2 CV was receiving its finishing touches. It was given a second headlamp and a starter, air cooling was adopted, and the well known inertia dampers (the secret of astounding adherence on the worst of roads), already planned in 1939, were fitted.

At long last, in 1948, the functional and popular car which Citroën had been preparing for twelve years came out of its chrysalis. On the 6th of October, opening day of the Paris Motor Show, Pierre Boulanger slowly unveiled the 2 CV before the President of the Republic, Vincent Auriol, and flabbergasted officials. 1,300,000 visitors gazed at it, astounded, surprised,

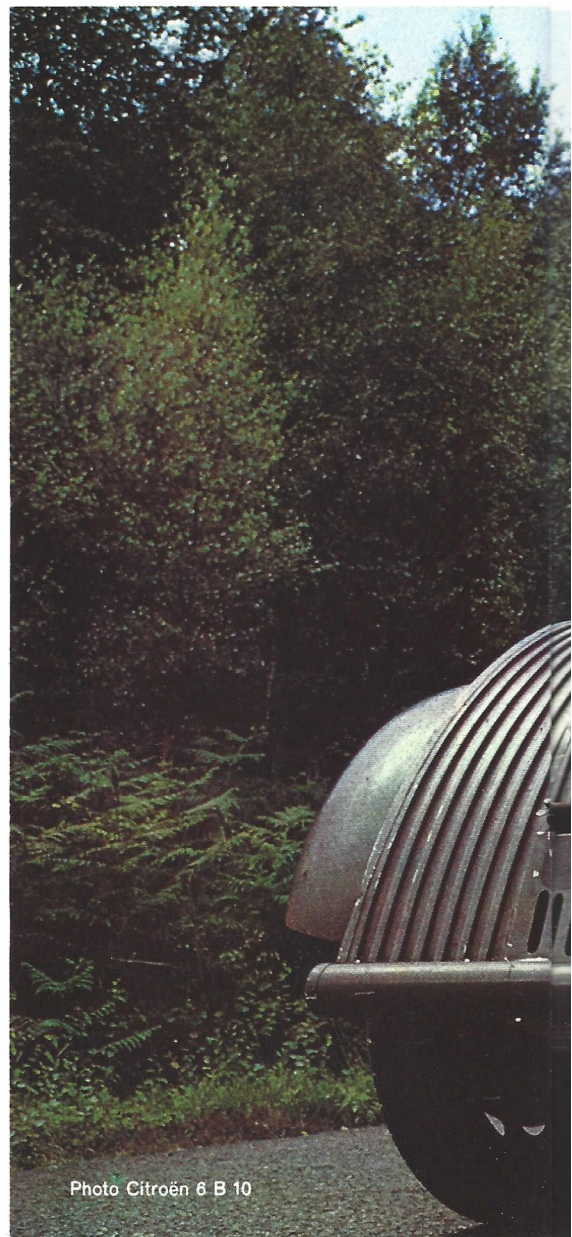


Photo Citroën 6 B 10

pompes à essence. « Elle vaut une chèvre en montagne » dit l'un. « Quel confort » dit l'autre. On découvre que son appétit est minime et qu'elle ne pose pratiquement pas de problèmes d'entretien. Alors la 2 CV démarre sur les chapeaux de roues, les listes de commande s'allongent.

En 1950 le délai de livraison grimpe jusqu'à six ans. Bientôt les cadences de fabrication atteindront 1 000 par jour.

D'UNE 2 CV L'AUTRE

La 2 CV 1948, équipée d'un moteur 375 cm³, développait 9 Ch SAE réels. Ils propulsaient la voiture à 55 km/h pour une consommation de 4 à 5 litres. Une seule couleur : le gris (un moment envisagée, la peinture mouchetée type cuisinière à gaz, de loin la moins salissante, avait cependant été abandonnée).

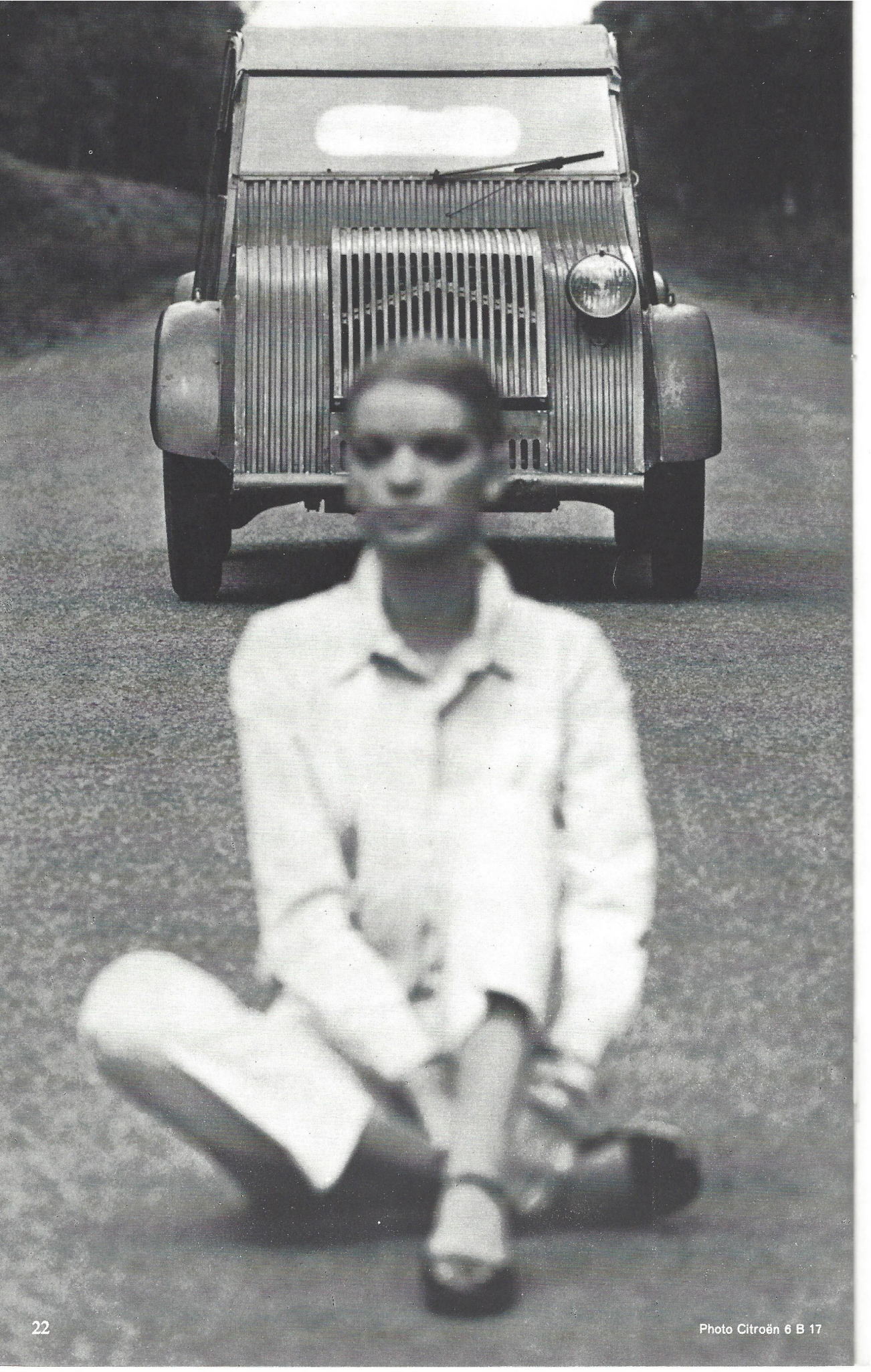
En 1954 sort le modèle 425 cm³ développant 12 Ch SAE, avec embrayage centrifuge (conduite 2 pédales). Vitesse 75 km/h.

perplexed or in a state of psychic trauma. The Press hooted sarcastically, except for one single periodical which praised the little vehicle and forecast a brilliant future for it: the Revue Automobile Suisse.

An American journalist present at the inauguration asked "what's it used for?". One of his colleagues asked whether Citroën supplied the can-opener with. Yet another humorously compared the car with a Victorian bathtub.

But the public was quick to find out that the 2 CV offered a complete, coherent series of original solutions. Tongues wagged like mad round the petrol pumps. "It takes to the hills like a mountain goat", said one. "What amazing comfort", said another. Its appetite was found to be birdlike, while it had practically no maintenance problems. Then the 2 CV "took off" like a rocket, and the order-book filled up. In 1950, delivery time climbed to six years. Production rhythm soon reached 1000 a day. The 1948 2 CV, fitted with a 375 cc engine, engine, developed a true horsepower of 9 HP SAE. This drove the car at 34 m.p.h.,





1956 : le rapport volumétrique passe de 6,25 à 7, la surface de la lunette arrière double.

1957 : porte de malle métallique.

1959 : au Salon, une nouvelle couleur, le bleu glacier, s'ajoute au gris habituel. Nouveau chauffage-dégivrage de grande dimension.

1960 : le capot en tôle ondulé est remplacé par un nouveau capot à cinq nervures. Deux nouvelles couleurs : vert et jaune, c'est Byzance !

1961 : la puissance passe à 13,5 Ch SAE et la vitesse à 85 km/h.

1962 : tableau de bord avec tachymètre à totaliseur kilométrique, jauge d'essence, essuie-glace électrique.

1963 : 18 Ch, 95 km/h.

1964 : les portes s'ouvrent d'arrière en avant.

1965 : amortisseurs hydrauliques à l'arrière. Transmission homocinétique par joints doubles sur option.

1967 : apparition de Dyane (moteur 425 cm³, 21 Ch SAE, 99 km/h), de Dyane 4 (435 cm³, 26 Ch SAE, 104 km/h), Dyane 6 (602 cm³, 28 Ch SAE, 110 km/h).

1968 : Dyane 6 développe 33 Ch SAE et roule à 114 km/h.

VINGT ANS APRÈS

La 2 CV a vingt ans. Elle a rempli (et continue de remplir) une certaine mission auprès des usagers. Elle a été le moyen de transport à toutes fins que les circonstances d'après-guerre exigeaient, pour les Français et pour une bonne partie des Européens. Dyane répond aux exigences d'une clientèle qui a évolué avec l'ensemble de l'économie. En vingt ans, on est passé de 9 Ch et 55 km/h, à 33 Ch et 114 km/h pour une consommation qui a peu varié.

La carrosserie a subi des modifications, l'équipement a été peu à peu complété et amélioré...

De la 2 CV cyclo péenne de 1939, rugueuse et fonctionnelle, au modèle 1969 de la Dyane 6, quel chemin parcouru ! Il décrit très exactement l'évolution parallèle d'une clientèle et d'une technique. Le confort et la vitesse ont été accrus, mais le caractère pratique et les solutions de base ont été conservés : principe de carrosserie, ligne générale, moteur 2 cylindres refroidi par air, suspension à interconnexion longitudinale, batteurs à inertie. ..L'essentiel demeure. Dyane a su dépasser la 2 CV tout en lui restant fidèle. A vingt ans, à trente ans d'intervalle, elle suit les mêmes impératifs catégoriques, qui ont noms : confort, commodité, robustesse, économie.

petrol consumption lying between 56 and 70 m.p.g. Only one colour was available: grey (at one time mottled paintwork had been contemplated as particularly "dirt-resistant", but had been abandoned).

1954 : the 425 cc model, developing 12 HP SAE, came out, fitted with a centrifugal clutch. Speed: 46.5 m.p.h.

1956: the compression ratio passed from 6.25 to 7:1, and the rear-window area was doubled.

1957: metal door for the luggage boot.

1959: at the Salon, a new colour: glacier blue, over and above the usual grey. New, large-dimension heating-defrosting outlets.

1960: the corrugated steel bonnet was replaced by a new, 5-ribbed bonnet. Two fresh colours, green and yellow. What a jamboree!

1961: engine power increased to 13.5 HP SAE, speed to 53 m.p.h.

1962: instrument panel: speedometer with total mileage tachometer, and petrol gauge; electric winscreen wiper.

1963: 18 HP, 59 m.p.h.

1964: doors opening from rear to front.

1965: hydraulic shock absorbers at rear. Homokinetic double-coupling transmission optional.

1967: first appearance of Dyane (425 cc engine, 21 HP SAE, 61.5 m.p.h.), Dyane 4 (435 cc, 26 HP SAE, 64 m.p.h.) and Dyane 6 (602 cc, 28 HP SAE, 68.5 m.p.h.).

1968: Dyane 6 now developing 33 HP SAE for a top speed of 71 m.p.h.

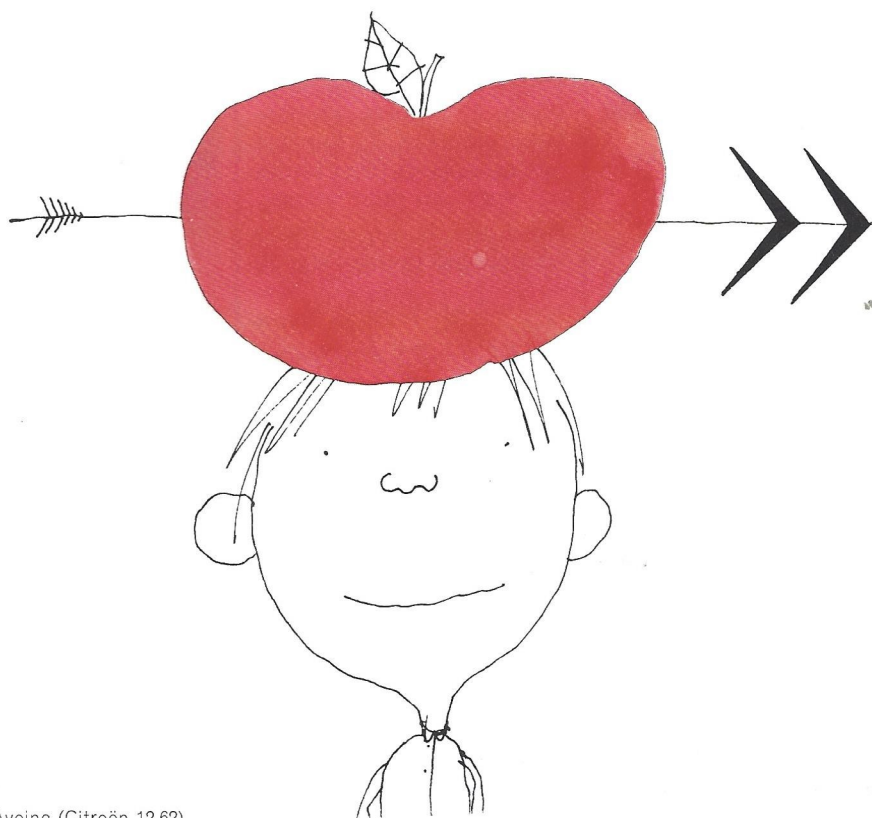
TWENTY YEARS AFTER

The 2 CV is twenty, It has fulfilled (and continues to fulfil) a certain mission to users. It turned out to be the all-purpose means of transport so necessary in the immediate post-war period, not merely for the French, but for a large number of other Europeans. Dyane now answers to the demands of a clientele whose tastes have developed with the general economy. In twenty years, figures have risen from 9 HP and 34 m.p.h. to 33 HP and 71 m.p.h., while consumption has barely changed. The body has undergone modifications, the equipment has gradually been completed and improved...

From the Cyclopean 2 CV of 1939, rough and functional. to the 1969 model of the Dyane 6, what a distance has been covered! It very accurately describes the parallel development of a clientele and a technique. Comfort and speed have increased, but the practical nature of the basic solutions has remained: body design, general outline, air-cooled flat twin engine, longitudinal-interconnexion suspension, inertia dampers... the essential points are still there. Dyane has surpassed the 2 CV while remaining faithful to it. Twenty, thirty years on, it still follows the same categorical imperatives, which are: comfort, convenience, sturdiness, economy.



échos



échos

PIÈCE DE MUSÉE



Photo Rolf Hamilton
(Citroën n° 1 L 15)

UPPSALA (Suède). A l'occasion du dixième anniversaire du Club 2 CV de Suède, la plus vieille 2 CV scandinave a été remise au baron Rutger von Essen, pour qu'il l'ajoute aux pensionnaires de son célèbre « Musée de l'Auto ».

A MUSEUM PIECE

UPPSALA (Sweden). For the tenth anniversary of the Swedish 2-CV club, the oldest Scandinavian 2 CV was handed over to Baron Rutger von Essen for addition to his well-known museum.

DYANE AUX CHAMPS



Photo Velay (Citroën n° 10.278)

LE PUY (Haute Loire). Au royaume du lait tout est blanc : 25 Dyane blanches vont donc assurer le service de la coopérative de Coubon, près du Puy. 25 Dyane qui par tous les temps et en toutes saisons seront toujours prêtes à galoper par monts et par vaux jusqu'aux fermes les moins aisément accessibles.

DYANE IN THE PASTURES

LE PUY (Haute-Loire, France). In the Milk Kingdom, everything is white : 25 white Dyane will therefore be on duty for the Agricultural Co-operative at Coubon, near Le Puy. These 25 Dyane, no matter what the weather or the season, will always be ready to canter over hill and dale to reach the farms.

ROULEZ AVEC DES FLEURS

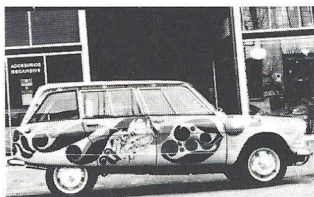


Photo José Turmo Vaquer
(Citroën n° 10.234)

BARCELONE (Espagne). Les Hippies aiment les fleurs, c'est bien connu. M. Francisco Garcia Boix aime les Hippies car ils sont ses clients. Donc M. Francisco Garcia Boix aime les fleurs. Il en décore non seulement les différents articles de son magasin « Garvi », mais encore il en orne son break AMI 6. Parée de volutes multicolores, la 3 CV florifère donne un air de fête à toutes les rues où elle circule.

DRIVE IT WITH FLOWERS

BARCELONA (Spain). Hippies love flowers — the fact is axiomatic. Mr. Francisco Garcia Boix loves hippies, because they are his customers. Therefore Mr. Francisco Garcia Boix loves flowers. Therefore not merely does he decorate his shop, "Garvi", with them, but he likewise bedecks his AMI 6 estate car. Wreathed in multicoloured nosegays, the flower-strewn 3 CV brings a festive atmosphere with it wherever it goes around.

PETITES REINES

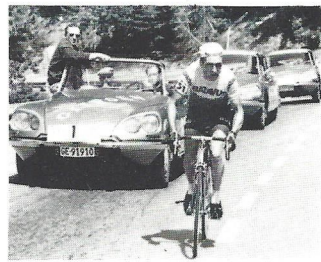


Photo Neue Presse
(Citroën n° 10.347)

ZURICH (Suisse). Il semble bien que ce soient les DS qui aient gagné le Tour de Suisse cycliste : les douze voitures officielles étaient des Citroën. Leur brio et leur régularité leur valurent partout des applaudissements. Ci-dessus : la Pallas du chef de la course suit le coureur cycliste allemand Hennes Junkermann dans le Simplon.

FOUR WHEELS BETTER THAN TWO!

ZURICH (Switzerland) - One might almost think DSs had won the Tour de Suisse cycle race: all twelve of the official cars were Citroëns. Their dash and regularity earned them applause everywhere. Above: the chief race steward's Pallas follows German racing cyclist Hennes Junkermann over the Simplon.

TEST DAY A SILVERSTONE



Photo The Motor (Citroën n° 10.348)

SILVERSTONE (Angleterre). Comme chaque année les journalistes britanniques ont pu essayer sur le circuit de Silverstone les voitures étrangères au cours du « Total foreign car test day » qui a eu lieu cet

été. Après y avoir piloté la DS 21 Pallas, Jim Tosen écrit dans « Motor » : Si l'on nous demandait de choisir la voiture la mieux adaptée à un long voyage en terrain accidenté, sur routes tourmentées, sol mouillé coupé d'ornières, rapides lignes droites et gués à franchir, une Citroën Pallas serait en haut de notre courte liste.

TEST DAY AT SILVERSTONE

SILVERSTONE (England). The "Total Foreign Car Test Day" this summer gave British journalists, as it does every year, the opportunity of trying out foreign cars over the Silverstone circuit. After driving the DS 21 Pallas, Jim Tosen wrote in the Motor of June 22, 1968: "Asked to choose the car most suited to a long cross-country journey over winding roads with wet and rutted surfaces, long French straights, and the odd ford thrown in, a Citroën Pallas would be high in our short list".

MOTEUR! ON TOURNE!



Photo Merete Camre (Citroën n° 10.304)

COPENHAGUE (Denmark). Les élèves de l'Ecole Danoise de cinéma sont prêts à attribuer le prix de l'actrice la plus aimable à la DS 21 Pallas qui tient le rôle principal du film tourné, dans un petit village de pêcheurs de la côte Ouest, par le jeune metteur en scène Niels Heie, pour l'épreuve-examen de sortie de l'Ecole. Toujours prête à l'heure, fraîche et patiente, offrant son meilleur prof! à la caméra quels que soient l'heure ou le temps, la DS a fait l'admiration de tous.

MOTOR ! WE'RE ON !

COPENHAGEN (Denmark). Students at the Danish School of Cinematography would like to give the prize for the most amiable actress to the DS 21 Pallas which assumed the lead in the film shot, in a small fishing village of the West coast, by the young director Niels Heie as a passing-out exam test. The car was always ready on the dot, was perfectly made up and patient, and always angled her best side-face view towards the camera whatever the time the tide or the weather. The DS earned everyone's praise.

L'ATTRACTION AVANT

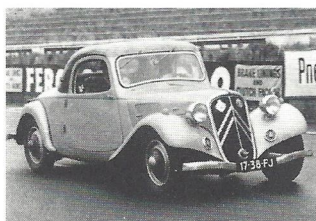


Photo Ph. Dreux (Citroën n° 10.326)

LE MANS (France). Un concours de consommation s'est disputé sur le circuit Bugatti en marge du Mobil Economy Run. Ses concurrents étaient les membres (une cinquantaine) du club de "La traction universelle" qui groupe les propriétaires et amateurs de cabriolets et faux cabriolets Citroën à traction avant de 7, 11 et 15 CV.

FRONT-WHEEL AFICIONADOS

LE MANS (France). An economy run - a side-effect of the Mobil ditto - was fought out over the Bugatti circuit. The competitors were the 50-odd members of the "Traction Universelle" club, which groups owners and amateurs of the old 7, 11 and 15 HP front-wheel drive Citroëns 1934-1940.

"EL APARATO"



Photo Carlos Dulitzky (Citroën d° 10.315)

BUENOS AIRES (Argentina). Voici la 2 CV de course qui étonna les populations argentines : un prototype « gran Turismo de carretera » Citroën 2 CV AZAM à roues larges type « hautes performances », aileron de stabilisation, six échappements sur le côté du capot. Certains l'appellent la « 2 CV Chap Mark V » mais la plupart la nomment simplement « el aparato », l'appareil. Moteur strictement de série. Ses créateurs, les journalistes de la revue sportive « Parabrisas Corsa », furent les premiers étonnés du succès de leur blague publicitaire (c'en est une).

"EL APARATO"

BUENOS AYRES (Argentina). Here is the racing 2 CV which astounded the Argentine man-in-the-street: a Gran Turismo de carretera Citroën 2 CV AZAM with wide, "high-performance"-type wheels, stabilizing fin, and six exhaust pipes sticking out of the side of the bonnet. While some name it the "2 CV Chap Mark V", it is more generally known as "el aparato", "the contraption". It creators, journalists from the sports magazine "Parabrisas Corsa", were the first surprised to see the success of their good publicity gag.

échos

échos

CONNY AND KEES



Photo Max Koot (Citroën n° 10.336)

AMSTERDAM (Hollande). Kees aime Conny. Et réciproquement. Ils se marient, c'est leur droit. Ils décident de vivre leur voyage de noces en Grèce. C'est leur droit aussi, sauf qu'ils n'ont guère d'argent. Solution : la 2 CV, bien sûr. 2 200 florins une berline d'occasion. Ils partent : Allemagne, Autriche, Italie, Yougoslavie, Grèce... Un mois de tourisme amoureux. De temps à autre, ils s'arrêtent, juste le temps de rédiger ensemble leurs souvenirs. Au retour, ils sont candidats au Prix " Voyage en 2 CV " de Citroën Hollande. Leur récit amuse. Ils gagnent 1 000 florins de plus pour installer leur (jeune) ménage.

CONNY AND KEES

AMSTERDAM (Hollande). Kees loves Conny. And vice-versa. They were getting married, as they were entitled to. They had decided they would spend their honeymoon in Greece. They were entitled to that, too, but money was a bit short. The solution? A 2 CV, of course. 2,200 guilders for a second-hand car. And off they went Germany, Austria, Italy, Yugoslavia, Greece... A full

month of "lovely" touring, Now and then a halt, just long enough to write up their log-book. Once home, they were candidates for the Dutch Citroën's "2-CV journey" prize. Their travel tale was found amusing. They won: another 1,000 guilders to set up their home.

MONTAGE CHEZ BERLIET

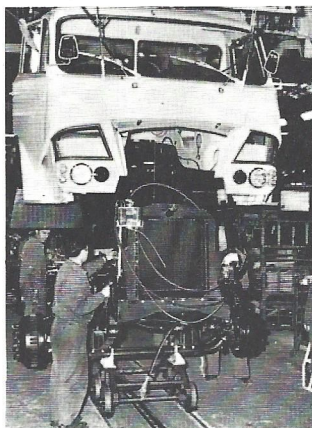


Photo Berliet (Citroën n° 10.291)

VENISSIEUX (France). Quelques mois après l'accord signé entre Berliet et Citroën en vue d'une meilleure utilisation de leurs moyens respectifs, les études menées par les services de production des deux firmes aboutissaient au transfert progressif à Lyon-Vénissieux des fabrications des usines Citroën d'Aubervilliers. Dès le mois de mars, des camions Citroën 700 étaient assemblés sur les chaînes de Vénissieux.

ASSEMBLY AT BERLIET'S

VENISSIEUX (France). A few months after signature of the agreement between Berliet and Citroën aimed at better use of their respective production facilities, the surveys carried out by the production departments of both firms reached the conclusion that the Citroën's Aubervilliers plant's production should gradually be transferred to Lyons-Vénissieux. As early as March, Citroën 700 were assembled in the Venissieux works.

5 CV PAR AVION

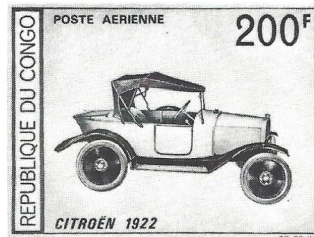


Photo Le Monde des Philatélistes (Citroën n° 10.308)

BRAZZAVILLE (Congo). Voici qu'à nouveau une Citroën est la vedette d'une émission de timbres poste : fin Juillet sortait à Brazzaville une série consacrée aux anciennes voitures. Le 200 F « poste aérienne » y représente une pimpante 5 CV Citroën 1922 dessinée par Pierrette Lambert.

5 CV BY AIR MAIL

BRAZZAVILLE (Congo). Citroën is once again the highlight of an issue of postage stamps: at the end of July, in Brazzaville, a series devoted to veteran cars was published. The 200 F "air mail" stamp shows a drawing by Pierrette Lambert of a sprightly 1922 5 CV Citroën.

2 CV SOUS LA TENTE

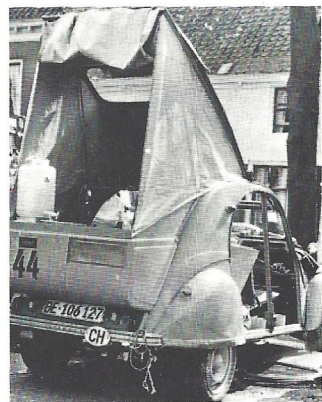


Photo Sabel en Daniëls (Citroën n° 10.318)

AMSTERDAM (Hollande). Beusichem, très ancien village au centre de la Hollande, fut renommé dans le passé pour ses marchés aux chevaux. C'est peut-être la raison qui le fit choisir par le « Club 2 CV » de Hollande pour son expo-

sition annuelle de bricoleurs en 2 CV. Des centaines de 2 CV y étaient massées portant témoignage de l'ingéniosité de leurs propriétaires. Tous les aménagements imaginables et même parfois inimaginables furent examinés et critiqués par les 3 000 visiteurs. Particulièrement remarquable : la 2 CV transformée en caravane. Son propriétaire, un hollandais habitant la Suisse, l'avait muni d'un toit relevable à hauteur d'homme, de deux couchettes et d'un évier incorporé à eau courante.

CAMPING, 2 CV STYLE

AMSTERDAM) Holland). *Beusichem, a very ancient village of central Holland, was renowned in the past for its horse market. This is perhaps the reason why the "2-horse Club" of Holland chose it for its annual show of 2 CV do-it-yourselfers. Hundreds of 2CVs were massed there, each a token of its owner's ingenuity. All imaginable (and some unimaginable) fittings and arrangements were examined and criticized by 3,000 visitors. Particular attention was drawn by a 2 CV converted into a caravan. Its owner, a Dutchman living in Switzerland, has fitted it with a roof that can be raised man-high, 2 berths and a built-in sink with hot running water.*

LA GRENOUILLE BLEUE

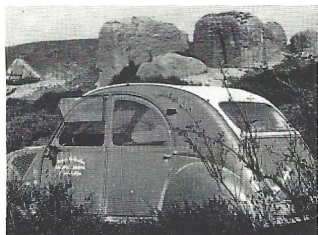
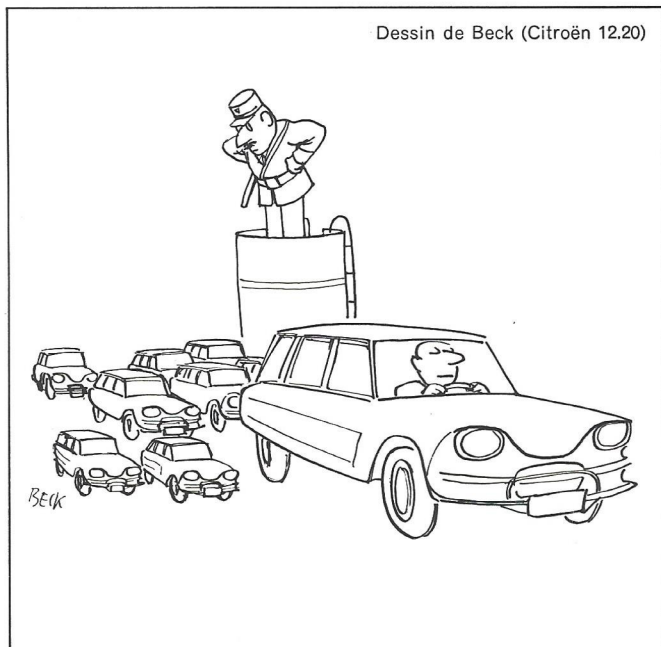


Photo Pierre Allinio (Citroën 8.89)

EL CERRITO (Etats Unis). Pierre Allinio, 60 ans, est un agent immobi-



Dessin de Beck (Citroën 12.20)

lier à demi retiré des affaires qui a déjà sillonné en long et en large la Californie à bord d'une 2 CV rouge qu'il avait baptisée « rana sabia », la grenouille sage. Avec une autre 2 CV, bleue cette fois, Pierre Allinio a réussi un véritable exploit : pendant deux mois et demi, il a parcouru 8.000 km à travers toute la Basse Californie, l'étroite et sauvage péninsule mexicaine qui s'étend sur 1 300 km sous la Californie américaine, depuis San Diego jusqu'au Cap San Lucas : haut plateau désertique, arides montagnes volcaniques, paysage cahotique piqueté de cactus géants. La population est clairsemée, à San Fernando de Velicata, par exemple, il y a un habitant, une hispano-indienne de 80 ans. Quant à la route, à peine si elle mérite le nom de piste : ornières profondes, boue séchée, blocs de pierre, nids de poule, dunes de sable, arroyos à sec, cailloux, graviers, galets, descentes à pic la coupent, l'obstruent, l'enfouissent, l'agrémentent. Mais la « grenouille sage » a sauté tous ces obstacles. Cette piste de 1 200 km, dit Pierre Allinio, de Tijuana à la Paz, je l'ai parcourue en 2 CV en 5 heures, 57 minutes, 12 secondes... et 10 jours.

THE BLUE FROG

EL CERRITO (USA) - *Pierre Allinio, 60, is a semi-retired realtor who has already covered all California in a red 2 CV christened "rana sabia", the wise frog. With another 2 CV, blue this time, Pierre Allinio has broken something of a record: in two-and-a-half months, he covered 5,000 miles in Baja California, the wild, narrow Mexican peninsula stretching 800 miles south from the US California border, from San Diego to Cape San Lucas: the desert-land of the high plateaus, bare volcanic mountains, a chaotic landscape dotted with giant cacti. The population is sparse: at San Fernando de Velicata, for example, there is one inhabitant, a Spanish Indian woman aged 80. As for the road, it barely deserves to be called a track: deep ruts, dried mud, hunks of rock, potholes, sand dunes, dry arroyos, stones, gravel, shingle and precipitous drops cut it, obstruct it, bury it and adorn it. But the "wise frog" cleared all these obstacles. On this 750-mile track from Tijuana to La Paz, says Allinio, "I ran, with my 2 CV, for 5 hours, 57 minutes, 12 seconds... and 10 days."*

échos

PETRO REVIENT



Photo Citroën 13.25

LONDRES (Angleterre). W. Petropavlowsky, qui organisa le passage en Chine de la Croisière Jaune vient de publier ses mémoires en anglais sous le titre « Triple Commission » ou La Route des Trois Soucis (ed. John Murray, 50 Albermarle Street, London). Dans un des principaux chapitres, il explique le rôle qu'il joua dans la liaison entre Français et autorités locales. Il donne aussi des détails sur le siège d'Hami où il fut retenu seul plusieurs semaines. S'étant marié au retour à Pékin de l'expédition, il partit ensuite pour la France en voyage de noces. Il aida Georges Le Fèvre à rédiger l'histoire de l'expédition et collabora avec André Citroën pendant plus de deux ans. Mais les « démons jaunes » lui faisaient signe et il repartit pour la Chine vers de nouvelles aventures.

PETRO'S RETURN

LONDON (England). W. Petropavlowsky, who organized the Yellow Cruise's passage through China, has just published his memoirs in English under the title "Triple Commission" or The Road of the Three Worries (published by

John Murray, 50, Albermarle Street, London). In one of the main chapters, he explained the liaison role he played between the French expedition and the local authorities. He also gives details on the siege of Hami, where he was detained alone for several weeks. Having married on the expedition's return to Peking, he went to France for his honeymoon. He helped Georges Le Fèvre write up the history of the expedition and collaborated with André Citroën for over two years. But the "yellow devils" were beckoning, and back he went to China where fresh adventures were awaiting him and the readers!

PORTRAITS D'UNE 2 CV



Photo Citroën n° 10.264

ARNHEM (Hollande). Pour Hermanus Berserik, un peintre hollandais qui expose au Gemeentemuseum d'Arnhem, la liberté commence où finit la pluie : en 2 CV. La 2 CV conduit son possesseur à son travail sans éclaboussure et l'y reprend pour d'imaginaires escapades. C'est ainsi qu'elle figure dans le triptyque de H. Berserik. A Tilburg le peintre Jan Gregor et sa femme l'ont aussi représentée dans leurs œuvres. La 2 CV véhicule les rêves modernes d'évasion.

PORTRAITS OF A 2 CV

ARNHEM (Holland). Where Hermanus Berserik, a Dutch painter exhibiting

at the Gemeentemuseum, Arnhem, is concerned, freedom starts where rain ends: in a 2 CV. His 2 CV takes its owner to his place of work without a splash, and wafts him away again for imaginary voyages. This is why it features in H. Berserik's triptyck. In Tilburg, Jan Gregor, another painter, and his wife also showed it on their canvasses. The 2 CV, the only escape vehicle in every modern dream.

LE VENT DANS LES BRANCHES

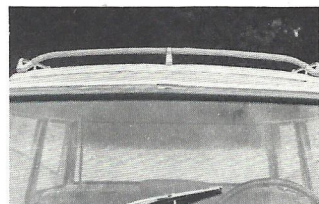


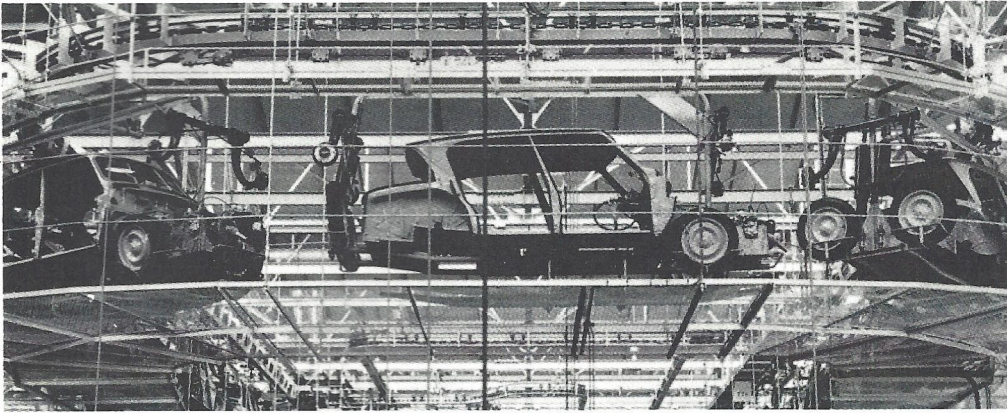
Photo Citroën n° 1 L 15

PARIS (France). Beaucoup de possesseurs de breaks 19 ou 21 se demandent pourquoi la partie frontale du porte-bagages fixé sur le toit de leur voiture est garnie d'un caoutchouc torsadé. C'est tout simplement pour limiter le bruit de l'air qui, sans filetage, sifflerait sur le tube, à grande vitesse.

THE WIND IN THE WILLOWS

PARIS (France). Many owners of 19 or 21 estate cars wonder why the forward part of the luggage-rack fixed in the roof of their car is fitted with a rubber torsade. This is merely to limit air noise which, without these fillets, would wail in the tubes like a banshee when running at high speed on open roads.

échos



CITROEN S.A. (SUITE)

CITROEN S. A. (Continued)

Il y a quelques mois, le Conseil d'Administration de la Société Anonyme André Citroën avait décidé de procéder à une réorganisation de ses structures. (Voir le Double Chevron n° 13, p. 4).

La Société Anonyme André Citroën, dont M. Pierre Bercot est président et M. Antoine Brueder directeur général, conservait son Conseil d'Administration sans changement et devenait Citroën S.A., société mère de l'ensemble du groupe Citroën-Berliet-Panhard dont elle détermine la politique d'ensemble. Citroën S.A. faisait apport à deux de ses filiales, la "Société Anonyme Automobiles Citroën" et la "Société Commerciale Citroën", de ses activités de fabrication et de commercialisation.

Les assemblées générales extraordinaires de ces deux sociétés ont approuvé le 26 Août 1968 les apports faits par Citroën S.A. et choisi comme administrateurs MM. Georges Depré, Pierre Ingueneau, François Michelin et Claude-Alain Sarre.

Les Conseils d'Administration se sont réunis le 29 Août. M. Claude-Alain Sarre a été appelé aux fonctions de président de la Société Anonyme Automobiles Citroën et de la Société Commerciale Citroën; M. Raymond Ravenel étant désigné comme directeur général et M. Jacques Fleury comme directeur général adjoint des deux sociétés.

En outre, les Conseils d'Administration de la Société Anonyme Automobiles Citroën et de la Société Commerciale Citroën ont donné leur agrément à la proposition de leur nouveau président de constituer un Conseil de Direction au sein de chacune des deux sociétés pour l'assister dans l'exécution de son mandat. Ce Conseil de Direction comprend, pour la Société Automobiles Citroën : MM. Sarre, Ravenel, Fleury, Grosseau et Jouny; pour la Société Commerciale : MM. Sarre, Ravenel, Fleury et Bernard Roché.

A few months ago, the Board of Directors of the Société Anonyme André Citroën had decided to put into effect a reorganization of its structures (see Double Chevron N° 13 p. 4).

The Société Anonyme André Citroën, whose chairman is Mr. Pierre Bercot and whose managing director is M. Antoine Brueder, kept its Board of Directors unchanged and became Citroën S. A., parent company of the entire Citroën-Berliet-Panhard group, whose overall policy it lays down. Citroën S.A. brought in two of its subsidiaries, the "Société Anonyme Automobiles Citroën" and the "Société Commerciale Citroën", together with its manufacturing and marketing activities.

On 26th August 1968, the exceptional meetings of shareholders of both these companies approved the contributions brought in by Citroën S. A., and chose Messrs. Georges Depré, Pierre Ingueneau, François Michelin and Claude-Alain Sarre as members of the Board.

The Boards of Directors met on 29th August. Mr. Claude-Alain Sarre was named Chairman of the Société Anonyme Automobiles Citroën and of the Société Commerciale Citroën, Mr. Raymond Ravenel being appointed managing director and M. Jacques Fleury assistant managing director of both companies.

The Boards of Directors of the Société Anonyme Automobiles Citroën and of the Société Commerciale Citroën gave their approval to their new Chairman's proposal that a Management Council should be formed within both companies to help him fulfil his mandate. This Management Council is made up of Messrs. Sarre, Ravenel, Fleury, Albert Grosseau and Maurice Jouny for the Société Automobiles Citroën, and also Messrs. Sarre, Ravenel, Fleury and Bernard Roché for the Société Commerciale Citroën.

LE SAHARA DE

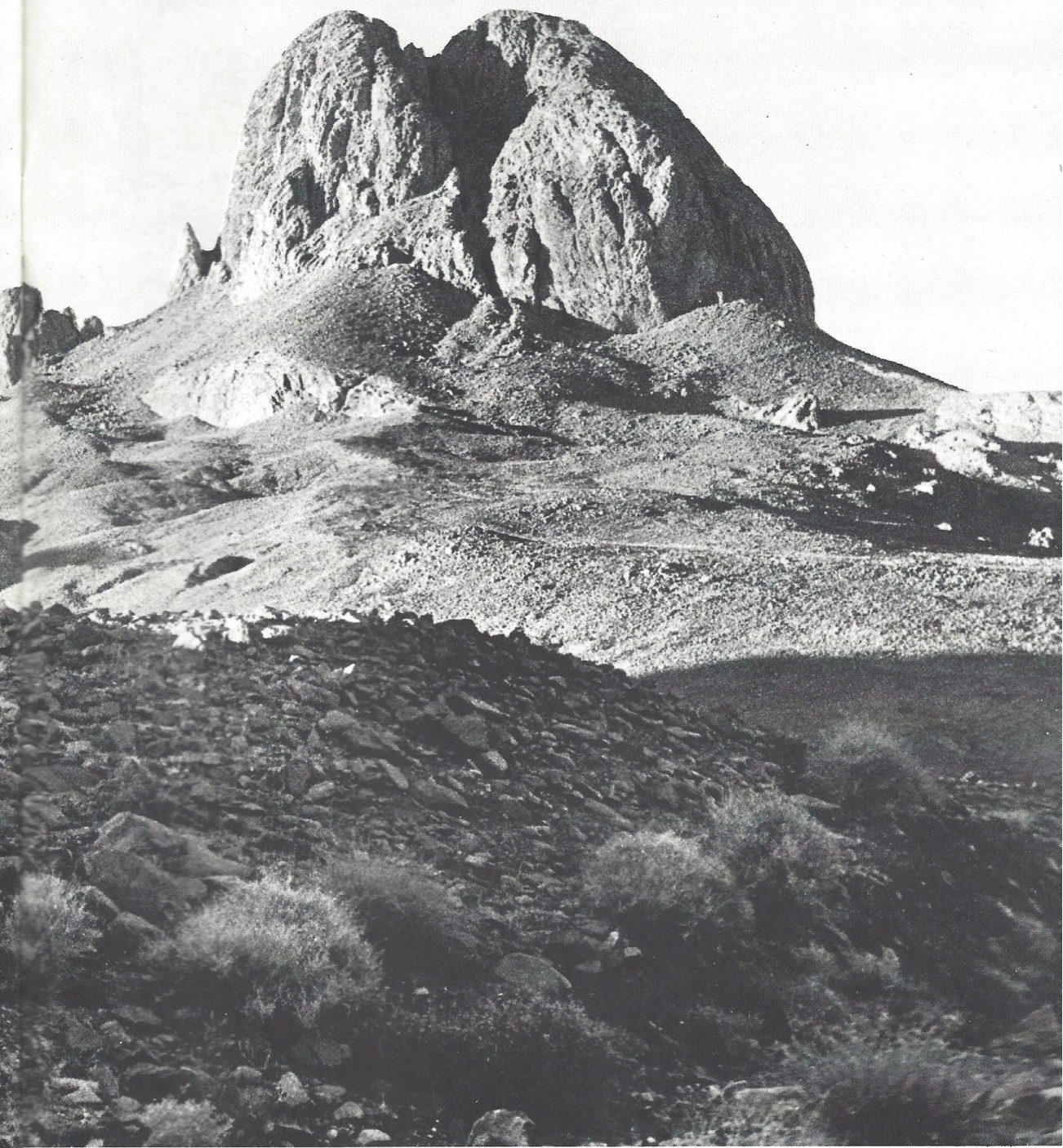
VOYAGES • RAIDS • EXPÉDITIONS



« Chaque jour au Sahara est une aventure. Rouler pendant des heures sur une plaine de sable infiniment dénudée avec pour seule distraction la traversée d'une montagne plus dénudée encore... L'étendue ocrée des dunes est fascinante mais s'y enliser signifie la plupart du temps, malgré chaînes, pelles et tôles de désensablage, la fin irrémédiable du voyage. Les pistes sont parfois tellement mauvaises que des moyennes de 20 km/h sont fréquentes et l'arrivée du voyageur au jour prévu dans

“ Every day lived in the Sahara is an adventure. You drive for hours across an unendingly bare sand plain with, as light relief, an occasional, even more desolate mountain to climb... The ochre stretch of mile upon mile of dunes is fascinating, but getting stuck in the sand, despite chains, shovels and metal tracks to get you out, usually spells the irrevocable end of the journey. The tracks are sometimes so appalling that averages of barely 12 m.p.h. are quite usual, and the traveller's arrival at a mirage-like

BERT BECKER



les oasis semblables à des mirages, dépend surtout de sa bonne étoile ...»

Ainsi parle le photographe hollandais Bert Becker de la randonnée qu'il accomplit au Sahara en compagnie de Henrike Huster. Avec elle, son Leica inséparable et sa non moins inséparable 2 CV, il a parcouru 20 000 km en Afrique. Il en rapporte de remarquables photographies. Bert Becker avait déjà sillonné la Turquie avec sa 2 CV et en avait tiré un très beau reportage (voir le Double Chevron n° 6).

oasis on the appointed day chiefly depends on his lucky star...?

Thus speaks Dutch photographer Bert Becker about the trip he took through the Sahara in the company of Henrike Huster. Together with her, his inseparable Leica and his no less inseparable 2 CV, he has covered 12,000-odd miles in Africa. The photographs he has brought back are remarkable. Bert Becker had already covered Turkey in his 2 CV, and had then published a very fine series of pictures (see Double Chevron n° 6).



CHEZ L'ANTIQUAIRE

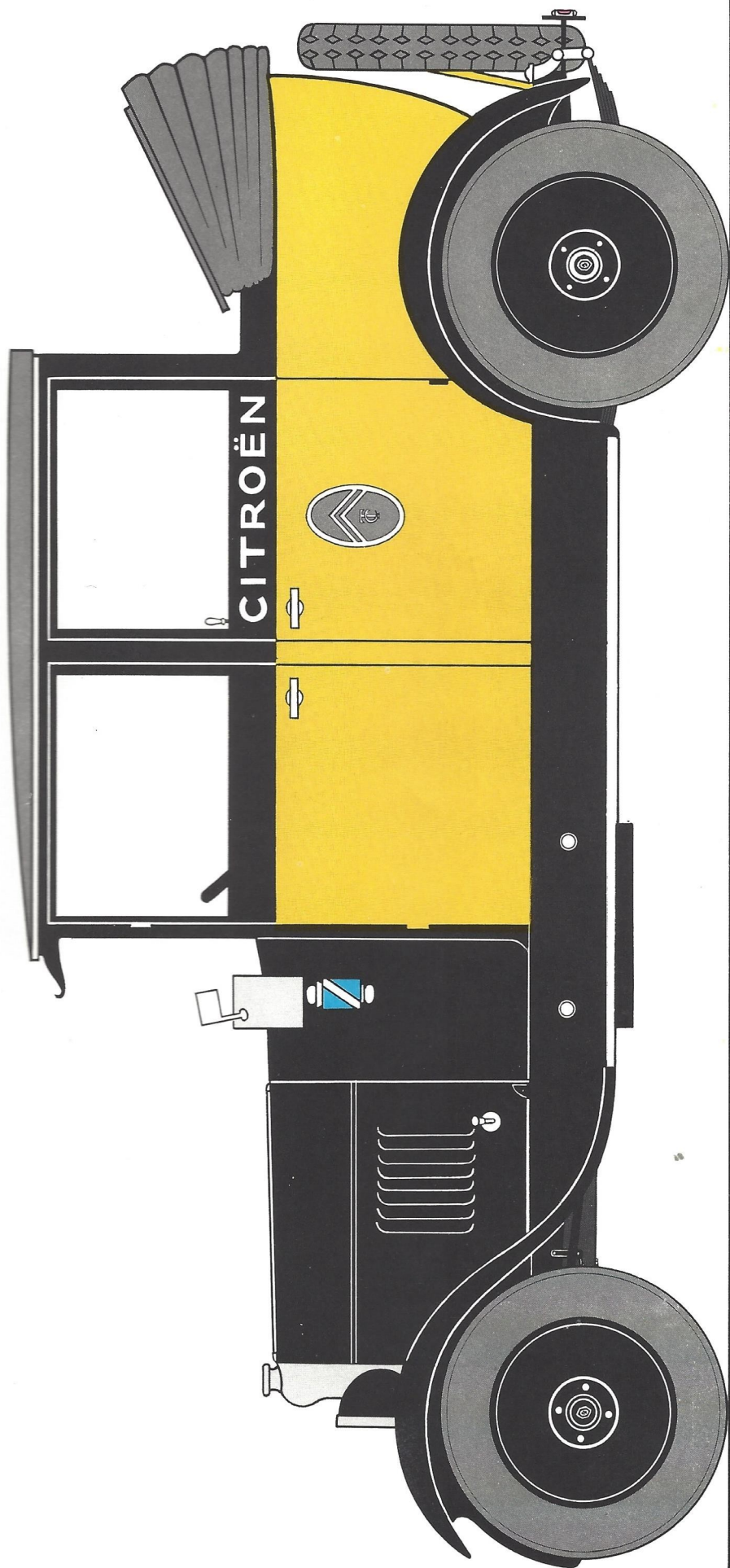
Citroën 10 CV type B 14 - 1927

Voiture de grande diffusion, la B 14 fut l'un des plus grands succès de l'avant-guerre automobile. Parmi les nombreuses versions construites à la cadence de 400 par jour et distribuées par un réseau de 5 000 agents, figurent les premiers utilitaires à conduite intérieure : normande, boulangère, ambulance, autopompe, ainsi que les célèbres taxis carrossés en landaulet (coupé partiellement décapotable). Plus de 2 000 furent mis en circulation. Prix du taxi B 14 en 1927 : 30 000 F.

FICHE TECHNIQUE: Citroën type B 14. Puissance fiscale 9 CV. **MOTEUR :** 4 cylindres verticaux en ligne, à soupapes latérales, culasses amovibles, alésage 70 mm, course 100 mm, cylindrée 1539 cc. Vilebrequin renforcé à 2 paliers. Puissance réelle 22 CV à 2300 tr/mn. Allumage par magnéto HT (ultérieurement par unité combinée magnéto-batterie). Démarrage électrique. Circulation d'eau par thermo-siphon. Radiateur plat de grande surface. Ventilateur. Graissage sous pression. Réservoir d'essence de 30 litres disposé sous l'auvent avant, bouchon dissimulé sous un volet ouvrant, jauge à filin, réserve. **EMBRAYAGE :** à disque sec unique. **BOITE DE VITESSES :** 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. **TRANSMISSION :** arbre longitudinal à joint de cardan à chaque extrémité. Pont arrière 10 × 49. **ÉCLAIRAGE :** électrique. **SUSPENSION :** 4 ressorts entiers, ressorts AR disposés obliquement par rapport au châssis. 4 amortisseurs à friction. **FREINS :** servo-frein à dépression Citroën licence Westinghouse sur les 4 roues. Pédale disposée suivant la norme devenue classique. Frein à main sur les roues arrière. **PNEUS :** 730 × 130. **CHASSIS :** empattement 2,87 m. Voies AV et AR 1,23 m. **POIDS :** à vide 1.150 kg. **CARROSSERIE :** parmi 28 modèles de carrosseries, le landaulet taxi LVL à conduite intérieure, de quatre places dont deux sur strapontins, séparation entre chauffeur et passagers, capote repliable au-dessus des places arrière. **PERFORMANCES :** vitesse maximale 80 km/heure. Consommation 8,5 litres aux 100 km.

A popular car, the B 14 was one of the most successful between the wars. It was - and still is - a car that "wouldn't wear out". Among the numerous versions built at the rhythm of 400 a day, and distributed by a network of 5,000 dealers, were the first closed utility vehicles : normande, boulangère, ambulance, fire-pump, and the famous landaulet-bodied taxis (partly convertible coupés). More than 2,000 were put into service. In 1927, the B 14 taxi costs 30,000 F.

TECHNICAL SPECIFICATION: Citroën type B 14. French treasury rating: 9 CV. **ENGINE:** straight-4, upright cylinders, side valves, removable cylinder heads, bore 70 mm, stroke 100 mm, capacity 1,539 cc. Reinforced 2-bearing crankshaft. Actual power developed: 22 b.h.p. at 2,300 r.p.m. Ignition: HT magneto (later, combined magneto-battery unit). Electric starter. Thermo-syphon water circulation. Flat, large-area radiator. Fan. Pressure lubrication. 30-litre (6.6-imp. gallons) petrol tank under front scuttle, filling cap protected by hinged flap, cable petrol gauge, emergency reserve. **CLUTCH:** single dry plate. **GEAR BOX:** 3-speed, ball-change, in the centre of the floor. **TRANSMISSION:** prop-shaft with universal joints at each end Crown wheel and pinion ratio 10 × 49. **ELECTRIC LIGHTING. SUSPENSION:** 4 fully elliptic springs, the rear springs being set obliquely to the chassis. 4 friction-type shock absorbers. **BRAKES:** Westinghouse license Citroën 4-wheel depression servo-brakes. Brakes pedal placed according to now classic standards. 4-wheel hand-brake. **TYRES:** 13 × 45. **CHASSIS:** wheelbase 2,870 m (8'7 1/2"), front and rear tracks 1,23 m (4'0 1/2"). **WEIGHT:** empty, 1,150 kg (2,540 lbs). **BODIES :** Among 28 bodies produced was the LVL landaulet taxi seating 4 passengers (2 on tip-up seats), with a glazed partition between driver and passengers and a folding hood over the rear seat. **PERFORMANCE:** maximum speed 80 km.p.h. (50 m.p.h.). Petrol consumption: 8,5 l. per 100 km (33 m.p.g.).



Dessin d'Oliver

Citroën B 14 landaulet taxi, 1927

