

**15**

# 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
Fiat-Citroën .....	4
Production 1968 .....	4
Accord Total .....	6
Echos .....	7
Edition Spéciale : Les aventures de Double Chevron .....	11
Rallyes .....	31
La voiture du Président .....	32
Le Prix Tour du Monde .....	34
Photothèque : Dyane 6 Méhari... ..	36
Chez l'antiquaire : B 14 cabriolet. ..	38

## contents :

	Page
<i>Editorial .....</i>	<i>3</i>
<i>Citroën-Fiat .....</i>	<i>4</i>
<i>Production Figures .....</i>	<i>4</i>
<i>Citroën-Total .....</i>	<i>6</i>
<i>Echoes .....</i>	<i>7</i>
<i>Special feature : Double Chevron's adventures .....</i>	<i>11</i>
<i>Rallies .....</i>	<i>31</i>
<i>The President's car .....</i>	<i>32</i>
<i>Around the world .....</i>	<i>34</i>
<i>Photograph library : the Mehari ..</i>	<i>36</i>
<i>The antiquary's corner: cabriolet B14</i>	<i>38</i>

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

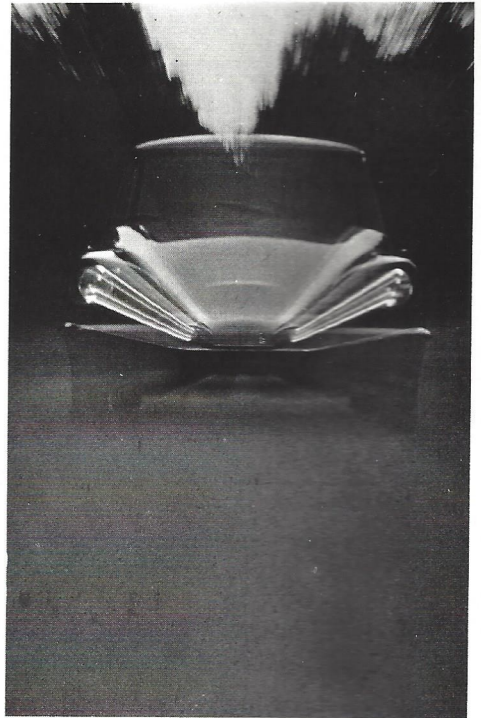


Photo de couverture : image ailée qui se superpose à elle-même, lumière fréolante d'élytres éblouissants, cristallisation diaphane d'un instant de vitesse pure... dans le frisson soyeux des pneus sur l'asphalte, c'est une DS qui passe, qui dépasse, qui a passé dans un souffle, à peine vue, entrevue, souple, sûre, belle, emportant dans son sillage tous les rêves du soir.

Cover photo: Winged image o'erstepping itself, incident light brightly glancing off startling wing-covers, diaphanous crystallization of a moment of pure speed... the gentle whoosh of tyres on asphalt... there goes, there went a DS, at strolling speed, yet overtaking like a silent moth... barely visible, supple, safe, handsome... and in her wake evening dreams abound.

Photo André Martin (Citroën 1 F 30).

# éditorial

Ce fut une année de mouvement : commencée par l'annonce d'un accord Citroën-Maserati, elle se termine sur la conclusion d'un accord Citroën-Fiat (voir page 4). Entre-temps avait eu lieu une importante réorganisation des structures du groupe Citroën-Berliet-Panhard ; une société mère, Citroën S. A. (président M. Pierre Bercot) contrôlant désormais un certain nombre de filiales parmi lesquelles Citroën Automobiles (président M. Claude-Alain Sarre) et Berliet (président M. Paul Berliet). Entre-temps, Comotor, la filiale commune Citroën-NSU, avait augmenté son capital de 50 à 80 millions de francs luxembourgeois, afin de développer l'étude de la fabrication en grande série d'une voiture à moteur à piston rotatif. Entre-temps, un accord de coopération avait été signé avec le groupe Total (voir page 6). Quant aux modèles, ils vont bien, merci. ID et DS ont bénéficié d'un accroissement de puissance et de nouveaux aménagements de confort et de sécurité. Dyane 4, Dyane 6 et AMI 6 ont reçu un nouveau moteur qui augmente leur vitesse de pointe et leur nervosité. Du fait de l'arrêt de travail dû aux grèves de mai-juin, les chiffres de production (voir page 4) sont inférieurs à ceux de l'an passé. Mais cette période d'arrêt mise à part, la production pour chaque jour ouvrable a été plus élevée qu'en 1967. En octobre a été battu le record de la plus forte production mensuelle Citroën : 54.177 véhicules. A tous ses lecteurs, le Double Chevron souhaite un joyeux Noël et une heureuse année.

*This has been a year of movement: starting as it did with the announcement of a Citroën-Maserati agreement, it winds up with the conclusion of another agreement between Citroën and Fiat (see page 4). In between times, a major structural reorganization of the Citroën-Berliet-Panhard group had taken place, a parent company, Citroën S.A. (President Mr. Pierre Bercot) henceforward controlling a certain number of subsidiaries, and among them Citroën Automobiles (President Mr. Claude-Alain Sarre) and Berliet (President Mr. Paul Berliet). Meanwhile Comotor, common subsidiary of Citroën and NSU, had increased its capital from 50 to 80 millions of Luxemburg francs with a view to developing research into mass production of a rotary-piston-engined car. During this same period, an agreement had been signed with the Total group (see page 4). As for the models, they are doing nicely, thank you. IDs and DSs have both undergone a power increase and new modifications, aimed at greater comfort and greater safety. Dyane 4, Dyane 6 and AMI 6 have been given a new engine which increases their top speed and their pick-up. As a result of the May-June strikes, production figures are lower than those of last year (see page 4). But, apart from this period of closed shops, production per working day was higher than in 1967. Double Chevron wishes all its readers a Merry Christmas and a Happy New Year.*

# ACCORD FIAT

Le 25 octobre 1968, les sociétés Fiat et Citroën diffusaient le communiqué suivant :

« En vue d'un meilleur développement de l'automobile en Europe, Citroën et Fiat ont établi un accord d'étroite coopération, dont communication a été donnée aux autorités des deux pays.

« Cet accord prévoit la création d'un organisme commun à composition paritaire qui devra assurer la coordination des activités d'études et de recherches, des programmes d'investissements et de production, des approvisionnements et des ventes.

« Cette coordination se propose d'améliorer l'efficacité technique et commerciale de chacune des deux entreprises et de leur assurer une plus grande compétitivité sur les marchés.

« Dans cette perspective et afin d'assurer le succès de la coopération ainsi envisagée, les deux sociétés sont également convenues de l'opportunité de compléter leur accord technique par un accord financier établi sur des bases qui ont été considérées comme bien équilibrées.

« L'accord financier en question prévoit la constitution d'une société holding, de nationalité française, qui détiendra la majorité des actions Citroën.

« Dans cette holding, Fiat aura une participation minoritaire lui assurant une présence dans le capital Citroën sans en altérer l'équilibre actuel.

« Dans le même esprit, Citroën aura la possibilité, par un droit d'option, d'acquiescer une participation dans le capital de Fiat, dont le montant correspondra à l'apport initial Fiat mentionné plus haut.

*On 25th October 1968, the Fiat and Citroën Companies jointly issued the following statement :*

*"With a view to better development of the motor-car in Europe, Citroën and Fiat have concluded an agreement for close co-operation ; this agreement has been notified to the authorities of both countries concerned.*

*"The agreement calls for the setting up of a common organization including an equal number of members from each firm, whose responsibility it will be to co-ordinate research activities, investment and production programmes, purchasing of supplies, and sales.*

*"This co-ordination is intended to improve the technical and commercial efficiency of both firms, and to place them in a better*



PIERRE BERCOT président de Citroën S.A.  
(Citroën-Berliet-Panhard) Photo Citroën 6A14

## PRODUCTION CITROËN 1968

La production totale du groupe Citroën pour 1968 est de 476 700 véhicules (décembre estimé).

La production 1968 de Citroën Automobiles est de 460 600 véhicules, dont 383 000 voitures particulières, contre 500 030 en 1967, dont 419 245 voitures particulières. La production de chaque jour ouvré marque une augmentation sensible par rapport à celle de l'an dernier, mais la perte de cinq semaines de travail du fait des grèves du printemps n'a pu être entièrement résorbée. La production a atteint en Octobre un chiffre record (54 177 véhicules), le plus élevé depuis

la fondation de la firme. Les exportations Citroën 1968 ont augmenté de 18,7 % par rapport à 1967. Elles atteignent 153 800 véhicules, dont 124 500 voitures particulières, soit 33,4 % de la production, contre 129 517 véhicules, dont 95 631 voitures particulières soit 25,9 % de la production en 1967.

La production 1968 des automobiles Berliet est de 16 105 véhicules, soit une augmentation de 6 % par rapport à 1967 (15 132 véhicules), 5 100 ont été exportés, soit 31,6 % de la production contre 3 469 (22,9 %) en 1967. Le volume des exportations Berliet augmente de 47 %.

# FIAT/CITROËN

« Ainsi constituée, la coopération des deux maisons devrait permettre l'accroissement de leur compétitivité, seul garant de la stabilité de l'emploi et de son développement futur. »

Cet accord, qui ne fut pas sans susciter quelque retentissement, est sûrement un élément décisif pour l'avenir de l'industrie automobile européenne. La coopération qui va s'établir entre Citroën et Fiat doit assurer aux deux constructeurs les meilleures conditions de leur expansion, par la détermination commune des objectifs à atteindre et des moyens nécessaires à leur réalisation. En respectant la personnalité de chacun des deux groupes, cet accord garantit l'avenir de leurs usines, de leur personnel et de leurs réseaux.



GIOVANNI AGNELLI président de FIAT  
(Fabbrica Italiana Automobili Torino) Photo Fiat.

*competitive position on home and foreign markets.*

*“With this prospect, and in order to ensure the success of the co-operation thus planned, both companies have also agreed as to the opportuneness of completing their technical agreement with a financial agreement set up on bases which appear equitable.*

*“The financial agreement calls for the setting up of a holding company of French nationality, which is to hold the majority of Citroën shares.*

*“In this holding company, Fiat will be a minor shareholder, thus ensuring its presence in Citroën’s capital without inter-fering with its present equilibrium. In the same spirit, Citroën will thanks to a right of option, be in a position to acquire a participation in Fiat capital, the amount of which will correspond to the initial Fiat contribution mentioned above.*

*“Thus set up, co-operation between the two firms should make it possible to render them more competitive—the sole guarantee of stable employment and future development.”*

*This agreement, which made headline news, is certainly a decisive factor in the future of the European motor-car industry. The co-operation which is to exist between Citroën and Fiat should allow both manufacturers to expand under the best possible conditions, owing to their common determination of the goals to be reached and of the means necessary to reach them. Respecting as it does the identity of each of the groups concerned, this agreement guarantees the future of their works, their staffs and their sales and service networks.*

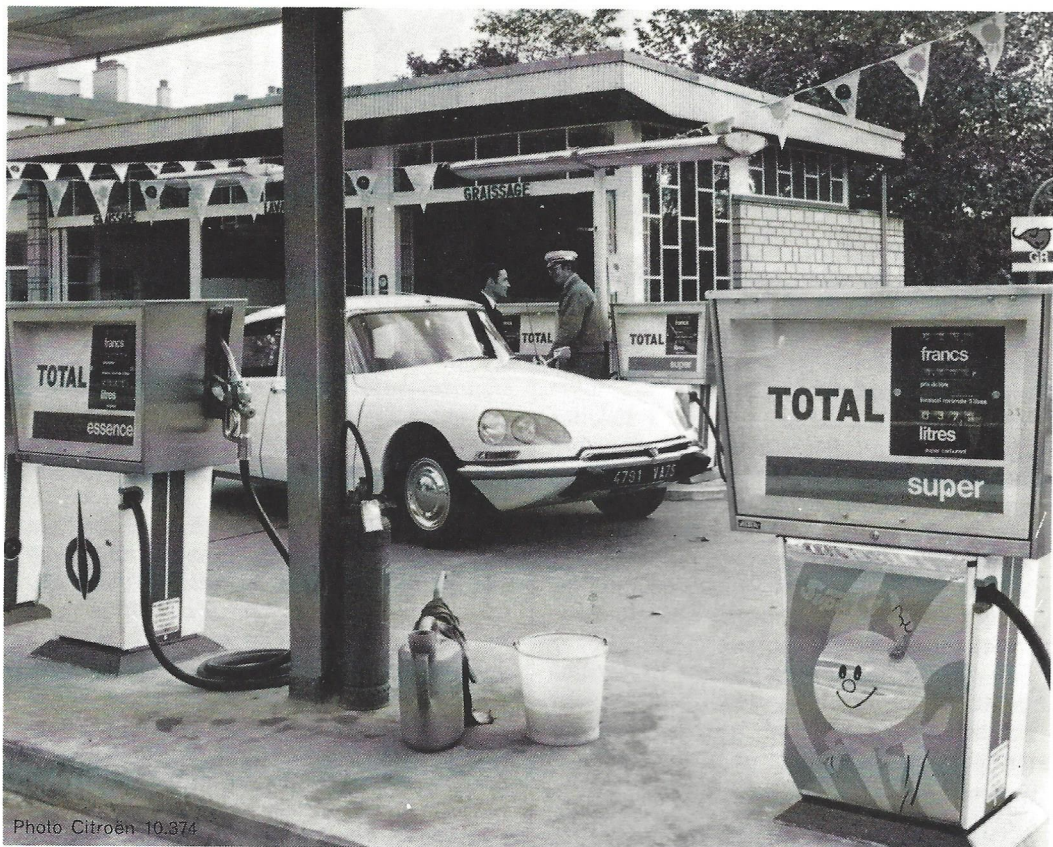
## CITROËN 1968 PRODUCTION

The total production of the Citroën group for 1968 amounts to 476,700 vehicles (December production figures are an estimate).

The 1968 production of Citroën Automobiles is 460,600 vehicles, of which 383,000 were private cars, as against 500,030 in 1967 (including 419,245 private cars). Production per working day shows an appreciable increase by comparison with last year, but the loss of five weeks’ work as a result of spring the strikes proved impossible to recover. In October, production reached a record figure (54,177 vehicles), the highest ever

since the firm was founded. Citroën’s 1968 exports show an increase of 18,7 per cent by comparison with 1967, reaching 153,800 vehicles, including 124,500 private cars, and thus representing 33,4 per cent of production as against 129,517 vehicles, including 95,631 private cars, or 25.9 of production in 1967.

The 1968 production of Automobiles Berliet is 16,105 vehicles, or an increase of 6 per cent by comparison with 1967 (15,132 vehicles); of these 5,100 — or 31.6 per cent of production — were exported, as against 3,469 (22.9 per cent) in 1967. Thus an increase of 47 per cent.



# ACCORD CITROËN/TOTAL

Un accord de coopération signé fin septembre 1968 par Citroën et Total transpose sur les plans juridique et commercial les recherches menées en collaboration depuis de nombreuses années par les deux marques, en vue d'une meilleure adaptation des lubrifiants et carburants aux besoins nés de l'évolution des techniques. Seule une telle collaboration peut donner sa pleine efficacité aux efforts engagés pour la mise au point de produits toujours mieux adaptés à leur condition d'emploi. C'est donc l'utilisateur qui en est finalement le premier bénéficiaire. Dans la mesure où les progrès mécaniques (plus grande vitesse de rotation des moteurs, compression plus forte), les nouvelles techniques, ou même la lutte contre la pollution atmosphérique, appellent un perfectionnement soit des moteurs, soit des lubrifiants, soit des carburants, il était souhaitable de resserrer la collaboration des services techniques et de recherches des deux sociétés. Cette collaboration est non moins impérative dans l'optique d'une recherche concernant l'avenir de l'automobile. Les perspectives qu'elle ouvre ont conduit Citroën à conseiller à sa clientèle le recours exclusif aux produits Total pour l'alimentation et la lubrification de ses voitures particulières et de ses véhicules utilitaires légers.

*A co-operation agreement signed at the end of September by Citroën and Total (fuels and lubricants) transposes, on legal and commercial levels, the joint research carried for many years past by both firms with a view to better adaptation of lubricants and fuels to the needs arising from technological advances.*

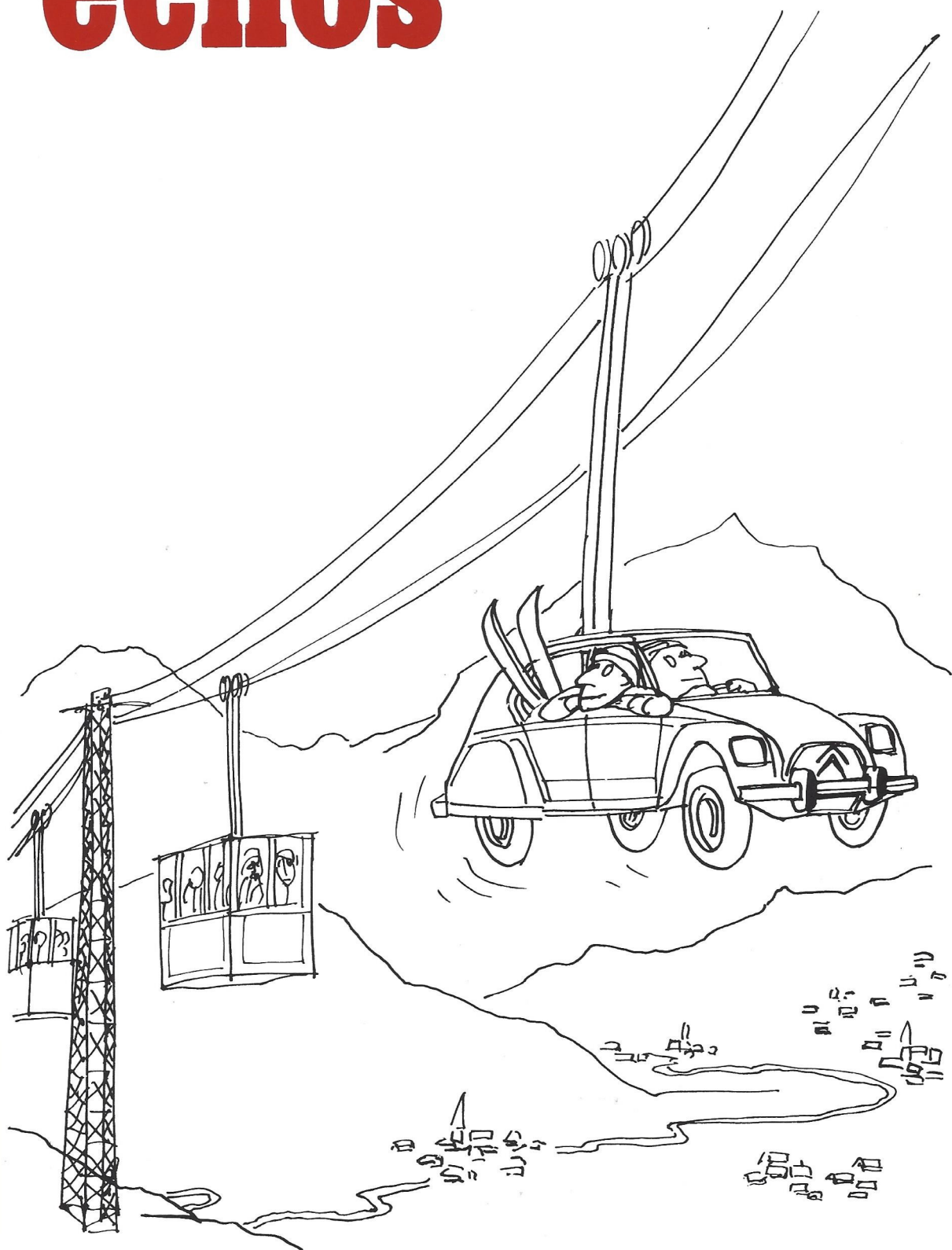
*Such a co-operation is the only factor which can aim at perfecting products ever better adapted to their conditions of use. Thus it is the motorist who, in the long run, is the chief beneficiary of this agreement.*

*Inasmuch as mechanical advances (higher revs., higher compression ratios), new techniques, or even the fight against atmospheric pollution, call for improvement either of engines or of lubricants and fuels, it was desirable that the technical and research departments of both firms should work in closer co-operation.*

*This collaboration is no less imperative from the standpoint of research into the future of the motor-car.*

*The prospects it opens up have led Citroën to recommend exclusive use of Total products to its customers for fuelling and lubricating the private and light utility vehicles produced in its various factories.*

# échos



# échos

## DS AU MUSÉE

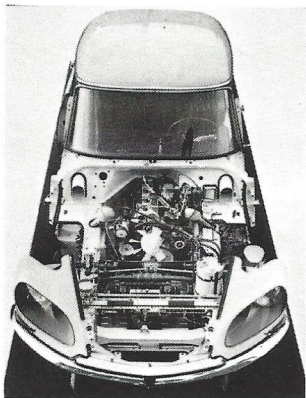


Photo Citroën 10.378

LUCERNE (Suisse). La Maison Suisse des Transports et des Communications a demandé à Citroën d'y exposer une DS en coupe, voiture marquant aux yeux des spécialistes une étape importante dans les progrès de l'automobile. La maquette est mobile, ce qui permet d'observer le fonctionnement des différents organes. A l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire Citroën, le Musée a également exposé une rétrospective des principaux modèles Citroën fabriqués de 1919 à 1969.

## DS IN THE MUSEUM

LUZERNE (Switzerland). The Maison Suisse des Transports et des Communications has asked Citroën to exhibit on its premises a cross-section of a DS, since this car in the eyes of the specialists denotes a major step in automotive progress. The model is animated, thus allowing observation of its various components in action. On Citroën's 50th anniversary, the Museum also exhibited a retrospective show of all Citroën models since 1919.

## RECORDS QUOTIDIENS

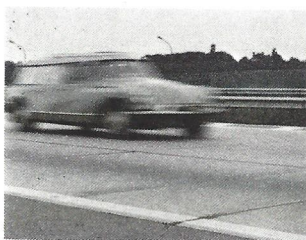


Photo J. R. Teilhac (Citroën 1L10)

PARIS (France). Si les journaux français parviennent si vite en Belgique, Hollande, Allemagne, c'est grâce aux performances quotidiennes d'une flotte de 18 breaks Citroën 19 et 21. Quels que soient le temps et la saison, ils circulent régulièrement d'un bout de l'année à l'autre, tiennent leurs horaires rigoureux et, bien que très lourdement chargés, maintiennent 364 fois par an leur moyenne de 110 km/heure, avec une sécurité d'acheminement que n'offrent pas toujours les trains et les avions. C'est un pari chaque jour gagné par la société de transport Hollander, grâce aux qualités routières des Citroën.

## A RECORD A DAY...

PARIS (France). French papers get unbelievably quickly to sales points in Belgium, Holland and Germany. Why? Because a whole fleet of 18 Citroën 19 and 21 estate cars is on the job. Irrespective of weather or season, they wend their way from one year's end to the other and never behind on their very tight schedules, though very heavily loaded, keep up an average of nearly 70 m.p.h. 364 times per annum with probably more reliability than trains and planes can boast of. This is a bet wagered and won daily by the Hollander Transport Company, thanks to the road qualities of its Citroëns.

## AU SALON DE TURIN

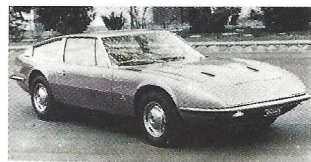


Photo Citroën 10.330

TURIN (Italie). Très remarqué au Salon de Turin (30 octobre au 8 novembre, 496 constructeurs, 14 pays), le voisinage des stands Citroën et Maserati. Mais c'est dans le département des carrossiers, chez Vignale, que l'on pouvait admirer ce prototype de Maserati 8 litres capable de 250 km/heure.

## AT THE TURIN SHOW

TURIN (Italy). Very much in the public eye at the Turin Motor Show (30 October - 8 November 1968, 469 manufacturers, 14 countries present), the Citroën and Maserati stands lay side by side. It was however on the stand of Vignale, in the coachwork department, that this 8-litre Maserati prototype, with a top speed of 155 m.p.h., was to be gazed upon with awe and envy.

## COUCOU, LA VOILA !

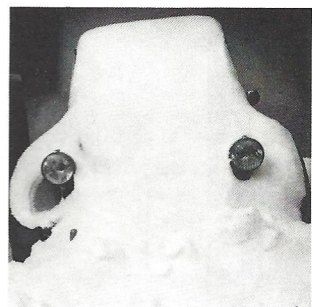


Photo Arnold Lutz (Citroën 10.331)

HERRLIBERG (Suisse). Qui est-ce? Sous son incognito elle fut l'une des vedettes de l'exposition des meilleures photographies mondiales de l'année à La Haye. Si un matin d'hiver vous trouvez votre 2 CV enfouie comme celle-ci sous la neige, suivez les conseils



d'Arnold Lutz : d'abord prenez-la comme lui en photographie, puis montez dedans, tirez le starter et le démarreur : le moteur ronronne, vous pouvez partir.

## COO-EE, HERE SHE COMES !

*HERRLIBERG (Switzerland). Who can she be? Incognito though she was, she became one of the stars of the exhibition of the world's best photographs at The Hague. Should you, on a winter morn find your 2 CV buried as deep as this one in snow, follow Arnold Lutz's advice : first take a photograph of it, as he did, then clamber in, pull out the choke and hoick the selfstarter : away goes the engine. Some car, eh ?*

## 20 ANS APRÈS



Photo Citroën 10.222

PARIS (France). La 2 CV a fêté cette année au Salon le 20<sup>e</sup> anniversaire de sa première apparition en public. Octobre 1948 : elle avait 9 Ch et roulait à 55 km/heure. M. Vincent Auriol était président de la République. Sans qu'on le sache encore, une étape importante de l'histoire de l'automobile était franchie.

## TWENTY YEARS

*PARIS (France). At the Paris Motor Show this year, the 2 CV celebrated the 20th anniversary of its first public appearance. October 1948 : it developed 9 HP and could hit a top speed of 34 m.p.h. Mr. Vincent Auriol was then President of the Republic.*

## MONTAGE EN IRAN

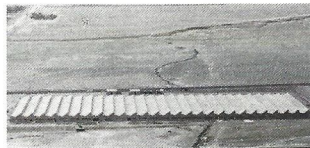


Photo Vahé (Citroën 10.297)

TÉHÉRAN (Iran). Cette usine dans le désert, c'est Chitgar, à 22 km de Téhéran, où depuis Octobre 1968 sont fabriquées des fourgonnettes AK et depuis décembre des berlines Dyane 6. La superficie est de 20.000 m<sup>2</sup> couverts.

## PUTTING THEM TOGETHER IN IRAN

*TEHERAN (Iran). This desert factory is none other than Chitgar, less than 14 miles from Teheran. Here, since October 1968, AK light vans and, since December, Dyane 6s are assembled. Surface area : 215,300 sq. ft. roofed over.*

## UNE USINE NAIT

METZ (France). 41 hectares de terrain à niveler, des fondations à creuser, des kilomètres de canalisations à poser, de charpentes métalliques à assembler : dans la zone industrielle légère de Borny, à l'Est de Metz, l'usine Citroën sort de terre : 70.000 m<sup>2</sup> y sont en cours d'aménagement. Le 3 octobre 1968, M. Claude Alain Sarre, président de Citroën Automobiles a fait visiter le chantier à M. Olivier Guichard, Ministre délégué chargé du plan et de l'aménagement du territoire, accompagné de M. Pierre Dupuch, préfet de la Moselle, et de M. Mondon, député-maire de Metz. La première tranche de travaux doit être terminée en 1969. Les at-

Photo Citroën 10.381



liers, destinés à la fabrication de boîtes de vitesses, commenceront à fonctionner avec un effectif initial de 1.000 personnes. Ultérieurement, l'usine couvrira 120.000 m<sup>2</sup>, emploiera 4.000 personnes et produira plus de 3.000 boîtes de vitesses par jour. Metz a été choisi en accord avec le gouvernement, dans la ligne d'une politique d'expansion décentralisée et pour créer de nouveaux emplois industriels dans la région.

## BIRTH OF A FACTORY

*METZ (France). Over 100 acres of ground to be levelled, foundations to be dug, mile upon mile of conduit to be laid, steel structures to be set up : in the Borny light-industry area, east of Metz, the Citroën Works are emerging from the ground. 753,500 sq. ft. are in the process of organization. On 3rd October, Mr. Claude-Alain Sarre, President of Citroën Automobiles, led Mr Olivier Guichard, Minister in Charge of the Plan and of Territorial Improvement, accompanied by Mr. Pierre Dupuch, Prefect of the Department of Moselle, and Mr. Mondon, member of the French National Assembly for Metz, round the site. The first stage of the work should be completed by 1969. The workshops, intended to produce gear-boxes, will start operating with a staff of 1,000. The works will later cover an area of 1,292,000 sq. ft., will employ 4,000 staff and have a daily production figure of over 3,000 gear-boxes. Metz was chosen by agreement with the Government, in line with its policy of decentralized expansion, and in order to create new jobs in industry in this region.*

# échos

## 2 CV AU LONG COURS

**CLAUDE LAYEC**  
au long cours  
en 2 CV



Presses de la Cité

Photo Citroën 10.365

PARIS (France). Deux marins, Claude Layec et Serge Deligny, s'embarquent à bord d'une fourgonnette 2 CV pour la traversée de 25 pays d'Europe, d'Asie, et d'Amérique. De Lorient à Pékin, c'est un voyage qui leur vaut le Prix Citroën du Tour du Monde 1967. Ces 60.000 km d'aventures amusantes ou dramatiques, Claude Layec les raconte dans un récit qui vient de paraître aux Presses de la Cité : « Au long cours en 2 CV ». En appendice, de très précieux renseignements pour les amateurs de croisière lointaine en 2 CV.

## OCEAN-GOING 2 CVs

PARIS (France). Two sailors, Claude Layec and Serge Deligny, got aboard a 2 CV to cross 25 countries in Europe, Asia and America. The Lorient-Peking trip earned them the 1967 Citroën Round-the-World Prize. These 40,000 miles of amusing or dramatic adventures have been cleverly written up by Claude Layec in a book recently published by the Paris "Presses de la Cité" and entitled "Au long cours en 2 CV". Appended are most valuable hints to would-be 2 CV voyagers.

## AU SALON DE PARIS



Photo Citroën 10.342

PARIS (France). Très entourée au Salon de Paris, aux côtés des Dyane, AMI 6, ID, DS : la jeune Méhari. De rutilantes hôtesse vêtues d'un ensemble dessiné par la styliste Michèle Rosier la mettaient en valeur.

## AT THE PARIS MOTOR SHOW

PARIS (France). Much talked-about at the Paris Motor Show, besides Dyanes, AMI 6s, IDs and DSs : a newcomer, the Mehari. It was set off by glowing hostesses wearing an ensemble designed by the stylist Michèle Rosier.

## LE QUAI



Photo Citroën 10.372

PARIS (France). Anniversaire : il y a 10 ans, le Conseil Municipal de Paris donnait au quai de Javel (où furent installées les premières usines Citroën) le nom de quai André Citroën, en hommage au grand animateur qui sut étendre au monde le renom de la firme qu'il avait créée.

## THE "QUAI"

PARIS (France). Birthday party : 10 years ago, the Paris Town Council voted to name the Quai de Javel (where the first Citroën works were set up) "Quai André Citroën" in honour of the great man who was strong enough to earn worldwide markets for the French firm he had established.

## PÉNÉLOPE ET DYANE

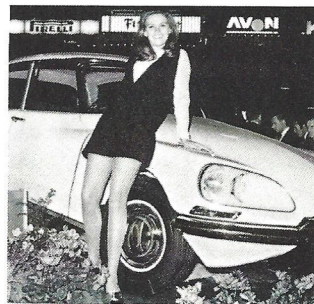


Photo Citroën 10.339

LONDRES (Angleterre). Les plus belles jambes du Salon de Londres firent, du 16 au 26 octobre, l'admiration des foules sur le stand Citroën où Pénélope, leur légitime propriétaire, renseignait aimablement les amateurs sur les multiples qualités de la Dyane 6, dont c'était l'introduction sur le marché britannique.

## PENELOPE LONG LEGS

LONDON (England). The loveliest legs in England were admired, from 6th to 26th October, on the Citroën stand where Penelope, their undoubted owner, amiably proffered information to all comers regarding the qualities of Dyane 6, whose first introduction on the British market was.

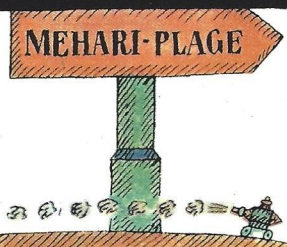
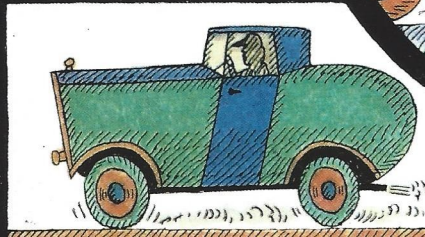
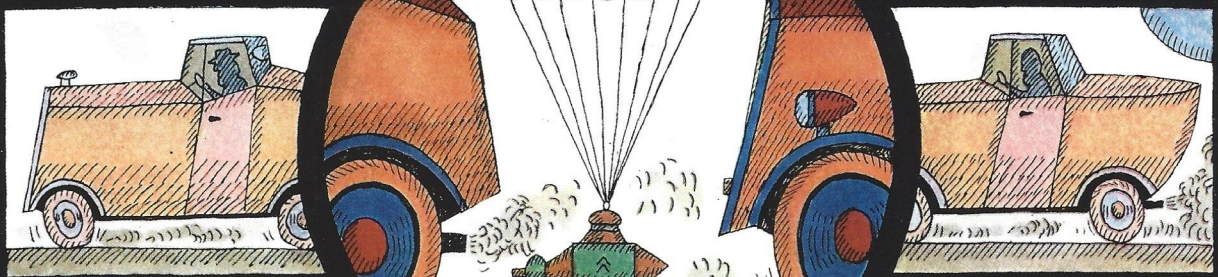
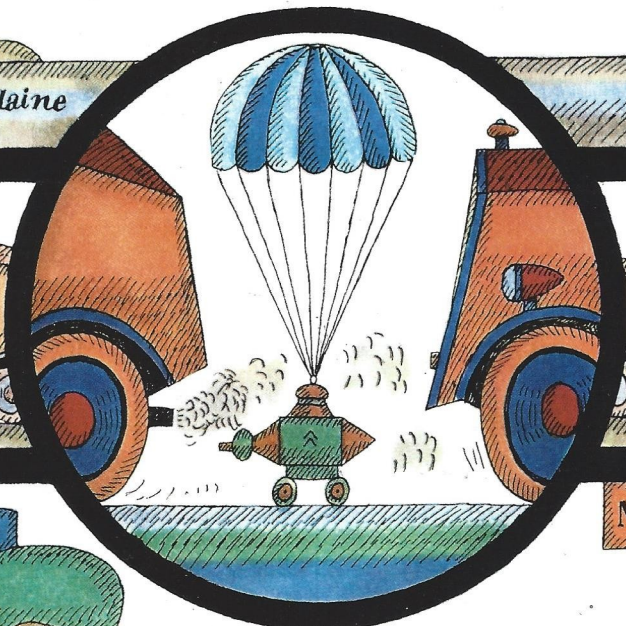
# échos



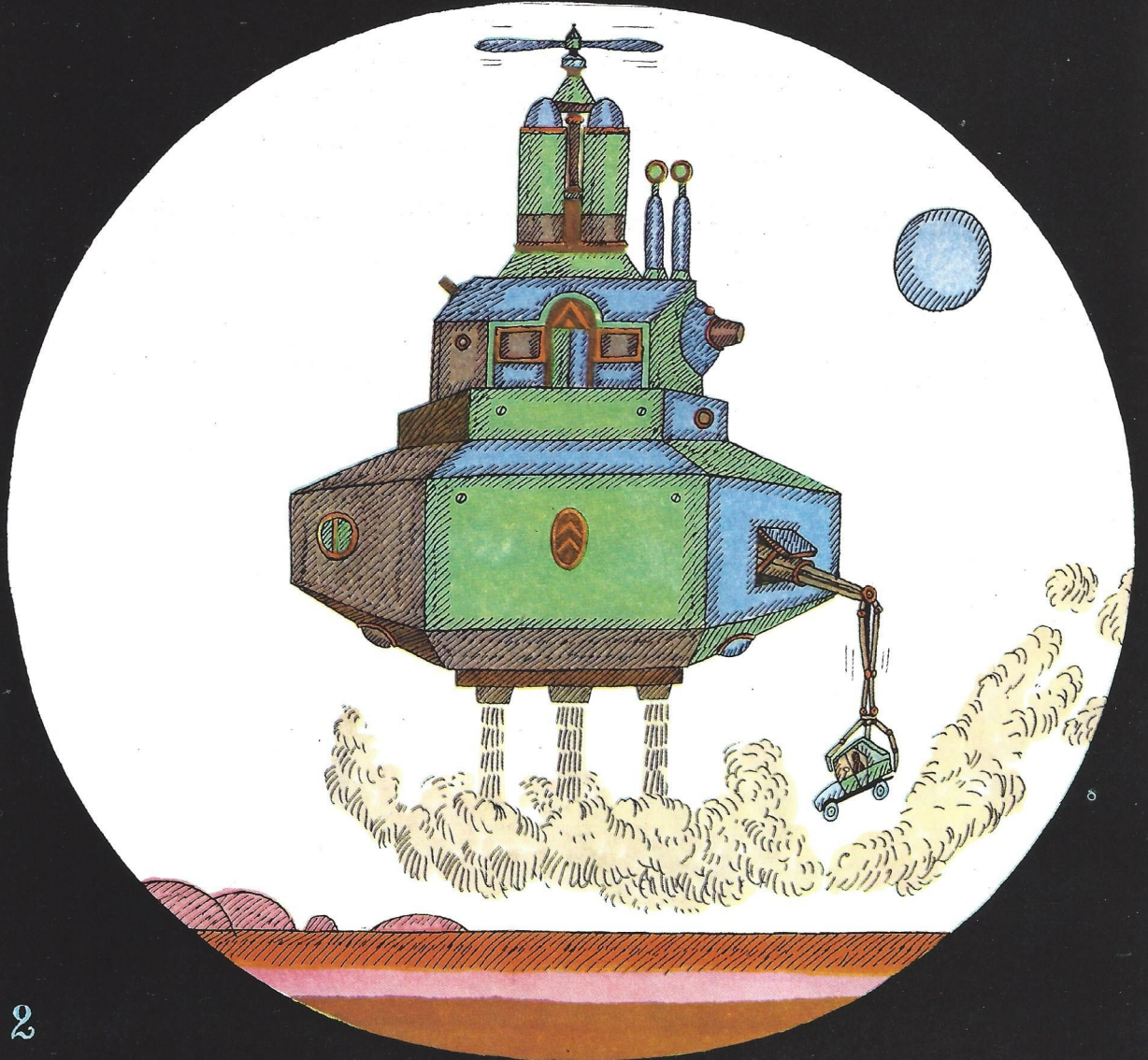
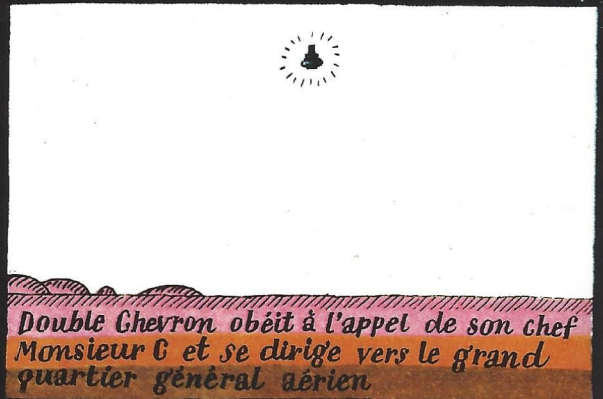
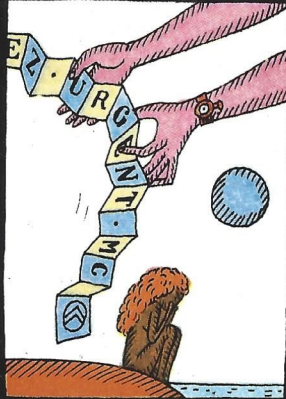
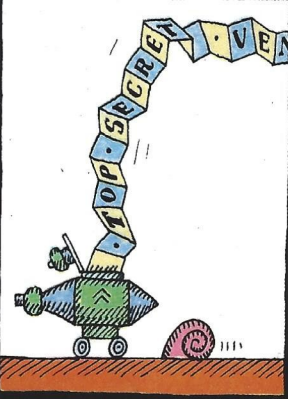
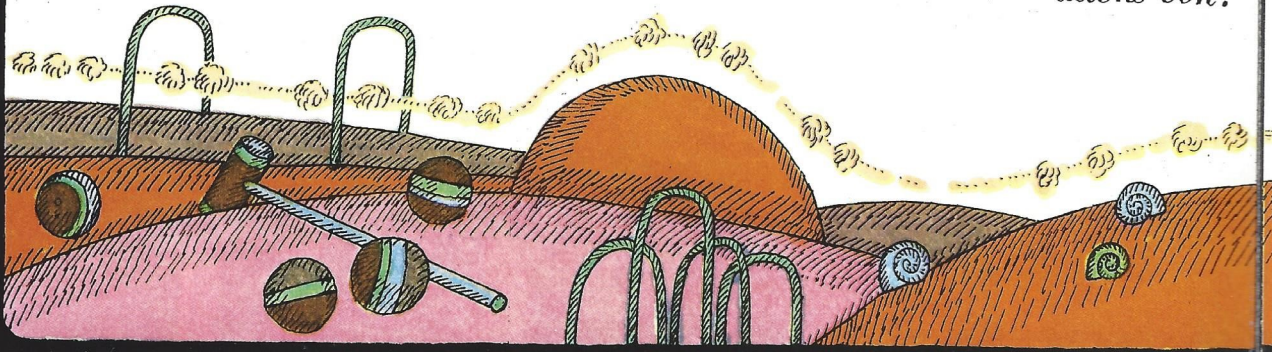
un matin

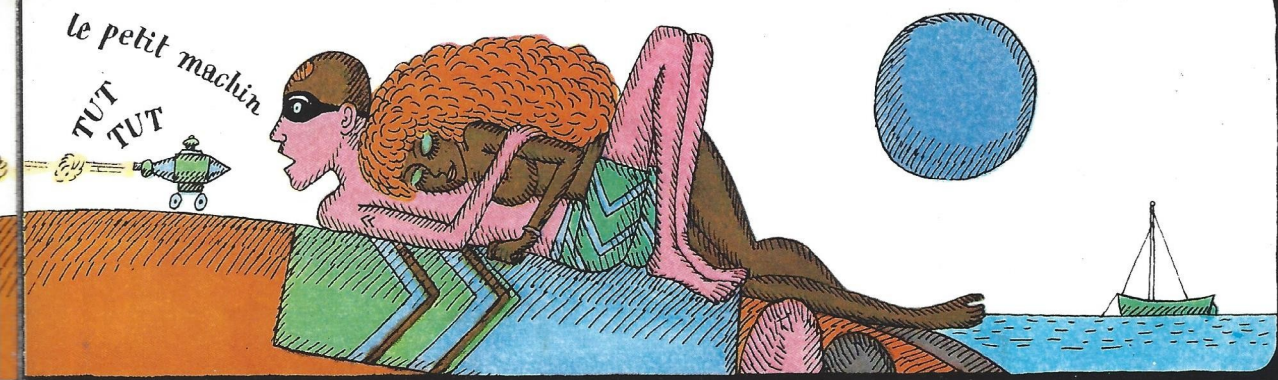


dans le ciel d'une plaine presque déserte...



allons bon!

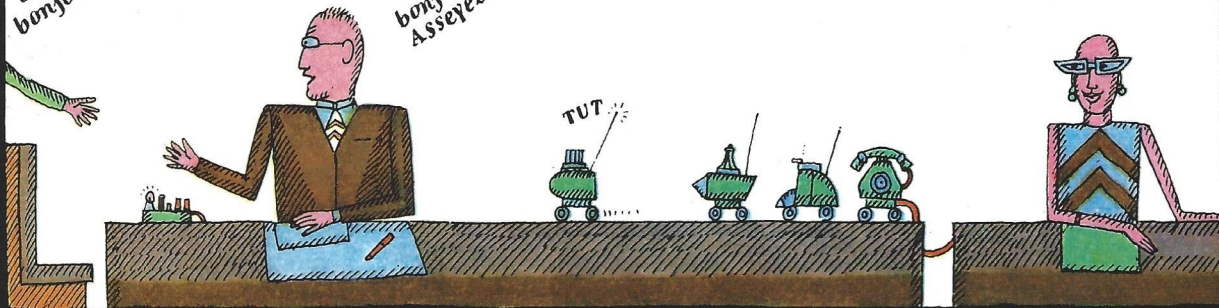




bonjour Monsieur C...  
bonjour Mademoiselle Trèfle...

bonjour Double Chevron  
Asseyez-vous et écoutez-moi

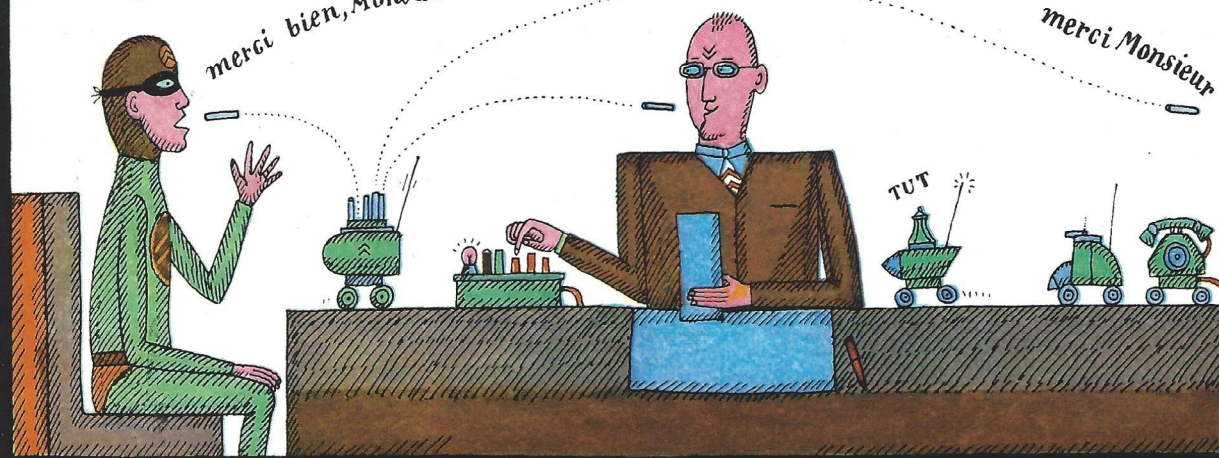
Bonjour Monsieur DC!



une cigarette, DC ?

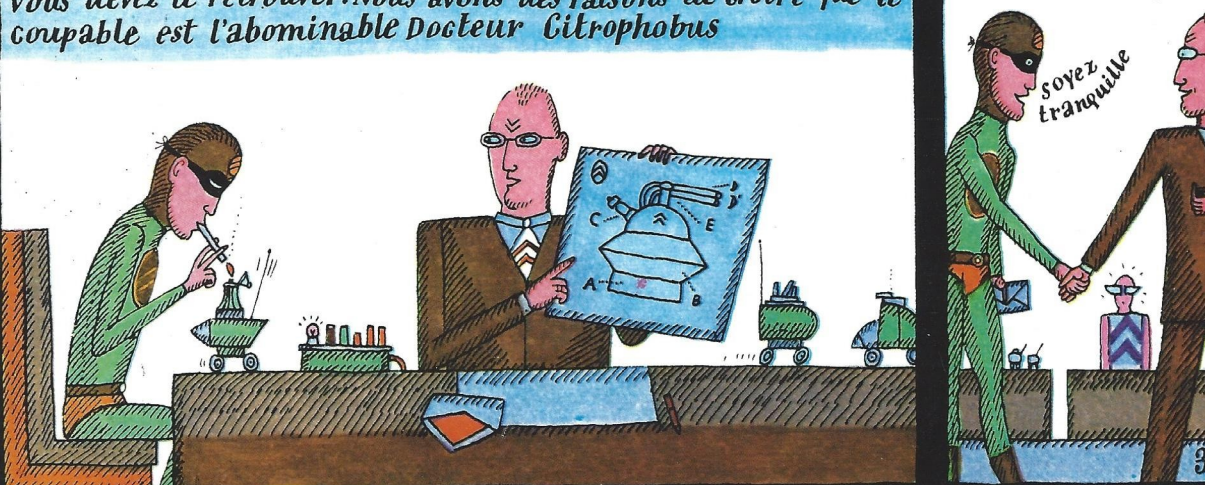
merci bien, Monsieur C...

merci Monsieur

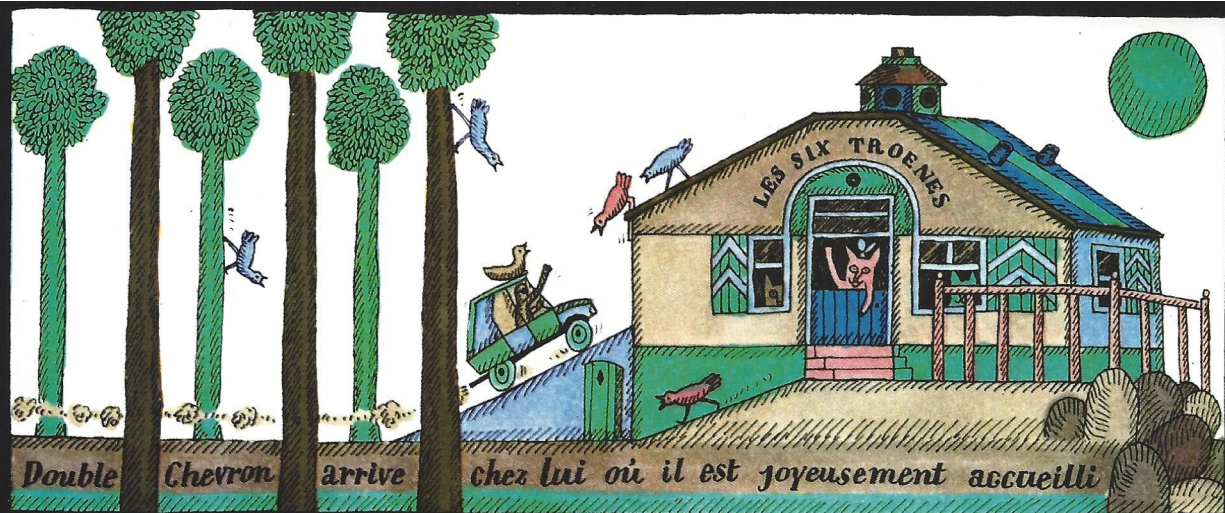


mon cher DC, le prototype ultra-secret du moteur DS6VAU7000 9932 qui doit révo-lu-tion-ner une fois de plus l'automobile, a été volé. Vous devez le retrouver. Nous avons des raisons de croire que le coupable est l'abominable Docteur Citrophobus

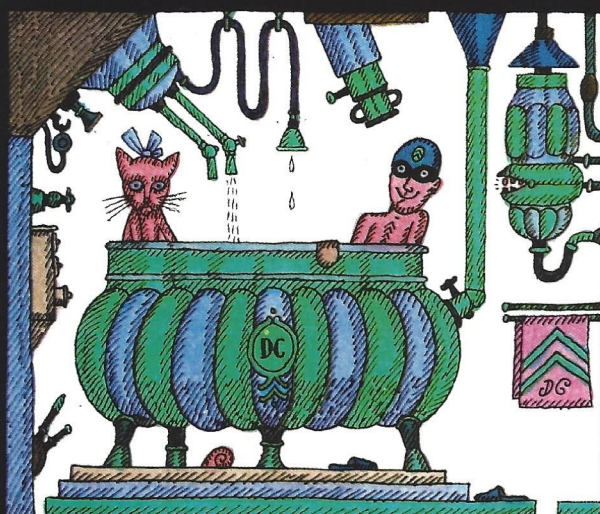
Bonne route, DC.  
Ne traînez pas



soyez tranquille



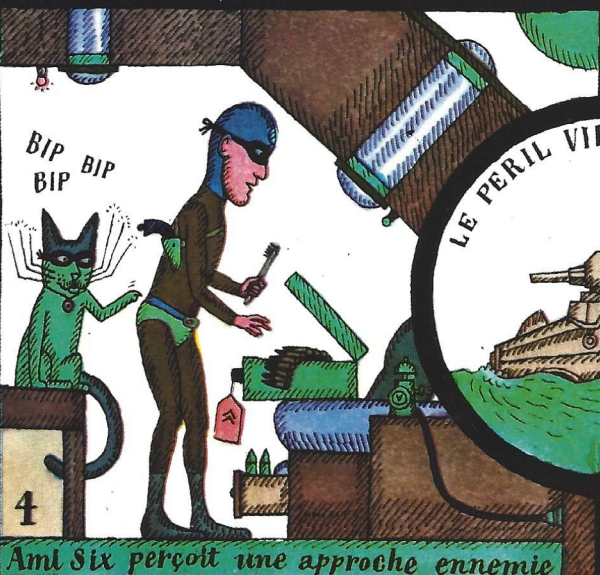
Double Chevron arrive chez lui où il est joyeusement accueilli



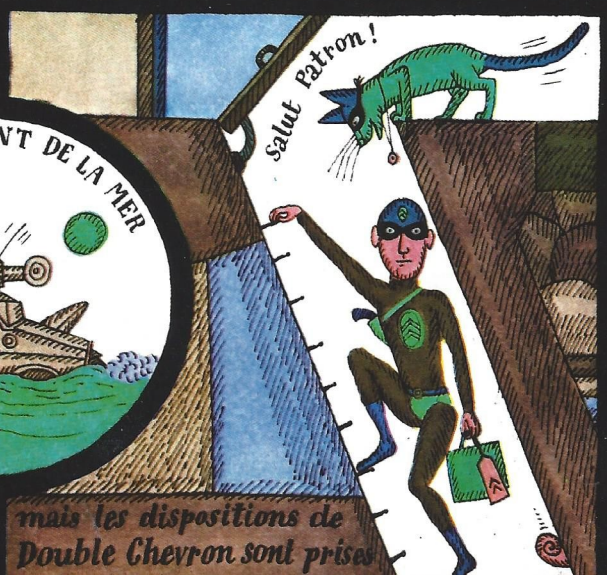
Double Chevron se détend dans son bain avec Ami Râle un de ses nombreux chats



puis il déjeune avec Ami Don, un agréable convive



Ami Six perçoit une approche ennemie

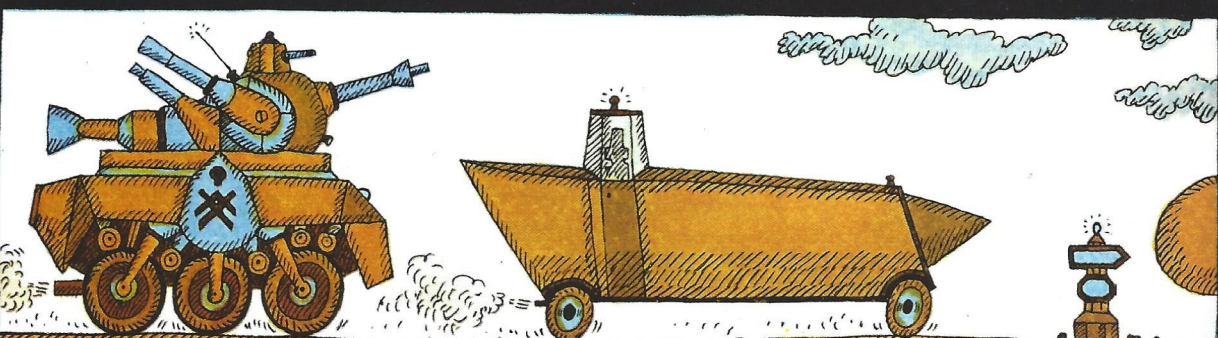
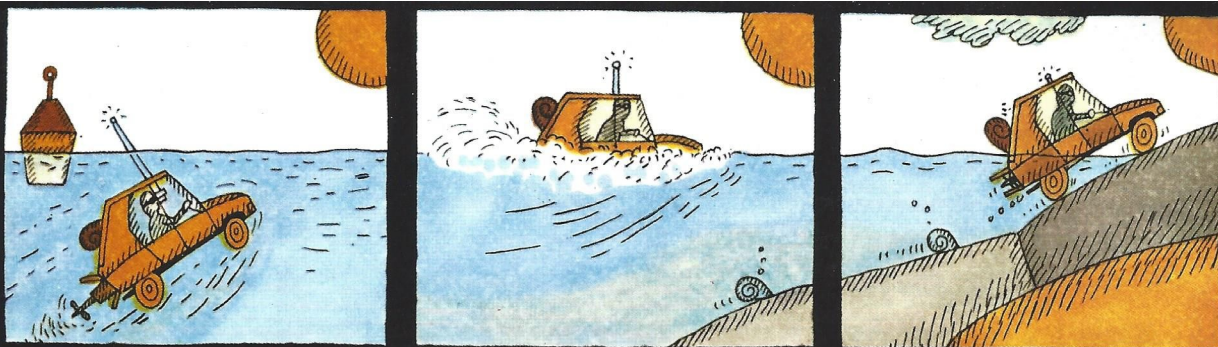


mais les dispositions de Double Chevron sont prises

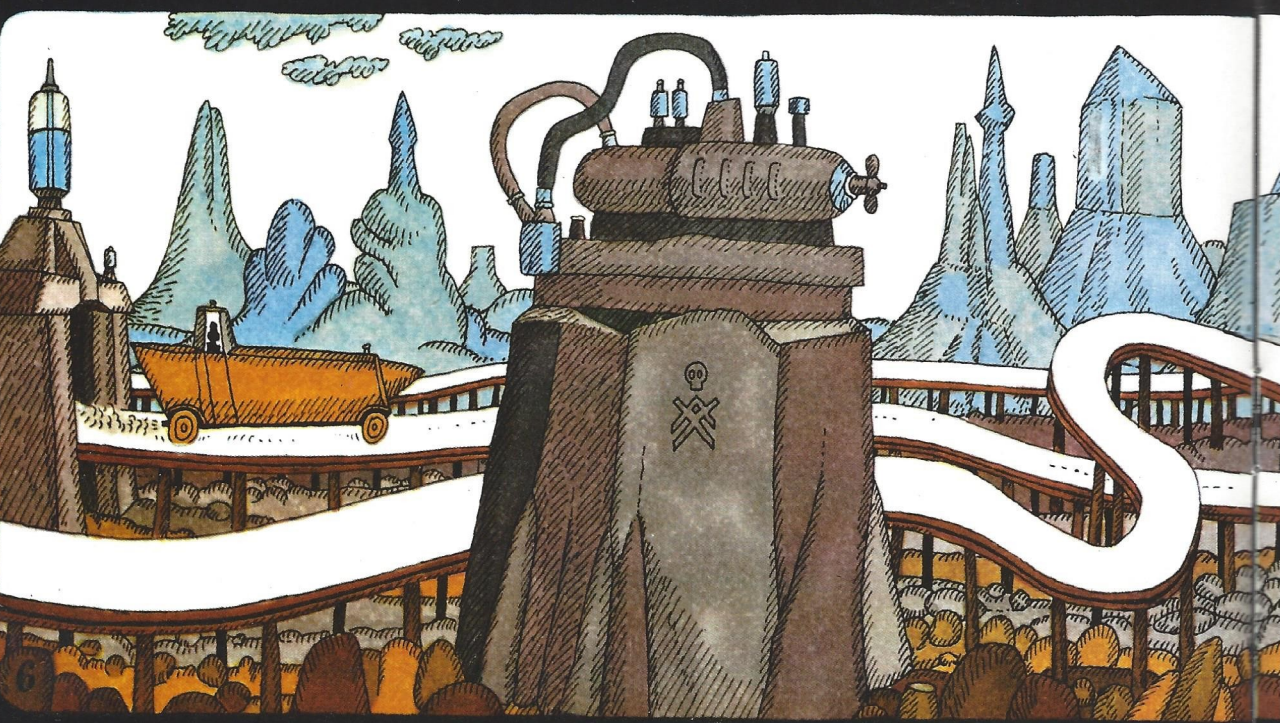
la maison de Double Chevron est sauvagement attaquée par un tank amphibie citrophobien



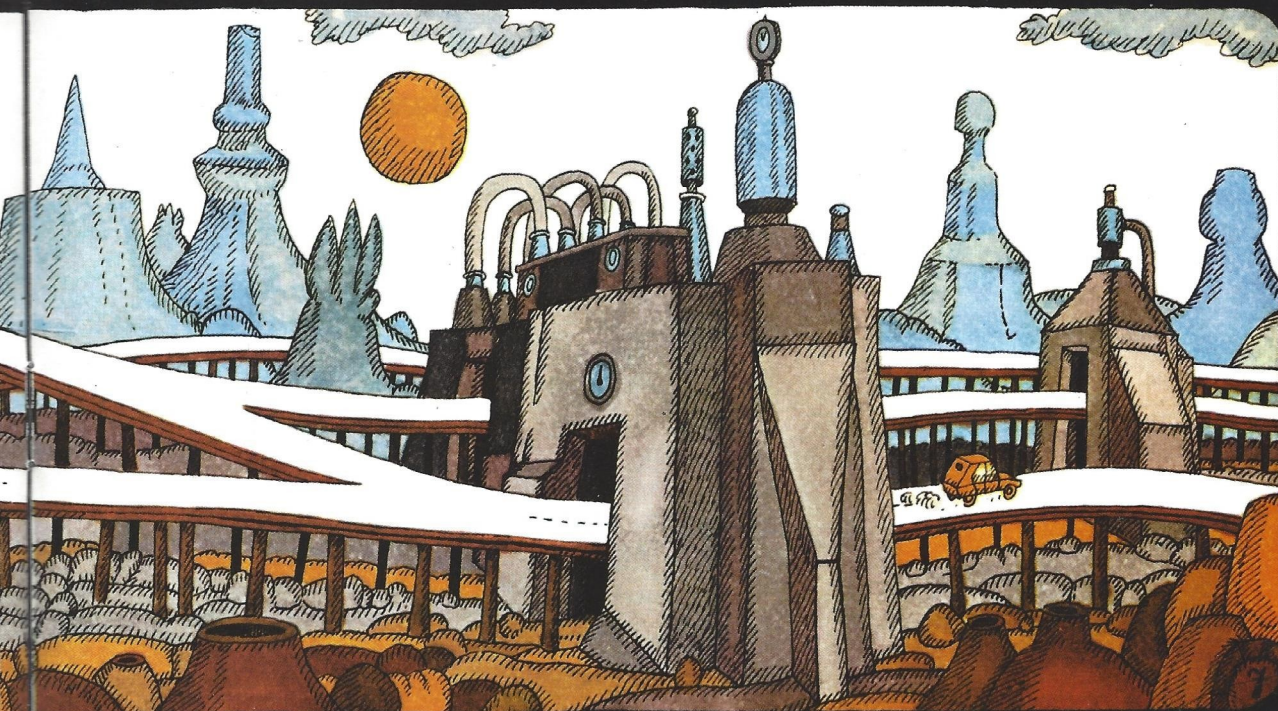
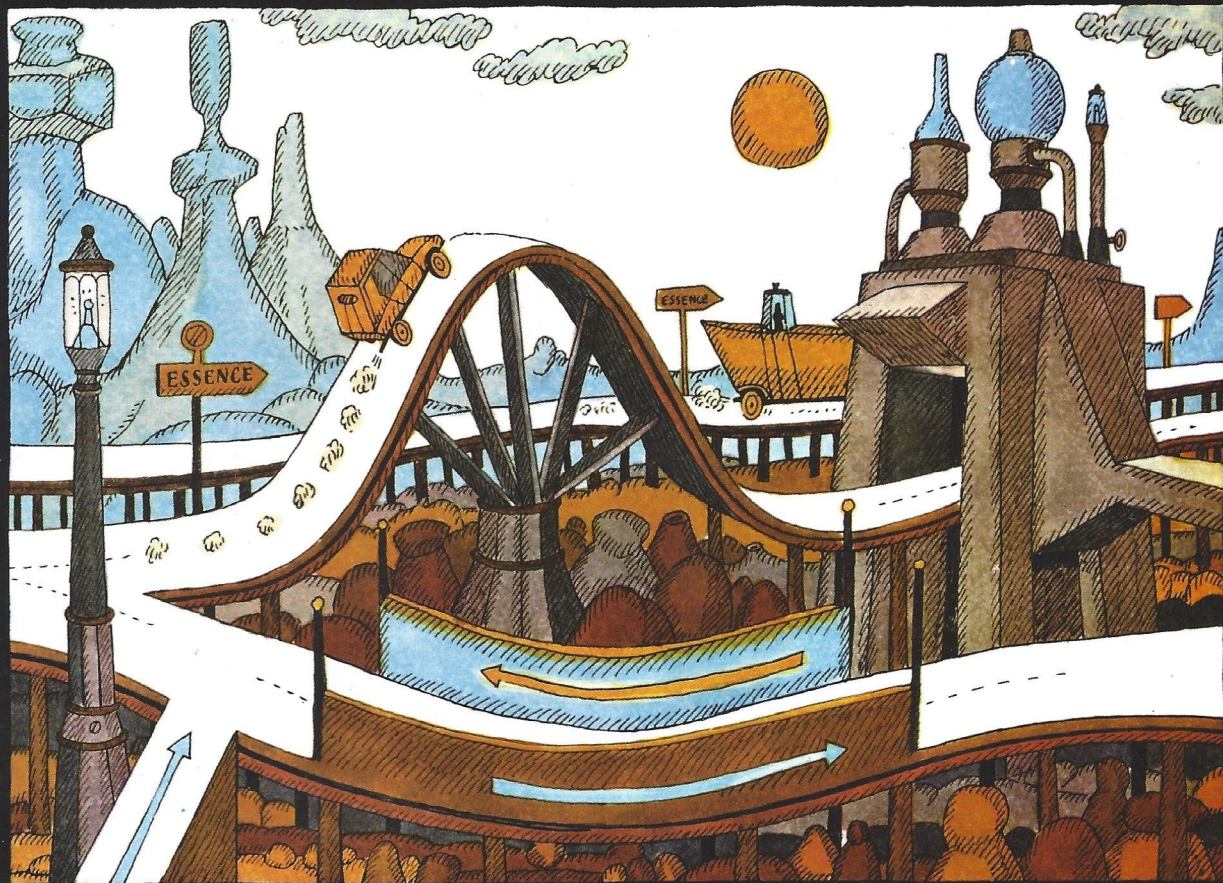
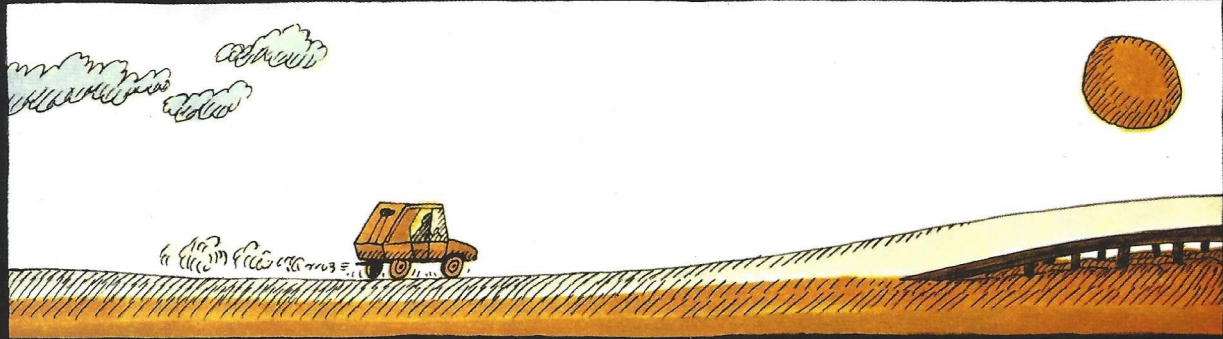
la maison peut se défendre toute seule. Double Chevron s'échappe par le sas sous-marin pour accomplir sa mission

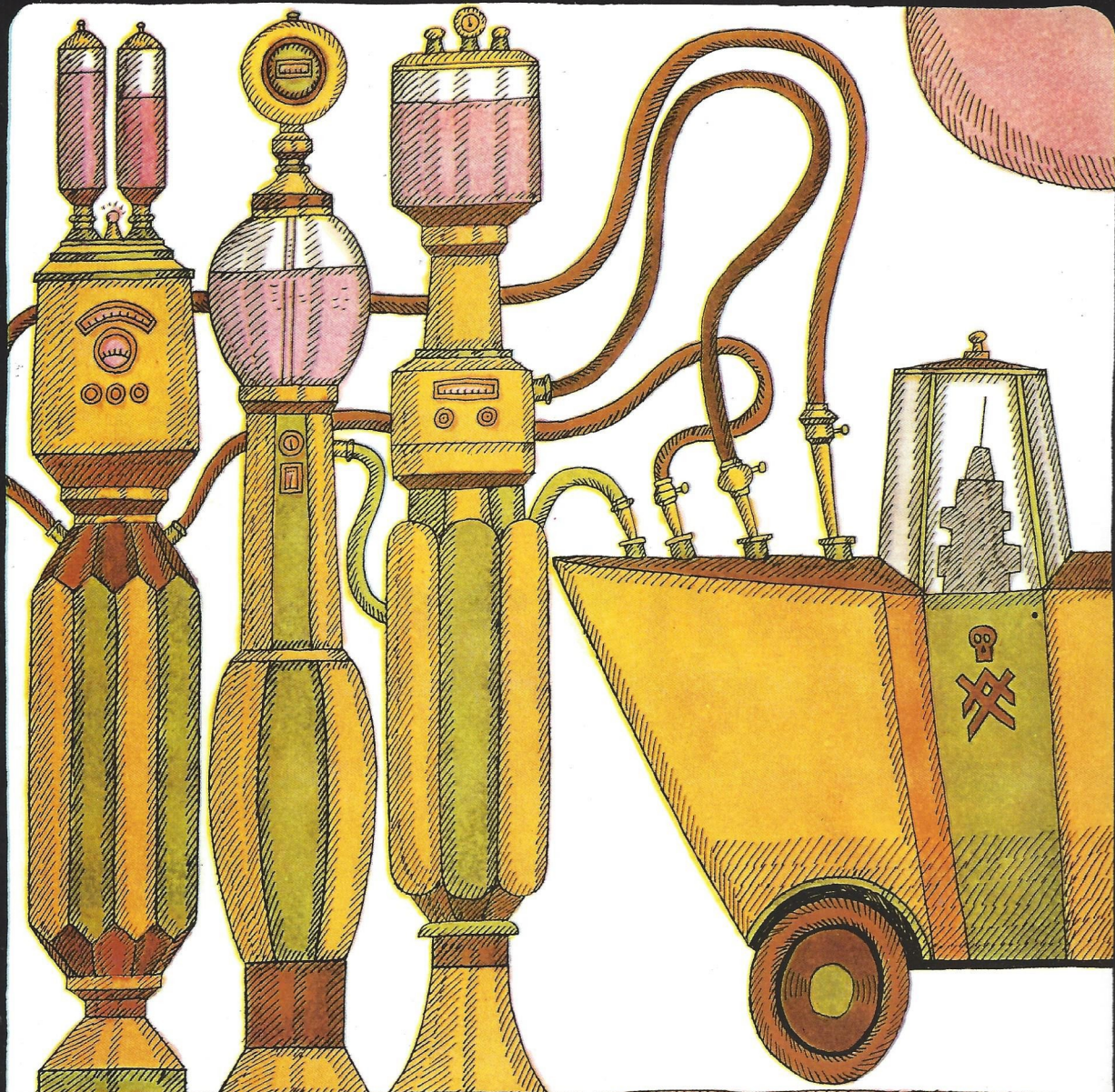


mais déjà l'immonde Docteur Citrophobus a lancé ses effroyables engins sur la piste de Double Chevron...

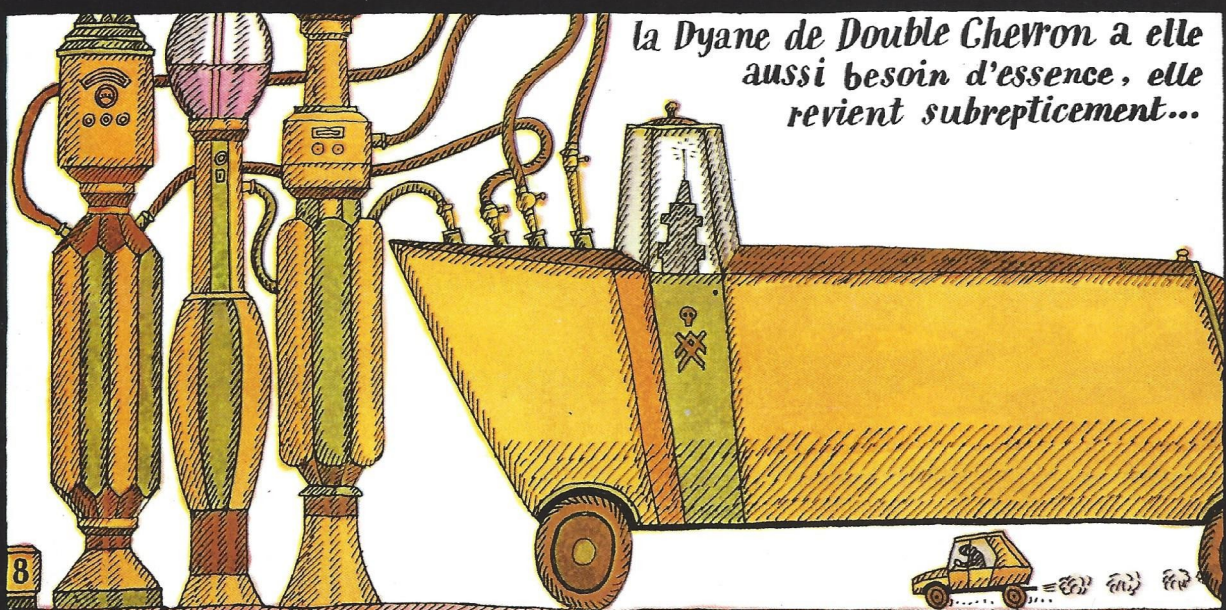




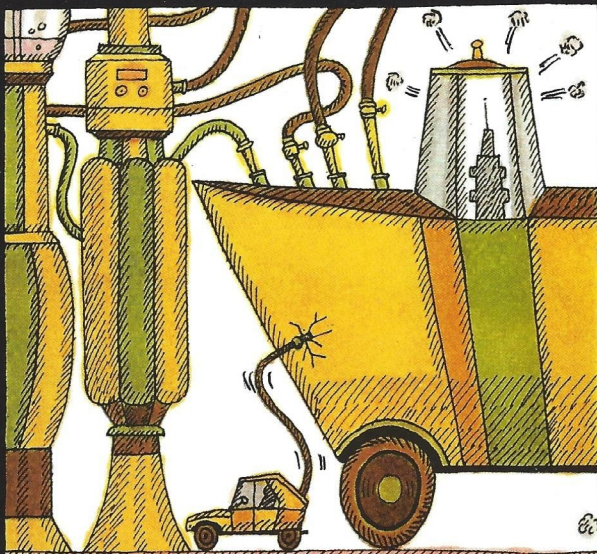




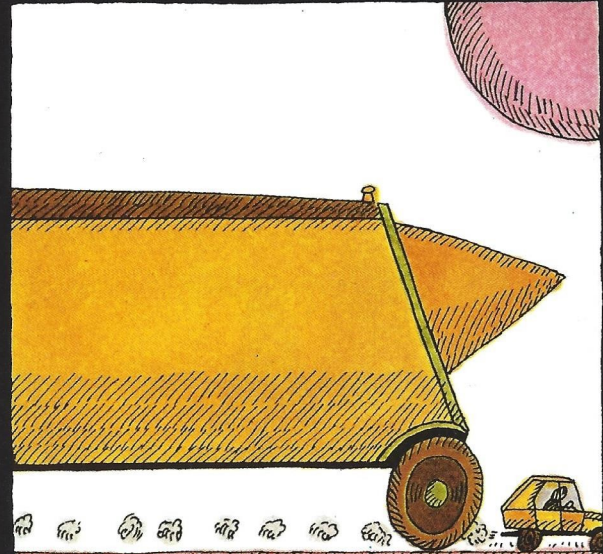
*les terribles machines consomment des tonnes de carburant  
elles doivent s'arrêter pour le plein*



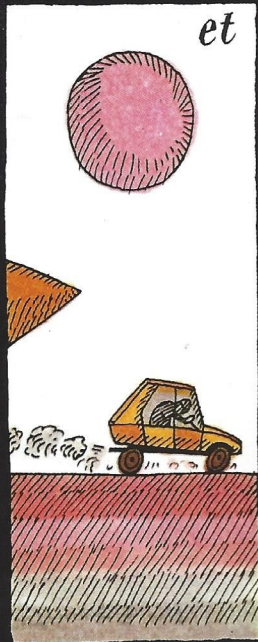
*la Dyane de Double Chevron a elle  
aussi besoin d'essence, elle  
revient subrepticement...*



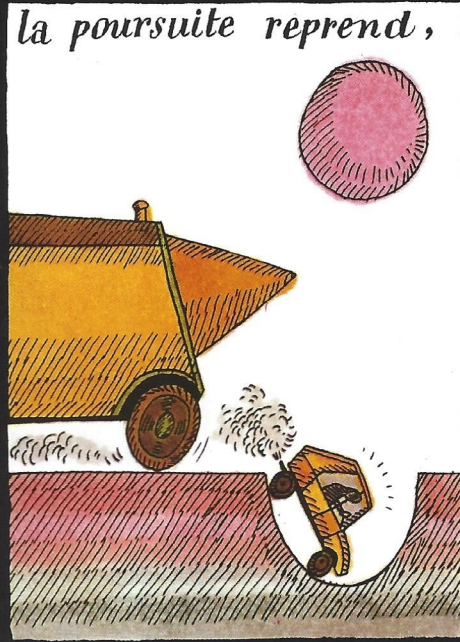
Double Chevron a vite trouvé comment s'approvisionner



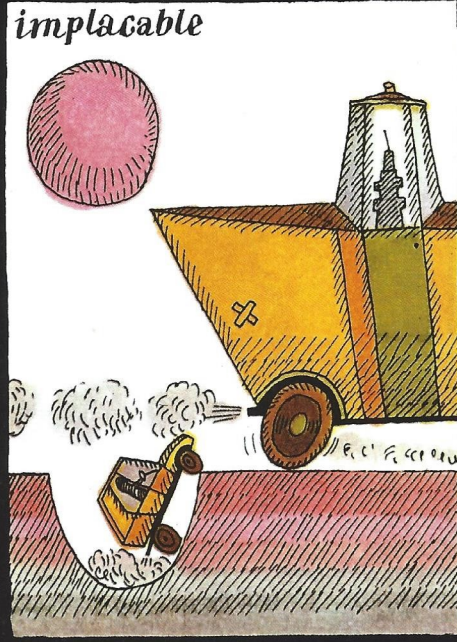
Quelques décilitres suffisent... il repart



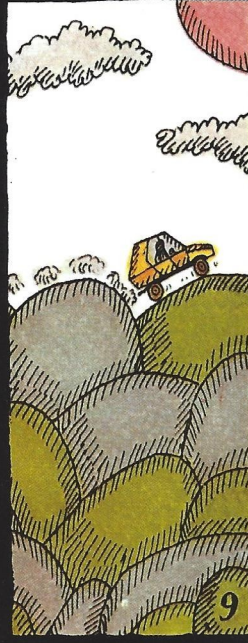
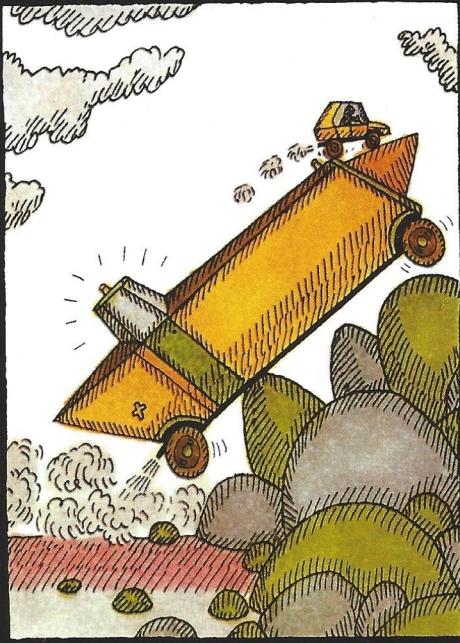
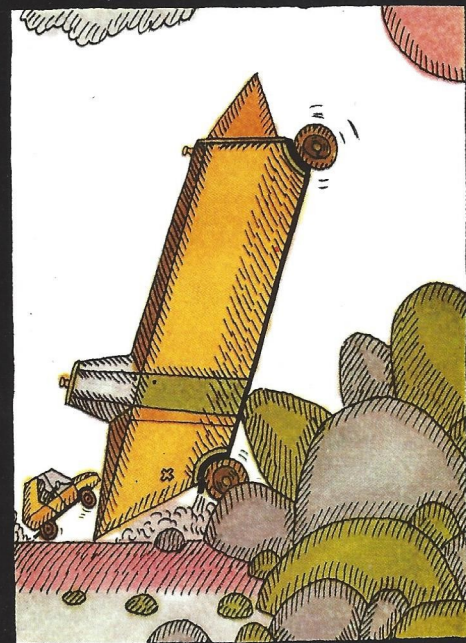
et



la poursuite reprend,

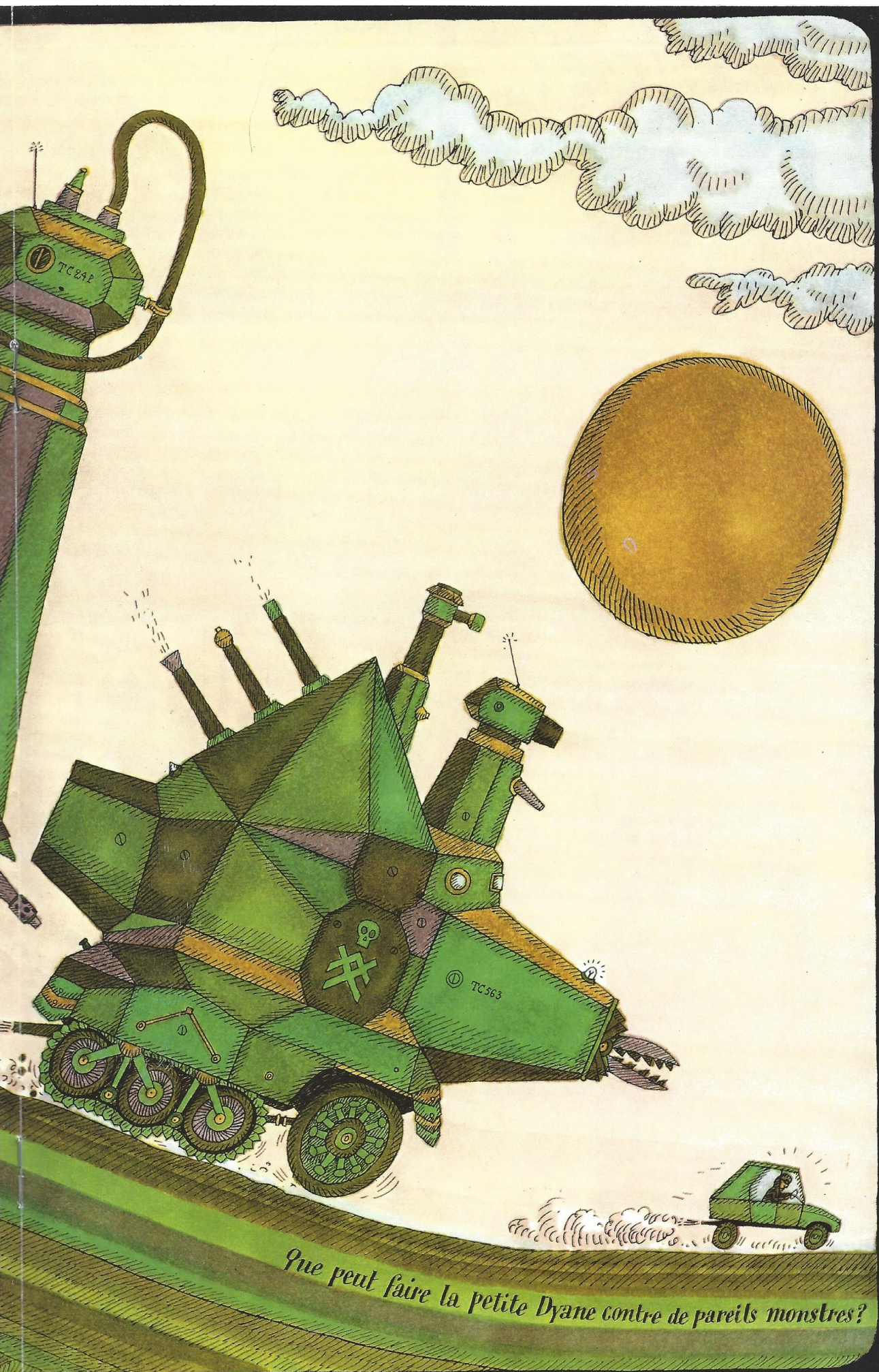


implacable

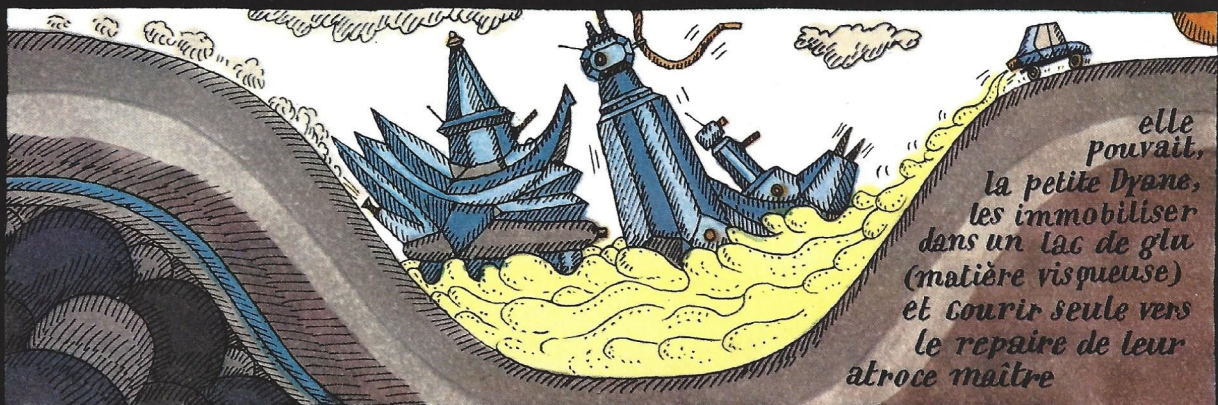
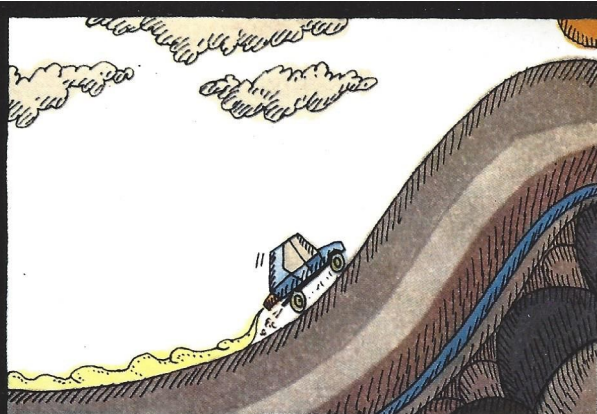
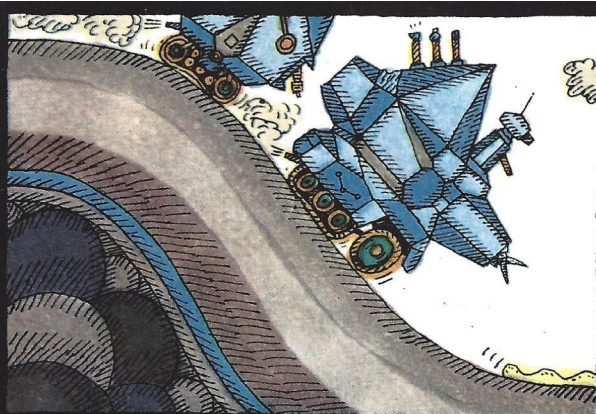




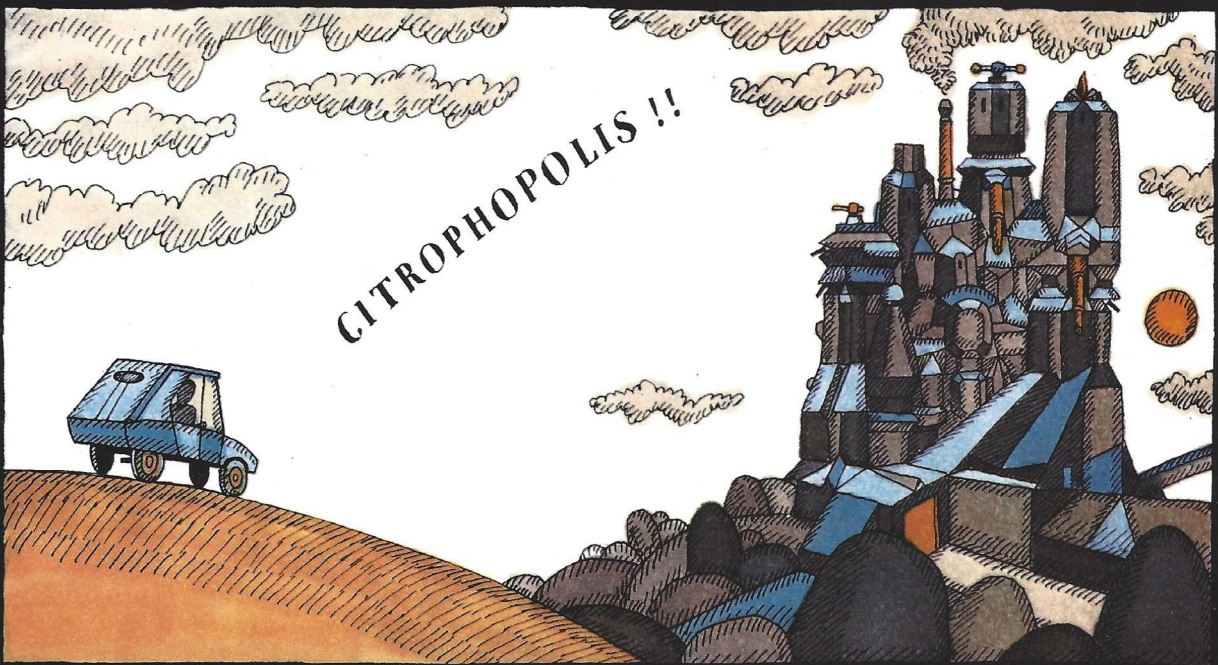
*Surgissent les épouvantables tanks citrophobiens...*



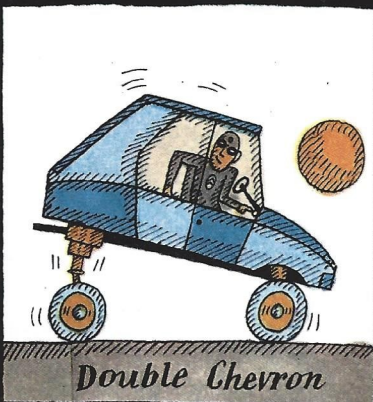
Que peut faire la petite Dyane contre de pareils monstres?



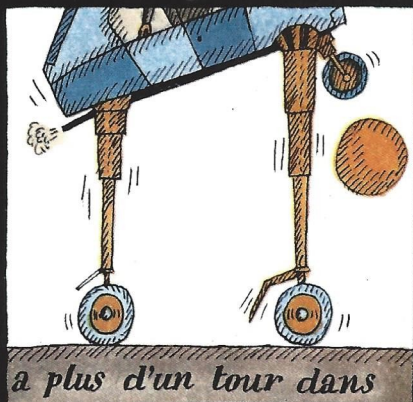
elle  
pouvait,  
la petite Dyane,  
les immobiliser  
dans un lac de glu  
(matière visqueuse)  
et courir seule vers  
le repaire de leur  
atroce maître



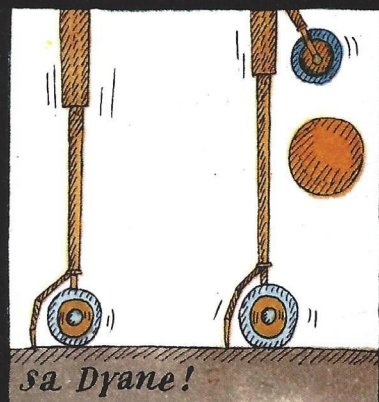
CITROPHOPOLIS !!



Double Chevron

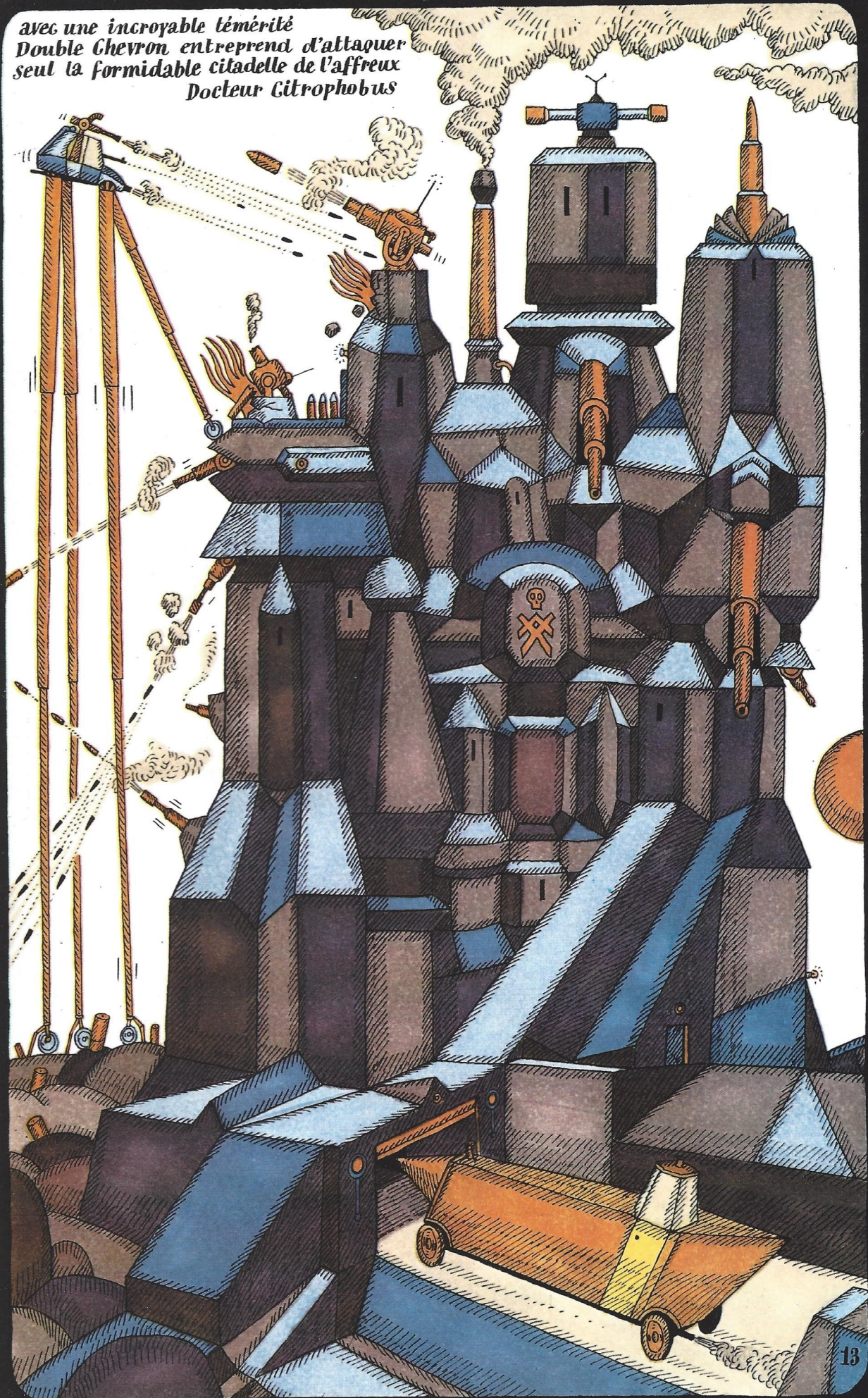


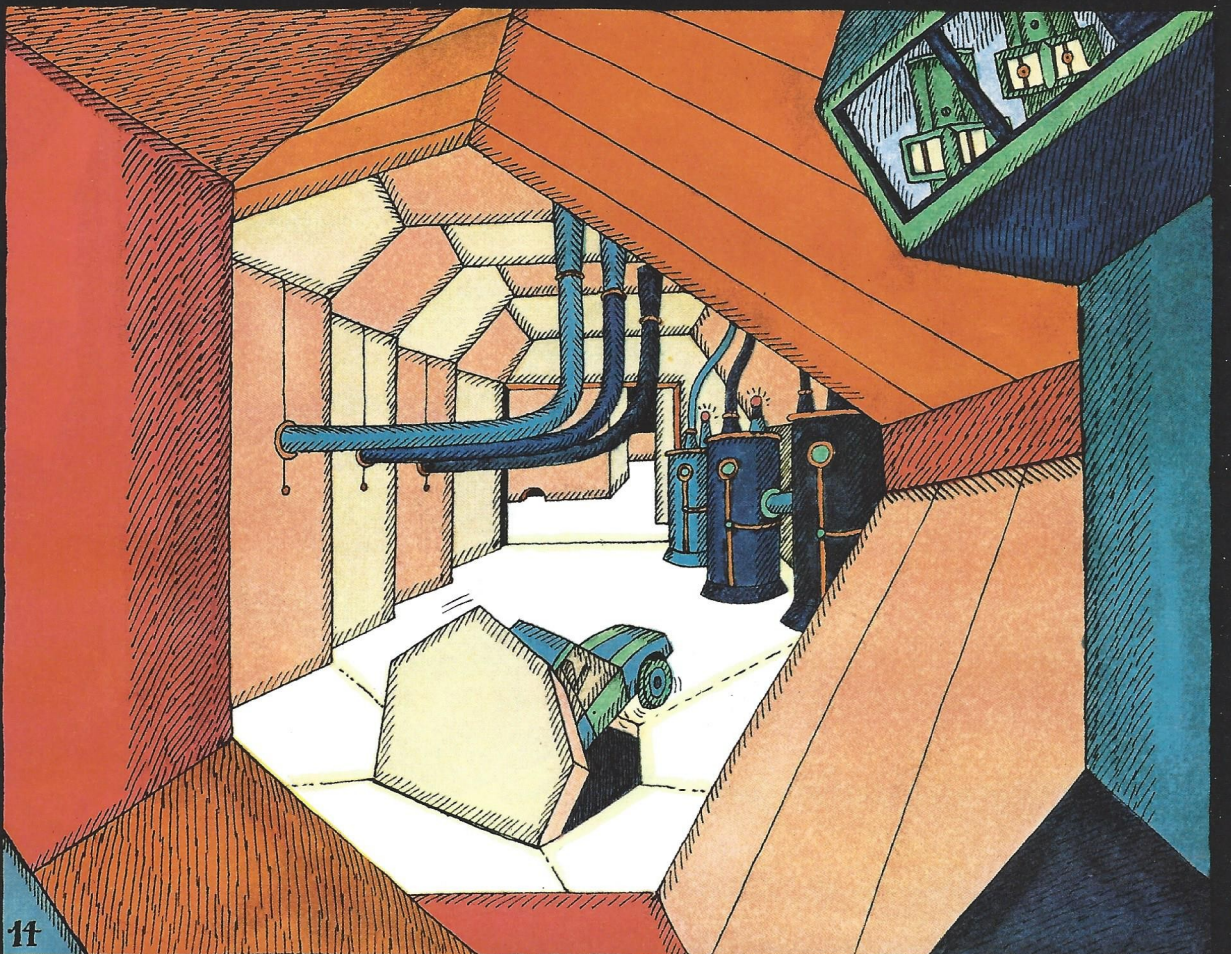
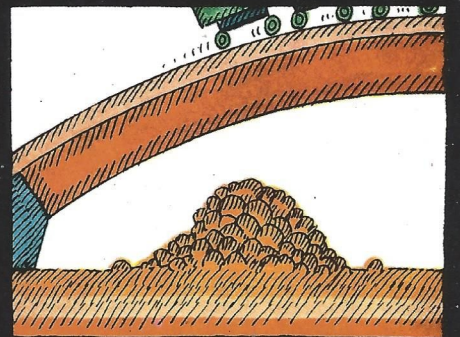
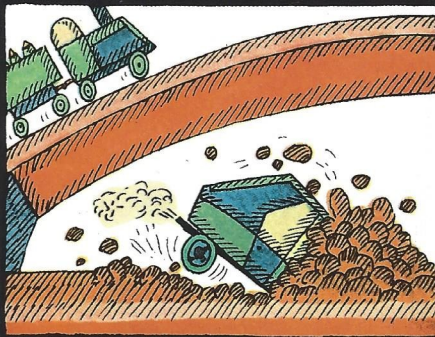
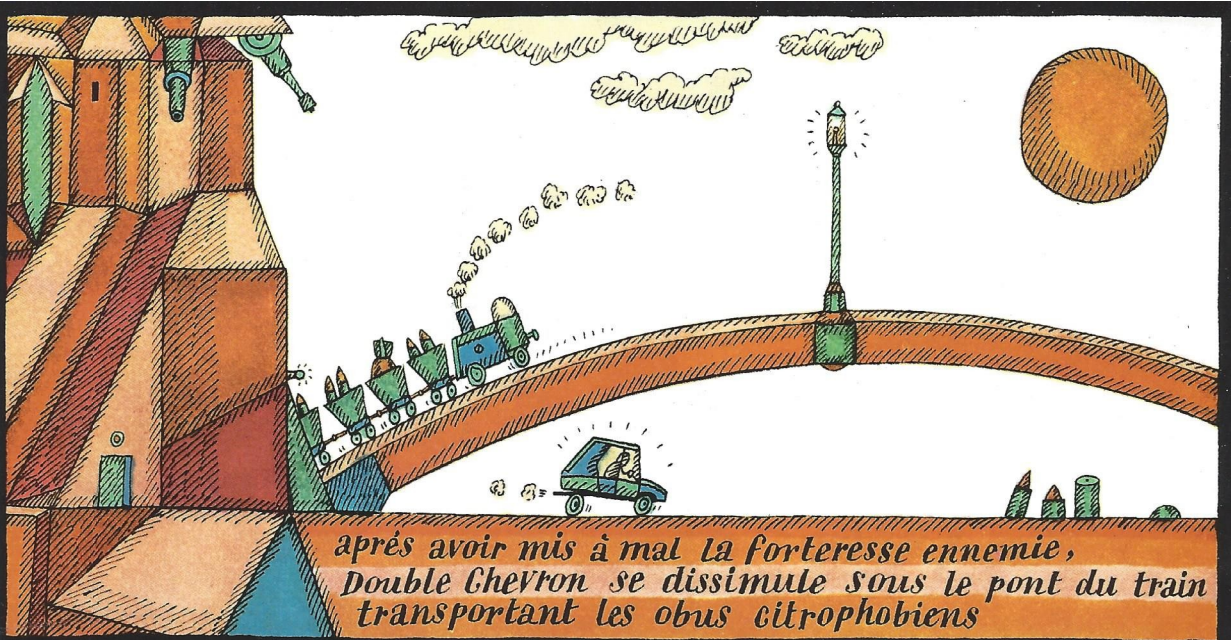
a plus d'un tour dans



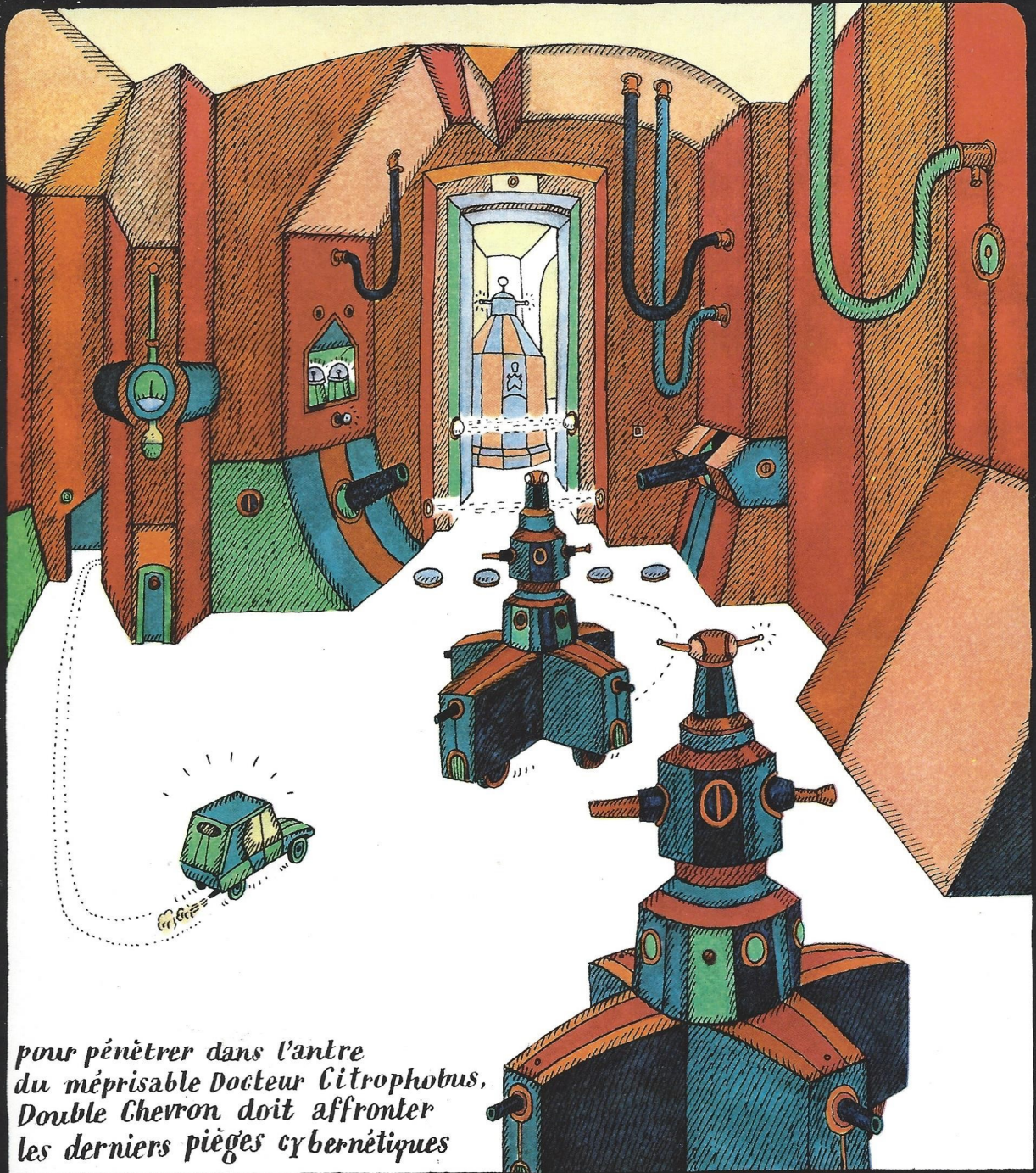
sa Dyane!

avec une incroyable témérité  
Double Chevron entreprend d'attaquer  
seul la formidable citadelle de l'affreux  
Docteur Citrophobus

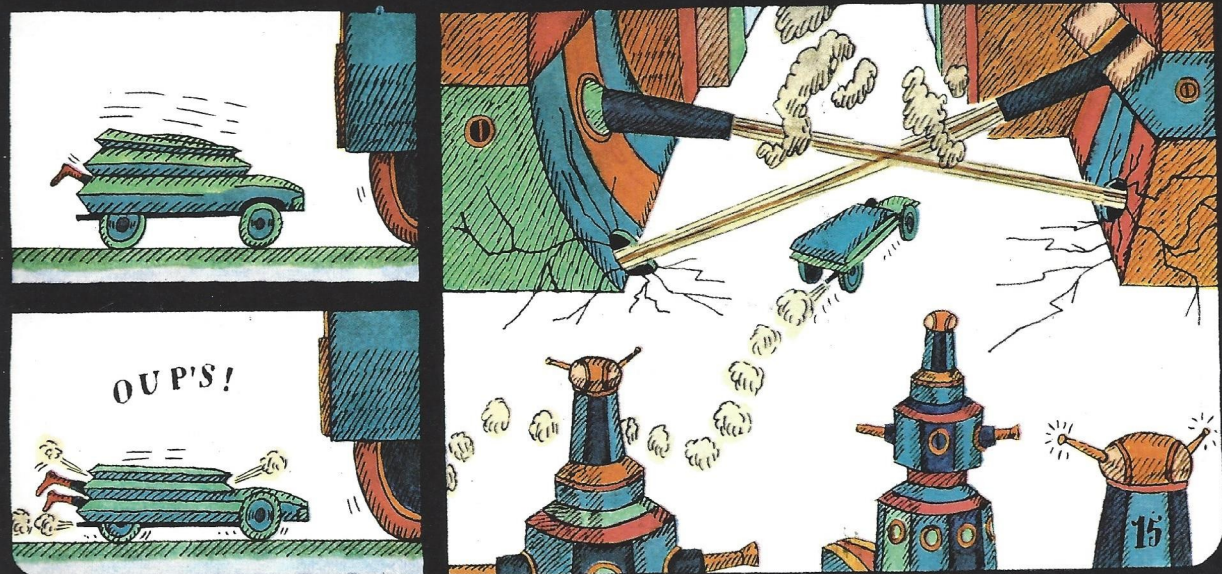




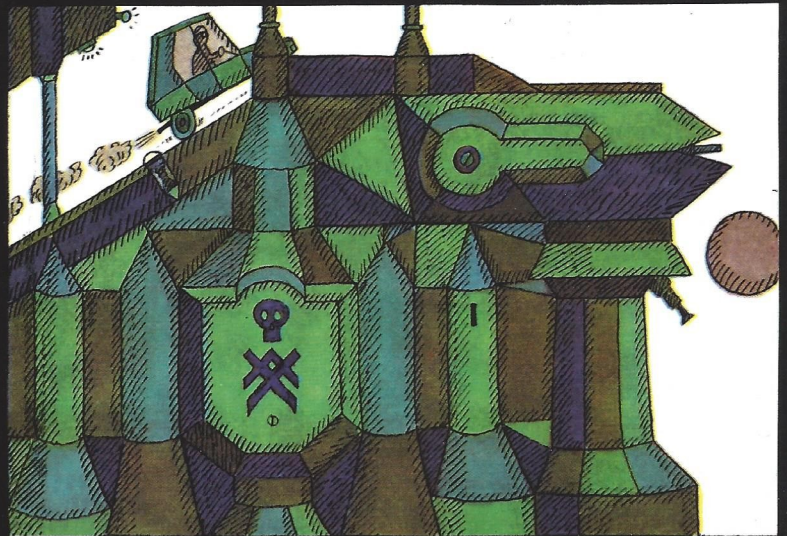
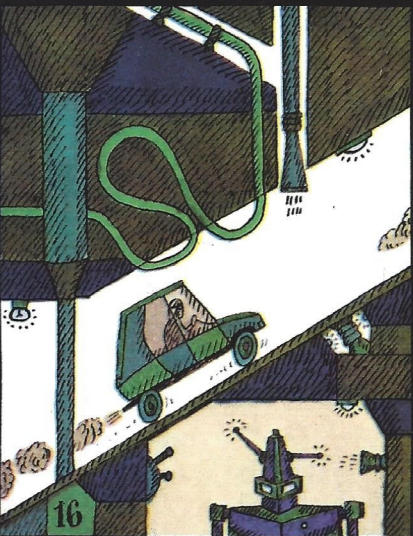
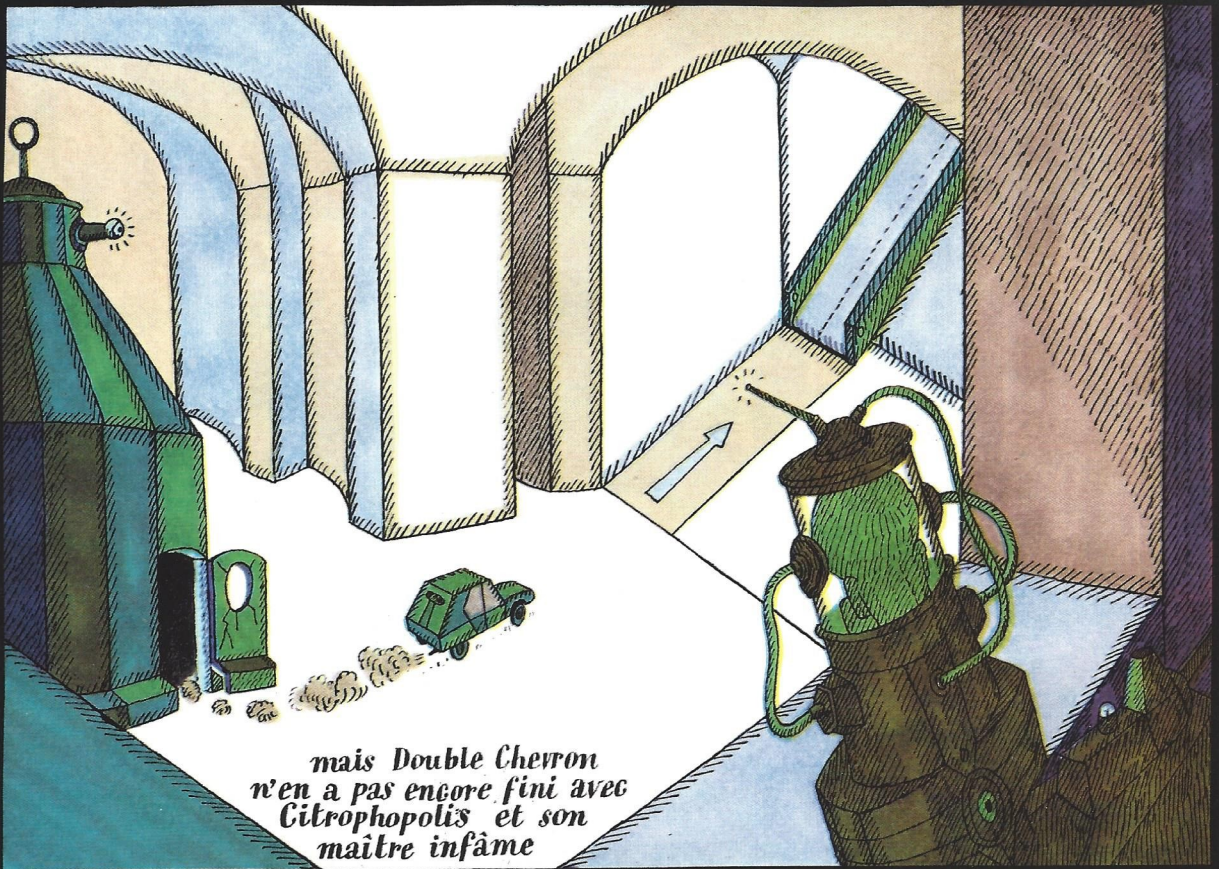
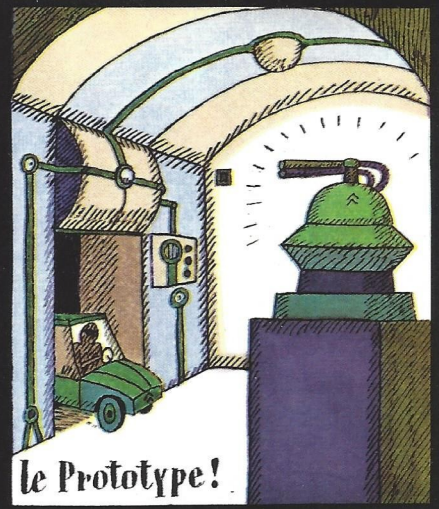
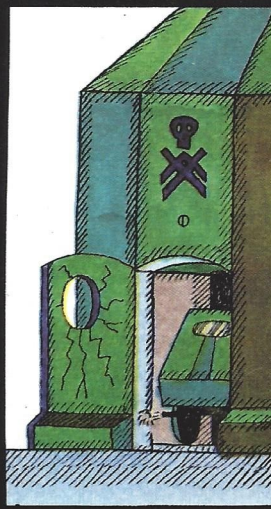
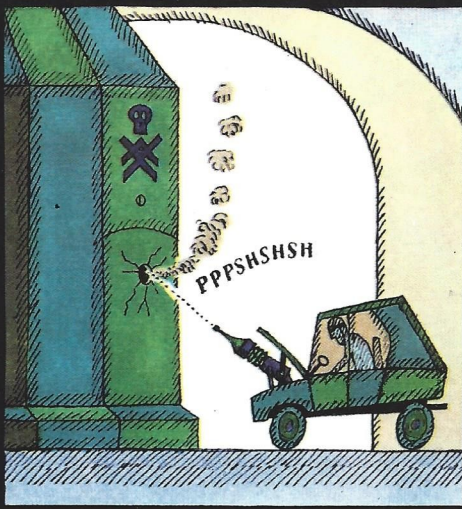




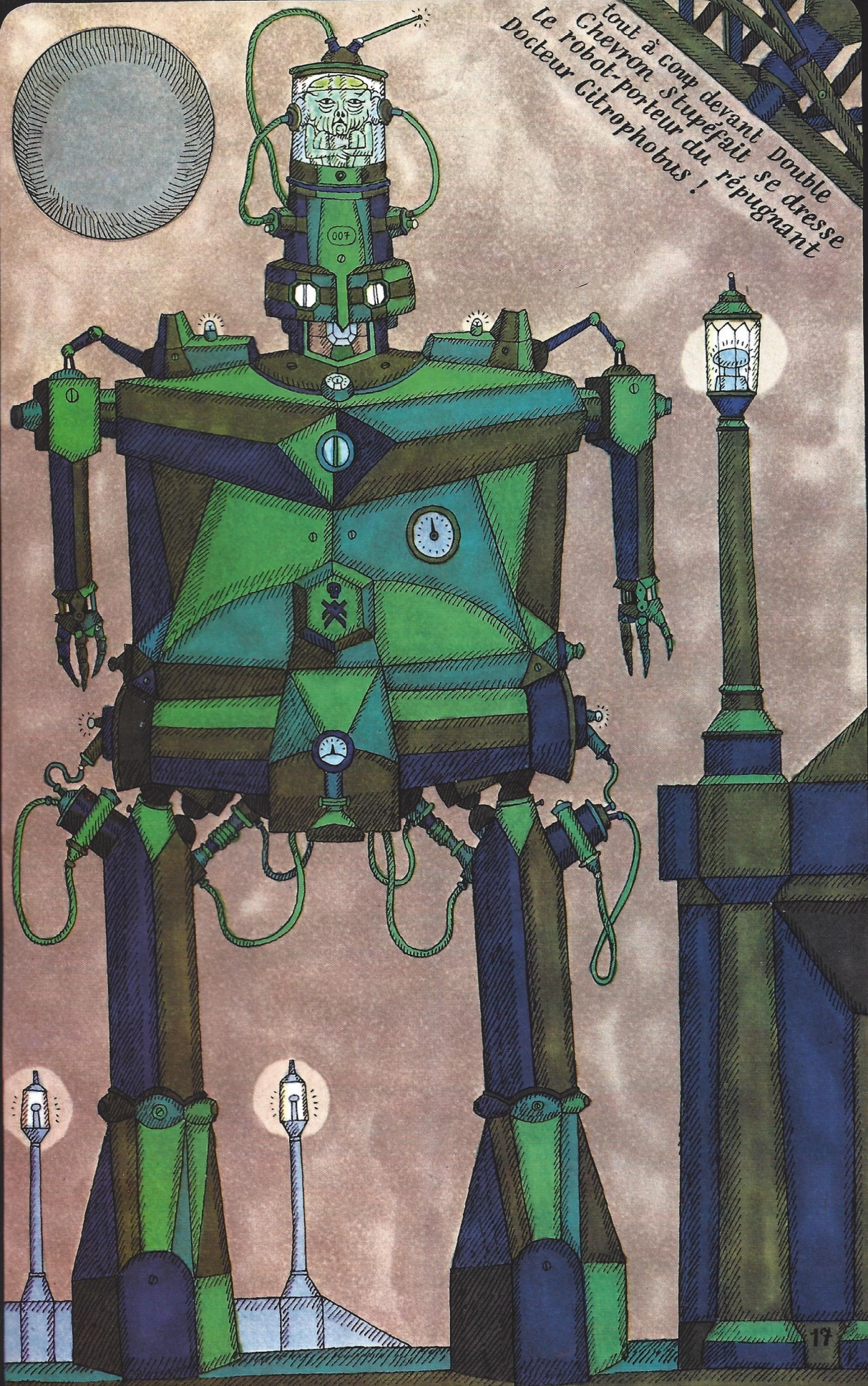
*pour pénétrer dans l'antre  
du méprisable Docteur Citrophobus,  
Double Chevron doit affronter  
les derniers pièges cybernétiques*



OUP'S!



Double  
Stupéfiant se dresse  
Le robot-porteur du répugnant  
Citrophobus !





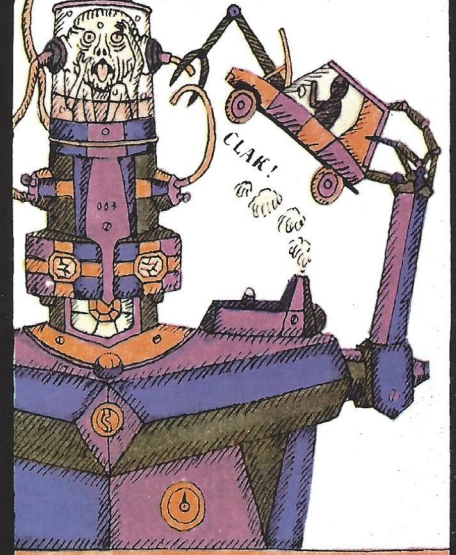
James cherche et apporte!

OK maître OK maître OK maître OK maître.

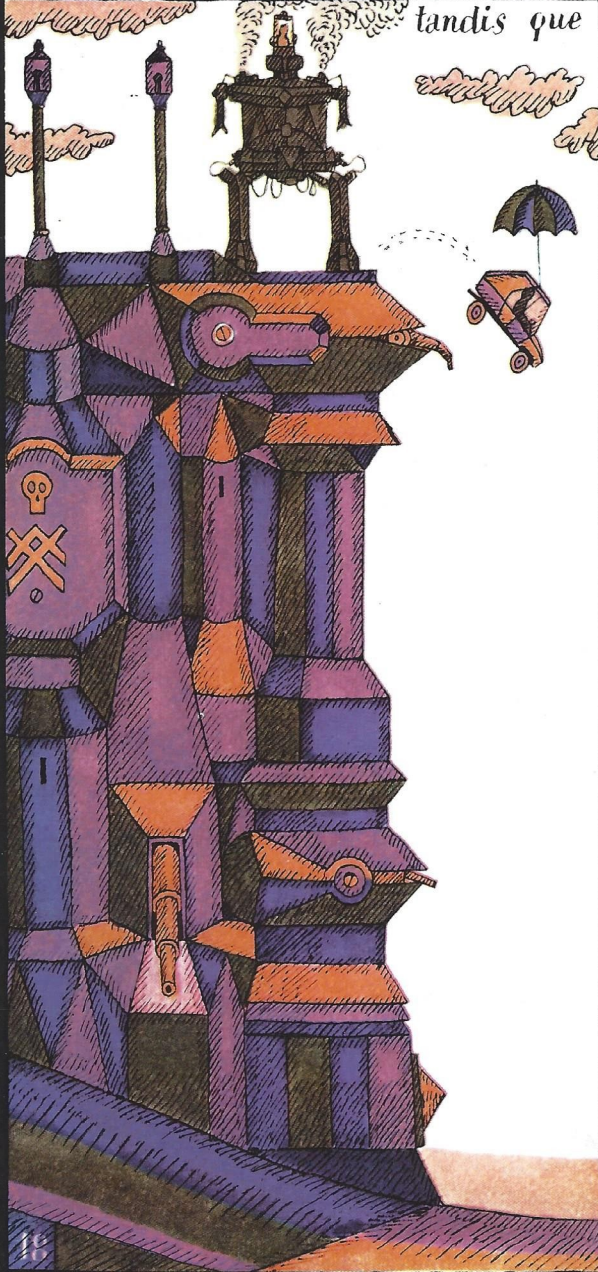
**QUI EST LE DOCTEUR CITROPHOBUS**

C'est un être ignoble et monstrueux, une sorte de foetus mégalo-céphale, un raté de génie au cerveau surpuissant. Cette abjecte entité ne peut vivre que dans du formol tiède renouvelé régulièrement. James, son robot-porteur, est un bocal servi le et perfectionné. Le hideux Docteur Citro-phobus lui dicte ses ordres par ondes cérébrales. James les exécute, dirige les autres robots, organise, supervise et enregistre tout dans Citrotopolis...

heureusement Double Chevron a le reflexe prompt:



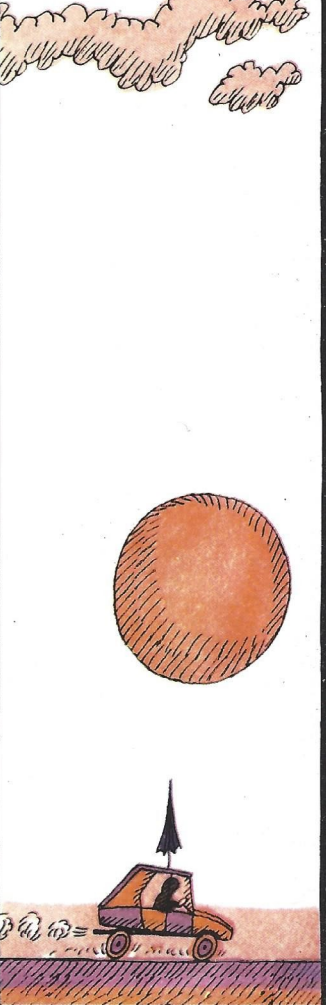
il déconnecte le bocal



tandis que

L'odieux Docteur Citro-phobus

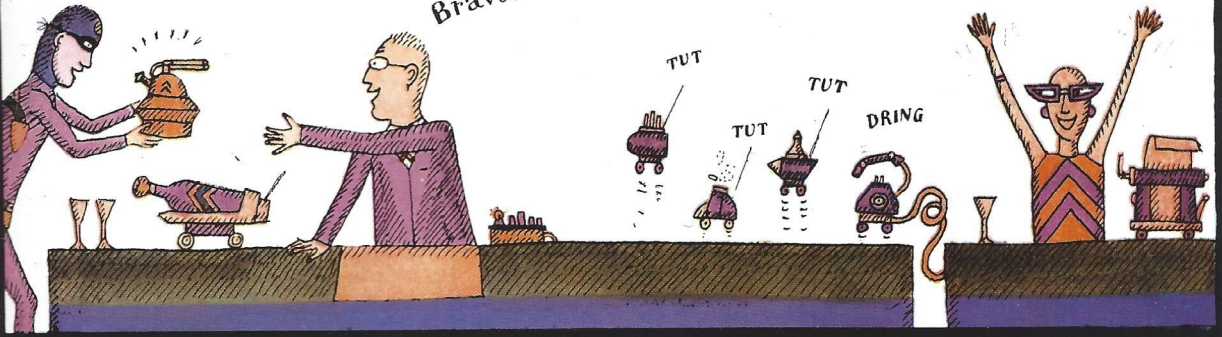
étouffe et se décompose dans son robot paralysé, Double Chevron prend le chemin du retour



Voici votre appareil, Monsieur G...

Bravo, Double Chevron!

Puel type, ce DC!



L'auteur de cette bande dessinée est un graphiste de 37 ans, Philippe Kailhenn, breton du Finistère qui travailla quelque temps en Amérique latine (Colombie). Signe particulier : n'a plus de gros orteil au pied gauche (accident) ; il conserve les phalanges dans une boîte d'allumettes. L'influence de l'art inca ajoutée à la tradition celte a produit le style kailhennien, style très particulier dont nous venons de vous soumettre un exemple.

La Dyane 6 de Double Chevron est dotée de quelques aménagements très spéciaux, mais ses caractéristiques de base sont conformes à celles du modèle de série :

**MOTEUR** : 2 cylindres à plat 602 cc (alésage 74 x course 70). Refroidissement à air. Rapport volumétrique 8,5. Culasses hémisphériques en aluminium. Filtre à air à résonateur. Puissance effective : 33 Ch SAE à 7000 t/m (28,5 C9 DIN à 6750 t/m). Couple maxi 4,3 m/kg SAE à 3500 t/m. (4 m/kg DIN à 3500 t/m).

**BOITE DE VITESSES** : de type AMI 6. 4 vitesses synchronisées + marche arrière.

**DIRECTION** : à crémaillère. Rayon de braquage 5,50 m.

**TRANSMISSION** : traction avant. Joints homocinétiques : Couple conique 8 x 33. Embrayage monodisque à sec, au choix : normal ou à commande auxiliaire centrifuge.

**SUSPENSION** : à ressorts hélicoïdaux, avec interaction longitudinale entre roue avant et roue arrière. Roues indépendantes. Amortisseurs hydrauliques. Batteur à inertie sur chaque roue.

**PNEUMATIQUES** : 125 x 380 Michelin X à chambre incorporée. Roue de secours sous le capot pour dégager le compartiment arrière.

**FREINS** : hydrauliques sur les 4 roues. Tambours avant à la sortie du différentiel. Frein de secours à main à verrouillage de sécurité agissant sur roues avant.

**ÉLECTRICITÉ** : Alternateur 12 v. Quatre clignotants (deux dans les ailes avant, deux dans les feux arrière). Inclinasion du faisceau des phares réglable de l'intérieur de la voiture. Avertisseur et éclairage commandés par manette sous le volant. Essuie-glace électrique.

**CARROSSERIE** : Châssis plate-forme, avec longerons incorporés. Cinq portes, dont le hayon arrière à deux positions d'ouverture (une à commande intérieure, l'autre à commande extérieure).

**POIDS ET ENCOMBREMENT** : Poids ODM 585 kg. Poids total en charge 930 kg. Longueur hors tout 3,90m. Largeur hors tout 1,50 m. Hauteur hors tout 1,54 m (à vide). Volume du coffre 250 dc.

**CAPACITÉS** : Essence 25 litres. Huile moteur 2,5 litres. Huile boîte de vitesses 1 litre.

**PERFORMANCES** : Vitesse maximum 114 km/h. Consommation moyenne 5,6 litres aux 100 km à 70 km/h.

*Double Chevron's Dyane 6 has some very special features, but its basic technical specifications are those of the standard model :*

**ENGINE** : 602-cc flat twin (bore 74 mm, stroke 70 mm). Air cooled. Compression ratio 8.5:1. Hemispherical aluminium cylinder heads. Resonator-fitted air filter. Effective horsepower : 33 HP SAE at 7,000 r.p.m. (28,5 HP DIN at 6,750 r.p.m.) Max. torque 4.3 mkg (31.1 lb.ft.) SAE at 3,500 r.p.m. (4 mkg (28.9 lb.ft.) DIN at 3,500 r.p.m.).

**GEAR-BOX** : AMI 6 type. Four synchronized speeds + reverse.

**STEERING** : rack and pinion type. Turning radius about 18 ft.

**TRANSMISSION** : Front-wheel drive. Homokinetic couplings. Mitre gearing ratio 8x35. Single-plate dry clutch, normal or with auxiliary centrifugal control.

**SUSPENSION** : helical springs, with longitudinal interaction between front and rear wheel. Independent wheels. Hydraulic shock absorbers. Inertia dampers.

**TYRES** : 125 x 380 Michelin X with built-in inner tube. Spare wheel under bonnet to free the rear compartment.

**BRAKES** : Hydraulic, on all four wheels. Front drums on differential output shafts. Hand brake with safety lock acting on front wheels.

**ELECTRIC SYSTEM** : 12V alternator. 4 trafficator lights (two in front wings, two in rear lights). Headlamps sunk into the wings, beam dip adjustable from inside the car. Horn and lighting controlled by a lever under the steering wheel. Electric windscreen wiper.

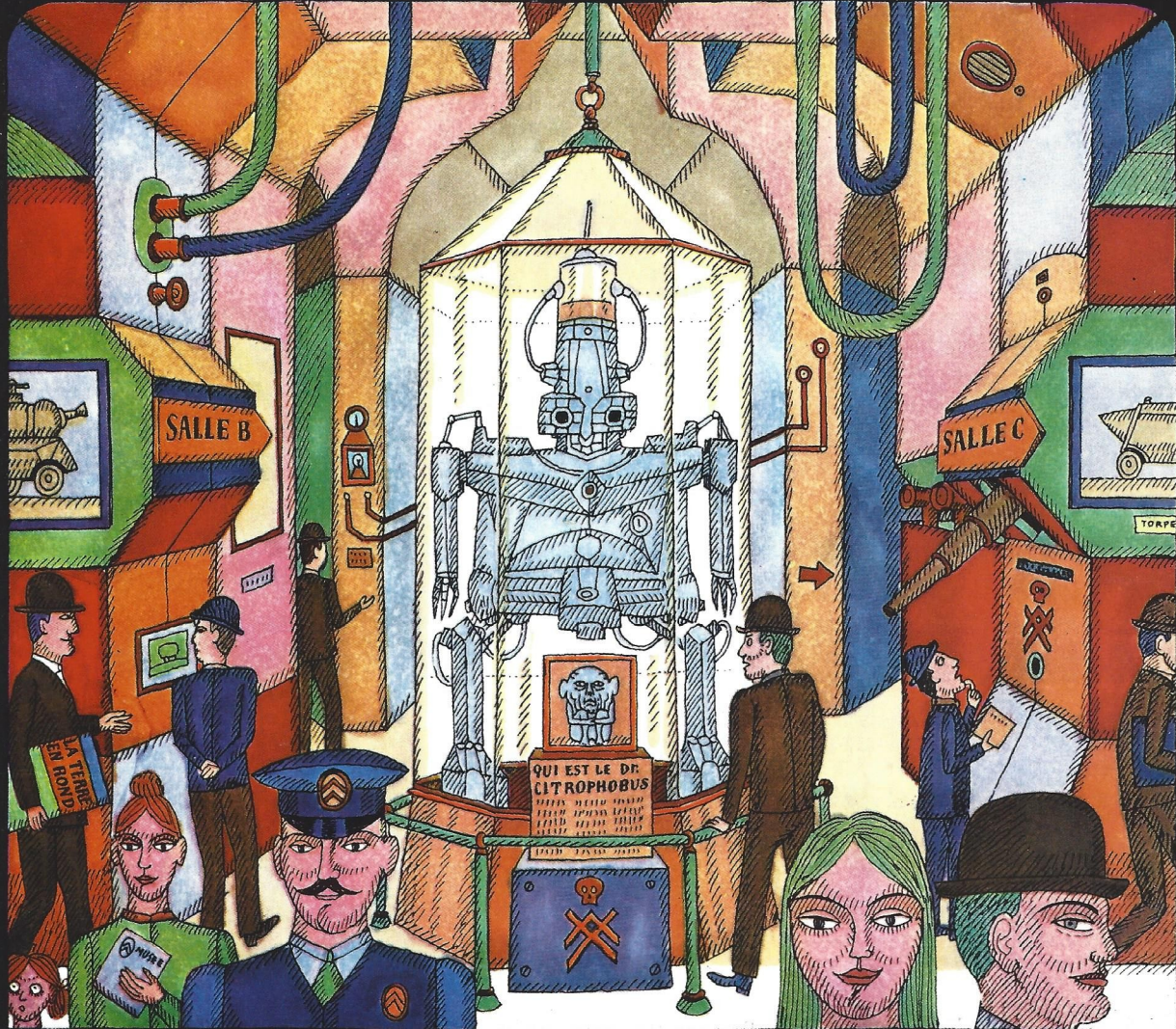
**BODY** : platform chassis with built-in side members. 5 doors, of which the tailgate has two open positions, one controlled from inside, the other from outside.

**WEIGHT AND OVERALL MEASUREMENTS** : Weight in working order : 1,290 lbs for the Dyane 6, 1,323 lbs for the "Comfort" Dyane 6. All up weight 2,050 lbs. Overall length 12'9 1/2". Overall width 4'11". Overall height (empty) 5'0 1/2". Volume of luggage compartment 8.8 cu.ft.

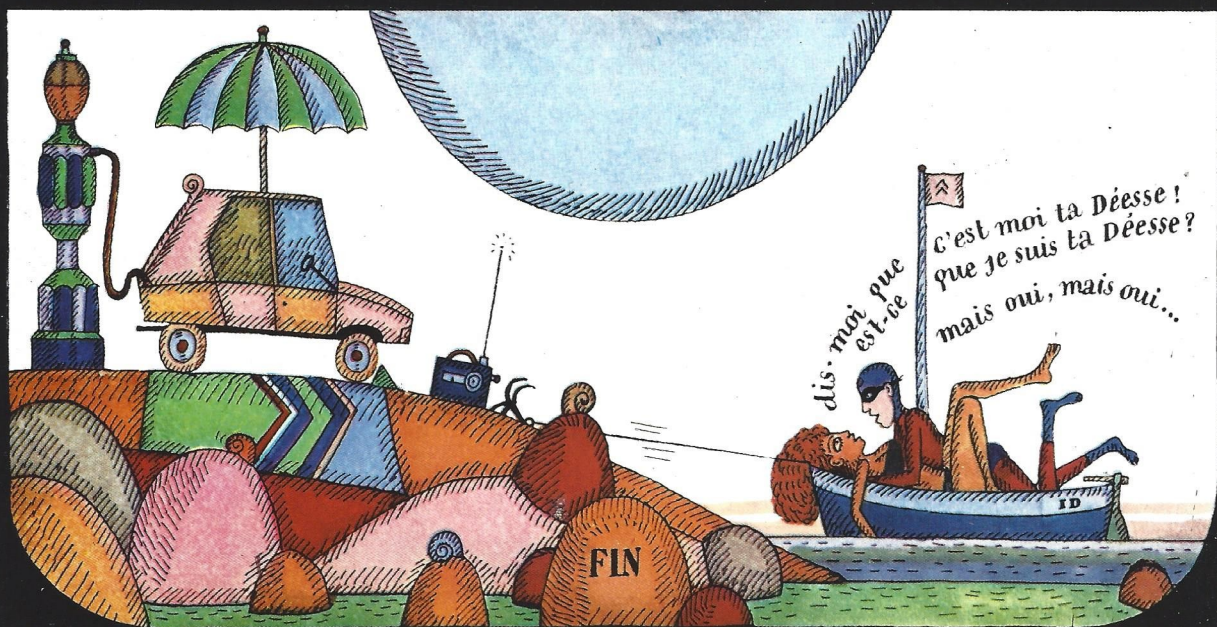
**CAPACITIES** : Petrol tank 5.5 gals... Engine oil 4,4 pints. Gear-box oil 1.75 pints.

**PERFORMANCE FIGURES** : Max. speed 71 m.p.h..

*The author of this cartoon strip is a 37-year-old artist named Philippe Kailhenn, a Breton from Finistère, who for some time Worked in Latin America (Colombia). Special peculiarity : has no big toe on his left foot (accident); he keeps its phalanges in a match-box. The influence of Inca art on Celtic tradition has produced the Kailhennian style—most unusual.*



*Le château maléfique du repoussant Docteur Citrophobus est devenu musée national. Il fait les délices des ingénieurs et des psychiatres. Chaque Jeudi les enfants des écoles vont y apprendre que le crime ne paie pas. Quant à Double Chevron, il est retourné à ses activités préférées, en attendant de nouvelles aventures... A quelques tours de roues, sa Dyane inséparable est au repos, fraîche et rose, immarcescible.*



**AU TAP, LUCETTE POINTET  
TAPE MAIS GAGNE  
(LA COUPE DES DAMES)**

162 équipages étaient au départ du second rallye portugais T.A.P., long de 3.500 km, disputé du 23 ou 27 octobre. Après 1.000 km de parcours de concentration qui menaient les participants à Madrid, le véritable rallye commençait : 2.500 km d'itinéraire commun avec deux circuits de vitesse, cinq tronçons chronométrés et une épreuve de maniabilité. Dans la seconde partie de l'itinéraire commun Lisbonne-Porto-Lisbonne, les difficultés naturelles, routes sinueuses et étroites, semées de nids de poule, pistes de rocaïlles et de terre, ou lits de rivières, furent augmentées par de très mauvaises conditions atmosphériques. 13 voitures seulement furent classées à l'arrivée à Lisbonne, dont deux Citroën DS 21.

Les autrichiens R. Bochnicek-V. Erwin (DS 21) sont 6<sup>e</sup> au classement général, et Lucette Pointet-Michèle Véron (DS 21), seul équipage féminin à terminer, s'adjuge la coupe des Dames et la première place dans le groupe des voitures de tourisme de série, 12<sup>e</sup> au classement général. Cette performance prend encore plus de valeur si l'on sait que Lucette Pointet fit une erreur de parcours : alors qu'elle arrivait la première dans un petit village où la foule mal renseignée s'était massée sur une mauvaise route, elle suivit naturellement le chemin tracé par la haie de curieux.

Dé plus, vers la fin du rallye Lucette Pointet, gênée par un trou, a serré la muraille d'un peu près, ce qui lui enleva tout espoir de conserver la troisième place qu'elle détenait jusqu'alors.

**NO HEEL T.A.P.S FOR LUCETTE !  
DIDN'T SHE WIN  
THE LADIES' CUP ?**

*There were 162 teams toeing the line for the second T.A.P. rally in Portugal—a 2175—mile jaunt fought out between 23 and 27 October ; 1553 miles on a common course with two speed circuits, five clocked stretches and a manœuvrability test. During the second part of the common Lisbon—Oporto—Lisbon stretch, natural difficulties (narrow sinuous roads, dotted with potholes, tracks splattered with stones and loose earth, or wet river beds) were magnified by appalling atmospheric conditions, with rain and fog. As the miles went by a mere 13 cars were classified upon arrival, and among them 2 Citroën DS 21s.*

*Two Austrians, R. Bochnicek and V. Erwin (DS 21) were 6th in the general classification, while Lucette Pointet and Michèle Véron (DS 21), the only feminine team to finish, walked away with the Ladies' Cup—and first place in the standard production tourist cars group, not to mention 12th place in the general classification. This performance takes on a particular lustre if one realises that Lucette Pointet made a mistake in her itinerary : as she was arriving in the lead at a small village where the crowd, who obviously was ill-informed, had gathered on the sides of a road leading the wrong way, she quite naturally followed the road traced out by the bystanders... and only noticed her mistake 5 miles further on.*

*Moreover, towards the end of the rally Lucette Pointet, bothered by a pothode, got a little too close to the wall : this robbed her of the last hope she had of keeping the third place she had held up to then.*

rallyes

Photo Avila (Citroën 7.53)



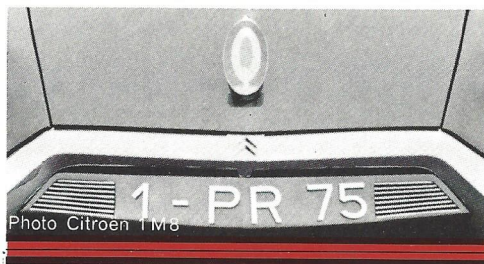


Photo Citroën 1 M2

## LA NOUVELLE VOITURE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

En novembre, une nouvelle voiture d'apparat pour la Présidence de la République française a été remise au Général de Gaulle par M. Pierre Bercot, président directeur général de Citroën S.A.

Immatriculée 1 PR 75, elle est destinée à remplacer dans les cérémonies et les cortèges la berline en service à l'Élysée depuis 1954. C'est une traction avant Citroën à suspension hydropneumatique, à carrosserie et aménagements spéciaux. Elle mesure 6,53 m de long et 2,13 m de large. Empattement 3,78 m. Voie avant 1,71 m. Voie arrière 1,67 m. Poids à vide en ordre de marche 2.260 kg. Poids total en charge 2.660 kg. Moteur DS 21 (2,175 l). Boîte à 4 vitesses dérivée de celle de la DS 21. Direction à assistance augmentée. Freins assistés, à disques à l'avant. Si volontairement une vitesse de pointe élevée n'a pas été recherchée, par contre la nouvelle berline est capable de rouler plusieurs heures à des vitesses très lentes (défilés) même par les températures les plus élevées.

La carrosserie, de couleur gris alizé pour la caisse et gris argenté pour le pavillon, comporte deux compartiments entièrement garnis de cuir et de bois précieux, séparés par une glace galbée.

Le compartiment avant est destiné au conducteur et à un aide de camp.

Les dimensions du compartiment arrière ont été largement calculées (largeur aux épaules 1,60 m; longueur centrale 1,37 m) pour laisser la plus grande aisance aux passagers. Deux places principales face à la route sont séparées par un large accoudoir, éclipable à volonté, il libère éventuellement une troisième place. Faisant face aux places principales, un siège rabattable, dos à la route, peut servir pour un interprète.

Les aménagements comportent : commandes électriques des glaces de portières. Interphone entre les deux compartiments : de l'arrière on peut toujours appeler l'avant, mais l'inverse n'est possible que si l'arrière l'autorise. Les micros sont disposés dans les accoudoirs arrière et au centre de la planche de bord, de façon

*In November, a new state car for the Presidency of the French Republic was handed over to General de Gaulle by Mr. Pierre Bercot, Chairman and Executive Director of Citroën S.A.. Its number plate reads 1 PR 75, and the car is intended to replace, for ceremonial and processional work, the saloon in service at the Elysée Palace since 1954. It is a front-wheel-drive Citroën with hydropneumatic suspension, and its coachwork and interior lay-out are quite special. It is 21'5" long and 7' wide. Its has a 12' 4 3/4" wheel base. Front track 5' 7 1/4", rear track 5' 5 3/4". Weight empty, in working order : 4,982 lbs. All up weight : 5,864 lbs. DS 21 engine (2,175 cc = 132.7 cu. ins.). 4-speed gear-box derived from that of the DS 21. More heavily assisted steering. Assisted brakes with discs on front wheels. While a high top speed was purposely not aimed at, the new saloon can run for several hours at very slow speeds (for processions etc.) even in the hottest weather.*

*The body is alizé grey, the roof silver-grey. The coachwork comprises two compartments entirely upholstered in leather and decorated with rare wood ; they are separated by a curved window.*

*The forward compartment is intended for the driver and an A.D.C..*

*The dimensions of the rear compartment are very generously calculated (width at shoulder height 5'3", length in centre 4'6") to leave the passengers complete freedom of movement. Two main seats facing forward are separated by a wide retractable elbow-rest, which can make room once up for a third passenger. Opposite the principal seats, a flap-down seat with its back to the road can house an interpreter.*

*Special items include ; electrically operated door windows (controlled by the driver or*



Photo Citroën 1 M2



telle que les interlocuteurs puissent parler sans déplacer la tête.

Les commandes d'interphone, de glaces de portières, de plafonnier sont regroupées dans l'accoudoir de chaque place arrière avec l'allume-cigares, le cendrier et le conditionnement d'air.

Poste récepteur de radio avec antenne à déploiement électrique automatique dans le compartiment avant. Mélangeur pour écoute au choix : à l'avant, à l'arrière ou dans les deux compartiments.

Dans le compartiment arrière : un petit bar abrite deux verres et deux bouteilles, un coffret de communication permet la transmission de documents entre les deux compartiments.

Conditionnement d'air : de l'air réfrigéré peut être envoyé, à température et débit réglables à la demande, dans le compartiment arrière; de l'air chaud, à température réglable, peut être pulsé dans chacun des compartiments avant et arrière; le compartiment avant peut être ventilé par air pulsé pris à l'extérieur. Le conducteur a en permanence devant les yeux un thermomètre qui le renseigne sur la température régnant dans le compartiment arrière et lui permet de régler cette température à la demande.

Éclairage extérieur : dispositif optique de 4 phares dont 2 auxiliaires à iode à longue portée. 4 phares de recul incorporés aux feux arrière. Les fanions latéraux de la Présidence sont chacun éclairés par un projecteur spécial encastré dans le pare-chocs. Cocarde lumineuse sur le capot.

L'alimentation électrique est assurée par deux alternateurs de 35 A sous 12 V débitant chacun sur un groupe de batteries : un groupe alimente la climatisation (chauffage et réfrigération), le second alimente les autres servitudes du véhicule.

by any passenger). Indirect interior lighting in the rear compartment coming from a roof light in the front compartment. Intercom between compartments : the front can always be called from the rear, but the converse is only true when the rear compartment allows it. Microphones are mounted in the rear arm rests and in the centre of the fascia, so that speakers can talk without moving their heads.

Intercom, door-window and roof-light controls are grouped in each rear-seat arm rest, together with the cigar lighter, the ashtray and the air conditioning.

In the forward compartment, there is a radio receiver with an automatic, electrically extended aerial. Mixer to allow listening-in as required : front or rear compartments, or both.

In the rear compartment, a small bar houses two glasses and two bottles, and a communicating hatch makes it possible to pass documents.

Air conditioning : refrigerated air, with adjustable flow and temperature, can be directed into the rear compartment ; hot air at the required temperature can be pulsed into the front or rear compartments, while cold air from outside can be used to ventilate the forward compartment.

Road lights : 4-headlight optics, including 2 iodine-lamp longrange head lights. 4 backing lights built into the rear lamps. The presidential side-flags are each lit by a special spotlight sunk into the bumper. A luminous rosette is visible on the bonnet.

Electric power supply is provided by two 12-V, 35-amp alternating generators of which each feeds a group of batteries : one of these groups copes with climatization, while the other supplies power to the vehicle's other automatic functions.



Photo Citroën 1 M9



Photo Citroën 1 M9

# un mariage à Tamanrasset

Prix Citroën du Tour du monde 1968, Elisabeth et Daniel Gilmont ont parcouru depuis Bruxelles 12 000 km en Dyane pour se marier dans la chapelle du père de Foucauld au pied du Hoggar.

Deux belges : Elisabeth (petite, douce, ravissante, née à Bruges, licenciée en économie) et Daniel Gilmont (très grand, très maigre, un peu barbu, les goûts et le physique de Philéas Fog. Au cours de ses études d'ingénieur il bifurque vers la photographie et les voyages : il est reporter photographe et professeur à l'Ecole des Arts Déco de Bruxelles). Ils voulaient se marier mais pas comme tout le monde. Ils choisirent la chapelle du Père Charles de Foucauld à Tamanrasset, au pied du Hoggar. Pour un budget de jeune ménage c'est un long voyage. Ils décidèrent de l'effectuer avec la voiture qui leur parut la plus économique : la Citroën Dyane 6. Il nous fallait aussi le confort, dit Elisabeth. Au bout de 12 000 km dont plus de 4 000 de piste de sable et de rocailles, avec des écarts de température allant jusqu'à 40°, la Dyane 6 a démontré une autre de ses qualités : sa robustesse. Après avoir traversé sans encombre la France et l'Italie, la Tunisie, la mer de dunes dorées du grand Erg oriental et le plateau sauvage du Tademaït, ils furent, selon leur vœu, mariés à Tamanrasset par un père blanc qui s'y trouve depuis 20 ans (c'était le premier mariage qu'il y célébra). Après un séjour dans un campement de Touaregs, Elisabeth et Daniel revinrent en Belgique par l'Espagne, désormais unis pour le meilleur et pour le pire. Un bonheur n'arrive jamais seul : peu après leur retour, ils recevaient le prix (10 000 F français) décerné chaque année au voyage le plus intéressant effectué en 2 CV ou en Dyane.

*Citroën Round-the-World Prizewinners for 1968, Elisabeth and Daniel Gilmont covered 7,455 miles from Brussels in a Dyane. Why? To get married in Father de Foucauld's chapel at the foot of the Hoggar range.*

*Two Belgians : Elisabeth (tiny, sweet and lovely ; born in Bruges ; has a degree in economics) and Daniel Gilmont (very tall, very wiry, somewhat bearded, with the tastes and physique of Phileas Fogg of 80-day circumnavigation fame. While studying to become an engineer, he veered towards photography and travel : he is now a photo-reporter, and teaches at Brussels School of Decorative Arts). They wanted to get married, but not like the common herd. So they chose the Chapel of Father Charles de Foucauld at Tamanrasset, at the foot of the Hoggar Mounts. Where a newly-weds' budget is concerned, that is quite a long trip. They decided to do it in the car which seemed to them most economical : the Citroën Dyane 6 - "For", said Elisabeth, "we also needed comfort ; wasn't it our honeymoon ?" After 7,455 miles, of which some 2,500 over sandy or stony tracks, with differences in temperature reaching 40 °C (72 °F), the Dyane 6 demonstrated of another of its qualities : its resistance under the toughest conditions. After crossing France and Italy, Tunisia, the sea of golden dunes in the Great Eastern Erg and the wild Tademaït plateau without incident, they were, according to their fondest desires, married by a White missionary father who has been on the spot for the last 20 years (this was the first wedding he had celebrated in the chapel). After a stay in a Tuareg camp, Elisabeth and Daniel drove back to Belgium via Spain, after their return, they received the prize of 10,000 French Francs awarded each year for the most journey in a 2 CV or a Dyane.*



Photo Gilmont (Citroën 8.147)

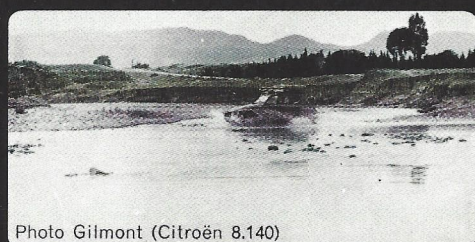
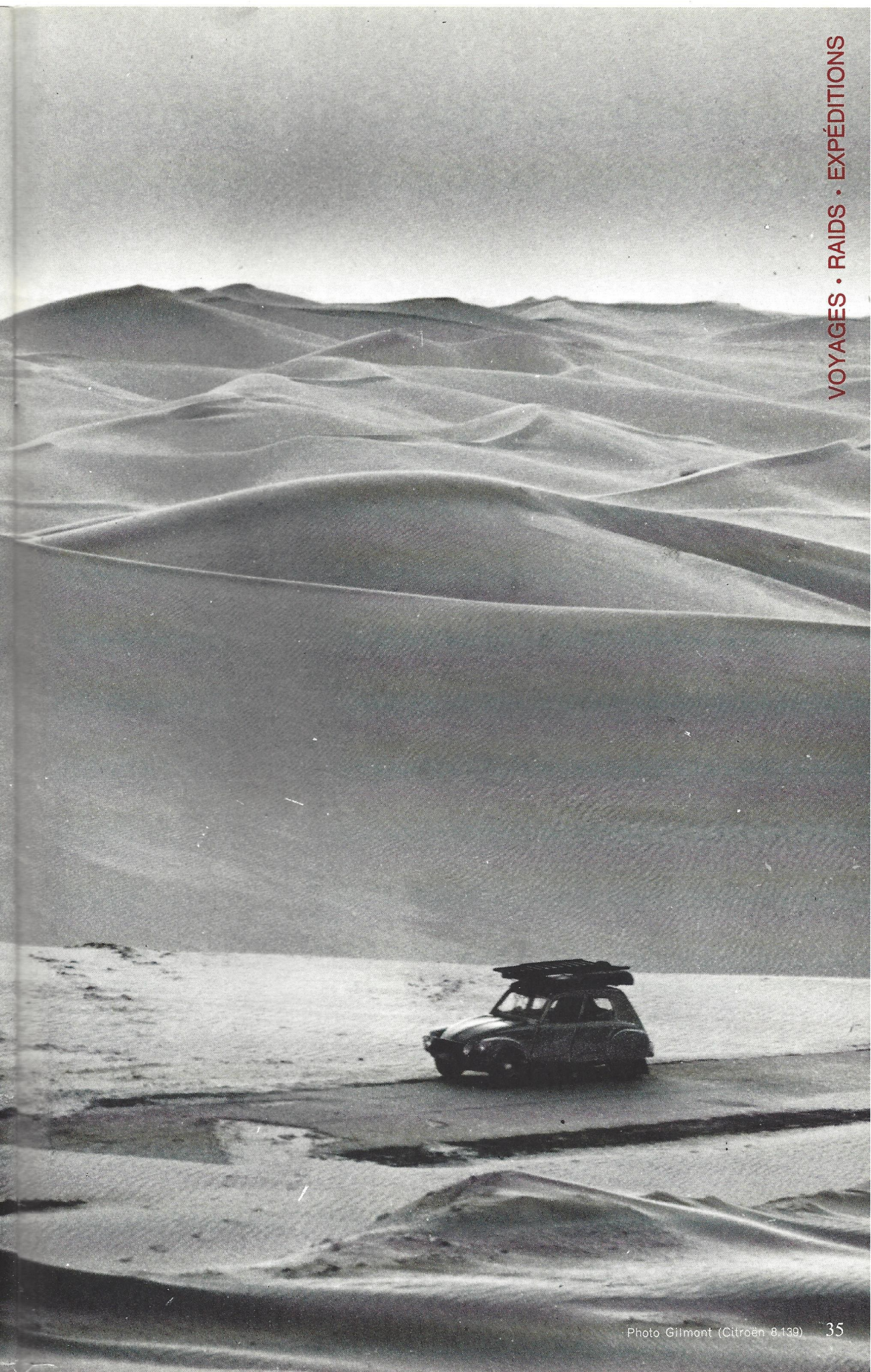


Photo Gilmont (Citroën 8.140)



Photo Gilmont (Citroën 8.141)



# PHOTOTHÈQUE *MEHARI*



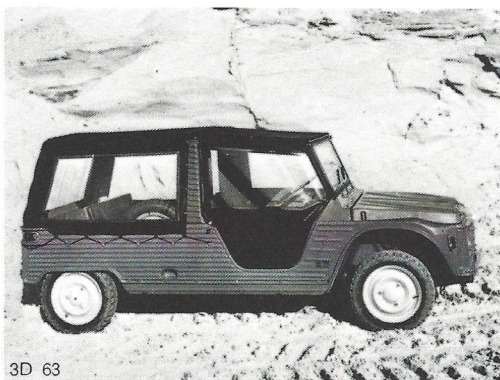
3D 65



3D 61



3D 73



3D 63



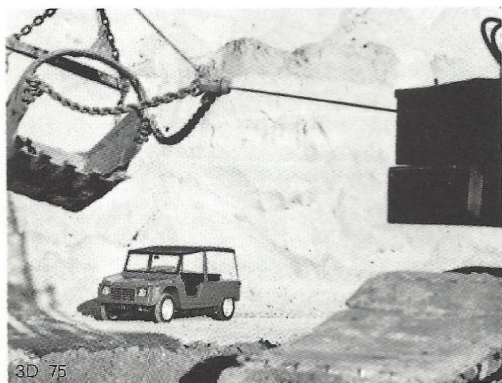
3D 62

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.*



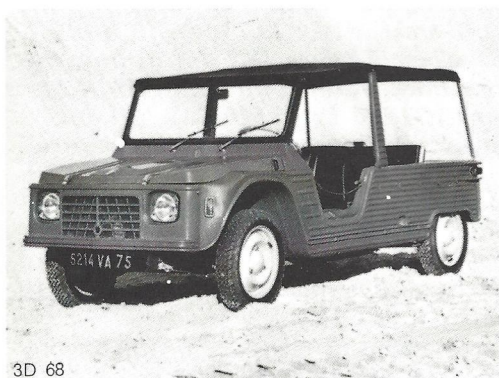
3D 74



3D 75



3D 83



3D 68



3D 76



# CHEZ L'ANTIQUAIRE

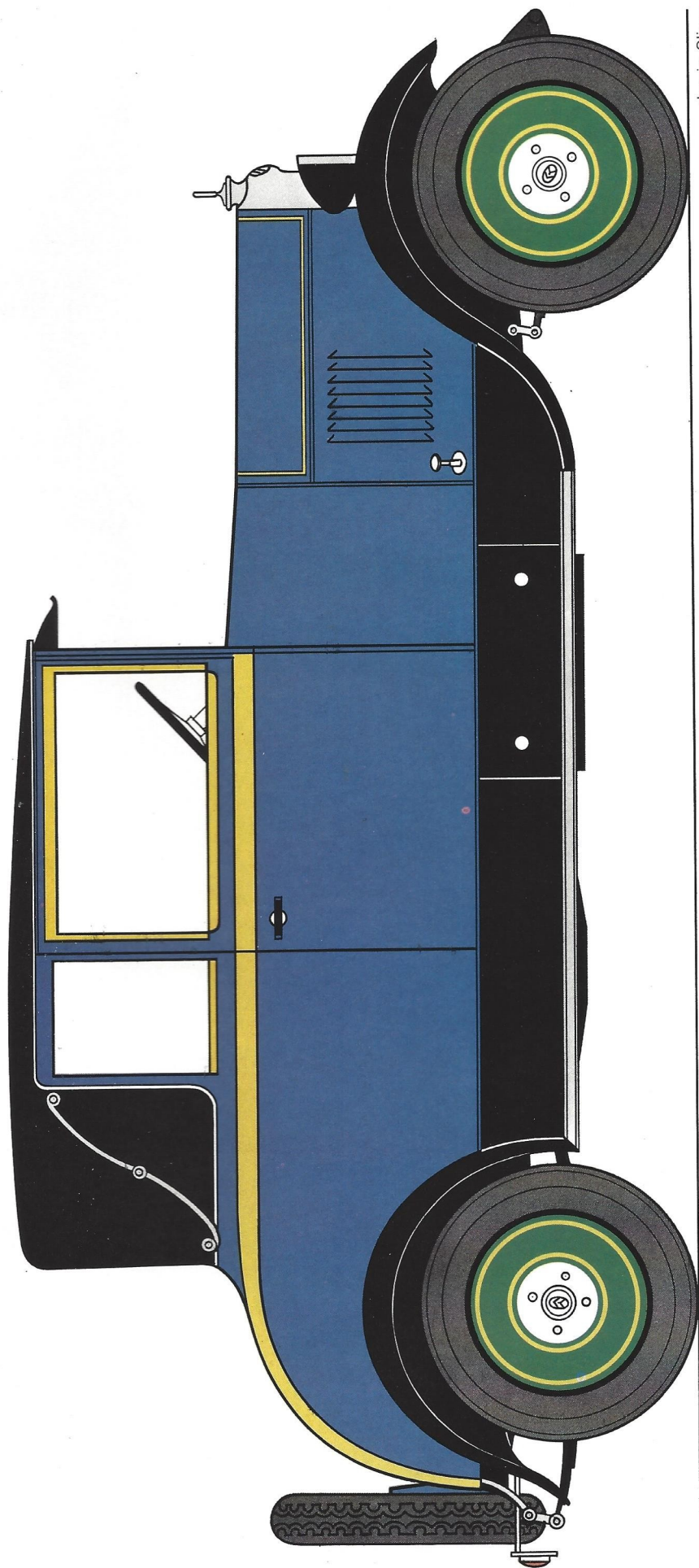
## *Citroën type B 14 G - 1928*

La B 14 G qui fut présentée au Salon de Paris 1927 est une évolution de la B 14 F, elle-même dérivée de la B 14 de 1926. Parfois dénommée B 14 1928, la B 14 G est caractérisée par son pavillon beaucoup plus arrondi à l'arrière. Pour la première fois en série, un signal stop placé près de la lanterne arrière s'éclaire automatiquement quand on appuie sur la pédale du frein. Prix du cabriolet B 14 G quatre places en 1928 : 25.600 Francs français.

**FICHE TECHNIQUE** : Citroën type B 14 G. 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 Voltex R.B. Filtre à huile. Épurateur d'essence et d'air. Démarrage électrique. Circulation d'eau par thermo-siphon. Radiateur plat de grande surface. Ventilateur à 4 pales. Graissage sous pression. Réservoir d'essence de 30 litres disposé sous l'auvent avant, bouchon dissimulé sous un volet ouvrant, jauge à filin, réserve. **EMBAYAGE** : 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 renforcés, obliques 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** : berline de série, torpédo commerciale, cabriolet décapotable 2 et 4 places, coach 4 places - 2 portes, conduite intérieure 6 places standard ou luxe, taxi et landaulet taxi à conduite intérieure, familiale 7 places. **PERFORMANCES** : vitesse maximale 80 km/heure. Consommation 8,5 litres aux 100 km.

*The B 14 G, first shown at the Paris Salon in 1927, was a development of the B 14 F which, in its turn, was derived from the 1926 B 14. Sometimes called the 1928 B 14, the B 14 G was easily recognizable by its roof, which was much more rounded at the rear. For the very first time in standard production models, a "rear brake warning light" was fitted, lighting up automatically when the foot-brake was depressed. Price of the 4-seater B 14 G cabriolet in 1928 : 25.600 French francs.*

**TECHNICAL SPECIFICATION** : Citroën type B 14 G-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 : Voltex R.B. Electric starter. Thermo-siphon 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 2,880 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** : standard "Torpedo" ; luxury "Torpedo" with rear windscreen ; commercial "Torpedo" ; convertible 2- and 4-seater cabriolet ; 4-seater, 2-door "coach" ; 6-window saloon in standard and luxury versions ; taxi and convertible-black taxi with closed driver's cab. **PERFORMANCE** : maximum speed 80 km.p.h. (50 m.p.h.). Petrol consumption : 8,5 l. per 100 km (33 m. p.g.).



dessin Oliver

*Citroën B 14 G cabriolet 4 places, 1928*

