



6



# LE DOUBLE CHEVRON

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

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

## sommaire :

	Page
Editorial .....	3
Voyage en 2 CV .....	4
Nouveautés 1967 .....	6
Vienne-Paris-Vienne .....	12
Chiffres de production .....	9
Edition spéciale "Hobby 2 CV" .....	13
Echos .....	25
La MEP X2 .....	28
Rallyes .....	30
Photothèque : la Panhard 24 .....	32
Chez l'antiquaire : la B 14 .....	34

## contents :

	Page
Editorial .....	3
Trips in 2 CV .....	4
Citroën models for 1967 .....	6
Vienna-Paris-Vienna .....	12
Production figures .....	9
"Hobby 2 CV" Special features .....	13
Echoes .....	25
The MEP X2 .....	28
Rallies .....	30
Photograph library : the Panhard 24 ..	32
The antiquary's corner : the B 14 ....	34

Rédaction, administration : Société Citroën Service de Presse, 133, quai André Citroën Paris XV<sup>e</sup> - téléphone : 828-72-10, 828-73-10, 532-27-59 (postes 2932 - 2931 - 2099). Télex n° 27817 Paris.



Photo de couverture : Or jaune sur or brun, l'automne, ce n'est pas seulement la saison de la chasse et des beaux week-ends de l'arrière saison, où les breaks rendent tant de service, c'est aussi pour l'automobile le temps du renouveau (Voir l'éditorial page ci-contre).

Cover photograph : Yellow gold on bronze, Autumn is here; not merely the season of mellow fruitfulness, of week-end shoots in belated summer weather and hard work for estate cars, but also that at which cars put on their new plumage (see éditorial article, page 3).

Photo André Martin (Citroën n° 1 E 5)



# éditorial

Pour l'automobile, l'automne est un second printemps qui chaque année fait éclore les nouveautés de tous les constructeurs : nouveaux modèles ici, modifications là... Chez Citroën, pas de nouveaux modèles mais des améliorations. La plus importante d'entre elles est sans aucun doute celle qui affecte les circuits hydrauliques des DS et de l'ID 19, désormais alimentés par une huile minérale spéciale, beaucoup plus stable que l'ancien liquide d'origine synthétique et conférant aux organes qu'elle intéresse une longévité plus grande. D'autre part, l'ID 19 est dotée d'un moteur à 5 paliers de 1985 cc, comparable à celui de la DS 19 ; c'est là la suite normale de l'évolution qui avait débuté l'an dernier par l'apparition de nouveaux moteurs sur les DS. L'AMI 6 reçoit un nouveau tableau de bord et une insonorisation très étudiée tandis qu'un alternateur remplace la dynamo. Peu ou pas de modifications sur la 2 CV et la Panhard 24 si ce n'est la suppression de la 24 BA. Sur tous les modèles : option chauffage "grand froid", sièges avant réglables en hauteur sur ID et DS. Quant aux véhicules utilitaires, ils voient apparaître un nouveau moteur à essence en option pour le véhicule H et deux versions nouvelles : un H "Zone bleue", adapté aux règlements de circulation dans Paris, et un camion 700 (existant aussi en tracteur) au poids total en charge plus important que le 600 dont il dérive (Voir article page 6).

*Autumn, in the automotive industry, is a second Spring. And every year at this season, all manufacturers' new varieties bloom forth: here a new model, there a restyling or modifications... At Citroen's this year, no new models, only improvements. Without a shadow of doubt, the most impressive of these is that affecting the hydraulic circuits of the DS series and the ID 19, for they will henceforward use a special mineral oil, whose stability is much greater than that of the original synthetic oil, and which greatly increases the life of the parts involved. Over and above this, the ID 19 is now fitted with a 5-bearing, 1,985 cc engine comparable with that of the DS 19; this is a logical development following last year's introduction of new engines for the DS series. The AMI 6 has a new dashboard and greatly improved soundproofing, while its DC generator has been replaced by an alternator. As regards the 2 CVs and the Panhard range, few or no changes, apart from the disappearance of the 24 BA. On every model, optional "arctic cold" heating can be fitted. Front-seat height becomes adjustable in the ID and DS series. As for utility vehicles, they can optionally be fitted with a new petrol engine for the H version; two completely new versions are also available: the H "zone bleue" model, specially designed to conform to Paris traffic regulations, and a "700" truck (See informations page 6).*



1



Photo Citroën n° 8-52

2



Photo Citroën n° 8-53

4

## VOYAGES • RAIDS EXPEDITIONS

1. « Les routes en Turquie sont bien asphaltées. Nous avons pris la seule qui ne l'était pas : la boue atteignait jusqu'à 50 cm de profondeur. Chaîne aidant, la 2 CV a triomphé de cette visqueuse épreuve », Photo Bert Becker.

"Turkish roads are usually well metalled. We had to choose the one that wasn't: the mud was nearly two feet deep. Using chains, the 2 CV came out triumphant from this "viscosity test!". (Citroën n° 8.52).

2. « Il a fallu, en Perse, une rivière sans pont pour que nous découvrions que la 2 CV était amphibie — ou presque. Elle a traversé sans encombre... » Photo Bert Becker.

"In Persia, a bridgeless river proved to us that the 2 CV is practically amphibious — at least, it got across without trouble..." (Citroën n° 8.53).

3. Le chameau a deux bosses comme la 2 CV deux cylindres. Dans tous les déserts d'Orient ils font assaut de sobriété — Colonie pakistanaise de Kohkrapar. Photo Bert Becker.

The Camel has twin humps, just as the 2 CV has twin cylinders. Another quality they share, in the deserts of the East, is their proverbial sobriety. Pakistani colony, Kohkrapar. (Citroën n° 8.51).

3

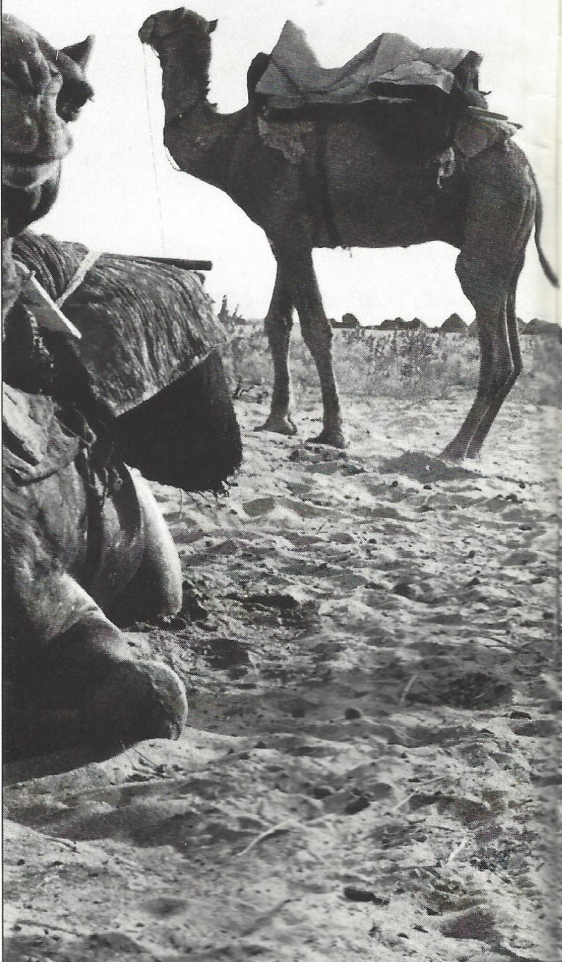


Photo Citroën n° 8-51



Bert Becker a 26 ans. Il est hollandais et photographe de métier. Après trois ans d'études supérieures il se lance dans la photographie et est accepté à l'École des Arts d'Amsterdam. Pendant ses loisirs, il travaille dans une aciérie et économise ainsi de quoi acheter une 2 CV d'occasion (42.000 km). Accompagné d'un camarade, Jean Slotboom, 28 ans, étudiant aux Ponts et Chaussées, il part alors pour une randonnée-reportage de quelque 30.000 km jusqu'en Inde : Istamboul, Alep, Beyrouth, Damas, Bagdad, Kermansha, Ispahan, Shiras, Kerman, Quetta, Delhi, Bombay, Johdpur, Karachi et retour, du 21 Octobre 1964 au 2 Mars 1965.

*Bert Becker is 26. He is Dutch, and a professional photographer. After 3 years at the University, he specialized in photography and was admitted to the Amsterdam School of Arts. In his spare time, he worked in a steel works, and thus put aside enough money to buy a second-hand 2 CV (with 26,000 miles on the clock). With a friend, Jean Slotboom, a 28-year-old civil engineering student, he set off on an 18,500 mile trip, combining travel with camera work, to India: Istambul, Aleppo, Damascus, Baghdad, Kermansha, Ispahan, Shiraz Kerman, Quetta, Delhi, Bombay, Jodhpur, Karachi and back again, between October 21st 1964 and March 2nd 1965.*

# BERT BECKER

*un leica et une 2 CV  
the driving dutchman*

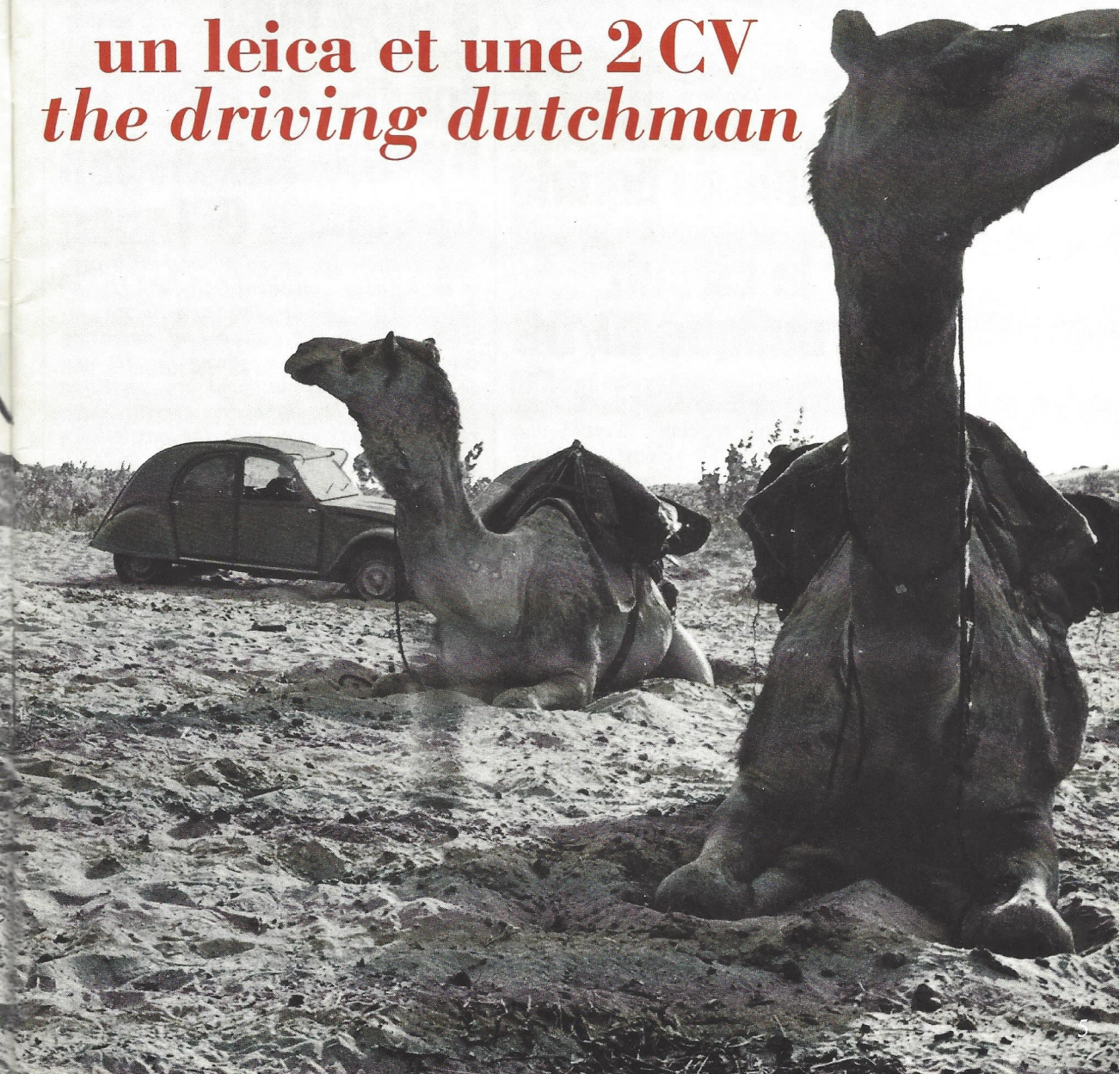






Photo Citroën n° 10.54

# MODÈLES CITROËN

# 1967

**nouveau liquide**  
(huile minérale spéciale)

## **pour le circuit hydraulique ID/DS**

Le circuit hydraulique de tous les modèles ID et DS 1967 est désormais alimenté par une huile minérale spéciale. C'est-là une véritable révolution silencieuse, aboutissement de recherches incessantes.

Le nouveau liquide présente dans les dures conditions de pression, de température et de débit auxquelles elle est soumise dans les circuits hydrauliques, une stabilité bien supérieure à celle des liquides précédemment employés.

Cette huile minérale, électriquement neutre et non hygroscopique, possède à la fois un indice de viscosité élevé et un point d'ébullition voisin de 300°. Ces qualités garantissent le fonctionnement correct en toutes circonstances des commandes hydrauliques (suspension, freins, direction et, pour les DS, passage de vitesse), elles confèrent une longévité exceptionnelle aux pièces et aux organes du circuit.

C'est la première fois qu'une telle solution est adoptée sur des voitures particulières. Utilisée avec succès en aéronautique depuis plusieurs années, il a fallu de minutieuses mises au point pour l'adapter à l'automobile, les conditions d'usage étant différentes.

## **a new fluid** (special mineral oil) **for the ID/DS hydraulique circuits**

*Henceforward, a special mineral oil is used in the hydraulic circuits of all 1967 ID and DS models. This amounts to a silent revolution, and is the outcome of unceasing research aimed at improving the ID and DS hydraulic circuit and its operating conditions. The first development stage reached a maximum with the possibilities offered by fluids of vegetable origin (CH 12, then CH 12-02, and finally CH 12-04), in common use for braking circuits. Then came LHS, a synthetic fluid with higher performance characteristics. At present, after painstaking research and tests without number, a fresh advance has been made with the choice of a mineral oil which, under the trying conditions of pressure, temperature and flow to which it is submitted in hydraulic circuits, shows much greater stability than the fluids previously employed. This is the first time such a solution is adopted for private cars.*

*This mineral oil, which is electrically neutral and non-hygroscopic, has a high viscosity index and a boiling point in the vicinity of 300 °C (572 °F). These qualities guarantee perfect performance of hydraulic controls, whatever their nature and whatever the circumstances (suspension, brakes, steering and, for the DS series, gear change). They also very considerably extend the life of the circuits' parts and components.*



# options DS/ID

du haut...

1) SIÈGES AVANT RÉGLABLES EN HAUTEUR : Les 2 sièges avant (ou l'un d'eux) sont réglables en hauteur, 3 positions à l'avant, 3 positions à l'arrière, soit 9 combinaisons se combinant avec le réglage longitudinal du siège et l'inclinaison du dossier.

...et du chaud

2) CHAUFFAGE « GRAND FROID » : Chauffage par échangeur thermique entièrement indépendant du moteur, il produit ses propres calories par combustion d'essence. Son alimentation en carburant est autonome (pompe électrique particulière), il peut donc fonctionner même lorsque le moteur est à l'arrêt. Un thermostat d'ambiance permet de régler et de maintenir automatiquement la température au niveau désiré à l'intérieur de l'habitacle. L'échangeur fournit l'air chaud de façon pratiquement instantanée. La température est aussi élevée que peuvent le souhaiter les occupants de la voiture, quelles que soient les conditions climatiques extérieures. Trois buses d'air chaud sur la tablette arrière assurent le désembuage de la lunette. Le groupe chauffage est entièrement logé sous le capot moteur.

## nouveau moteur pour l'ID 19

Lorsque, l'an dernier, la DS et les breaks avaient été dotés de nouveaux moteurs à 5 paliers, l'ID 19 avait hérité de l'ancien moteur (à 3 paliers) de la DS 19. C'était une solution de transition. Dans le cadre de l'évolution de la gamme ID/DS, la berline ID 19 est désormais équipée d'un nouveau moteur à 5 paliers dérivé de celui de la DS. Il en a la cylindrée et les caractéristiques principales : Cylindrée 1985 cc - Alésage  $\times$  course 86  $\times$  85,5 (moteur carré) - Puissance fiscale 11 CV - Puissance réelle 84 Ch SAE à 5.250 t/m. Rapport volumétrique 8 (l'ancien taux de compression a été maintenu afin de permettre, sans incidence sur les performances, l'emploi d'essence ordinaire). La puissance accrue du moteur a entraîné l'adoption d'une nouvelle boîte à 4 vitesses toutes synchronisées.

Le nouvel ensemble moteur-boîte permet à l'ID 19 d'atteindre une vitesse de pointe légèrement plus élevée : 160 km/h, mais surtout il lui confère plus de nervosité et une amélioration des reprises.

La consommation est de 9,4 litres sur route à 80 km/h de moyenne.

De même que l'an dernier pour la DS, la modification des performances de l'ID entraîne l'adoption d'un nouveau système de freinage identique à celui de la DS.

# optional DS/ID

high...

...and hot



Photo Citroën n° 1 C D 5

1. *ADJUSTABLE-HEIGHT FRONT SEATS: both front seats (or only one of them) are vertically adjustable, with 3 forward and 3 backward positions, making 9 combinations.*

2. *"ARCTIC" HEATING: the heat-exchange heater is quite independent from the engine, and produces its own calories with a special petrol burner. Its petrol supply is also independent (individual fuel pump), which means that it can operate even when the car is standing still. A cabin thermostat makes it possible to bring the temperature inside the car to exactly the desired level. The heat exchanger supplies hot air practically instantaneously. Three hot-air blowers behind the back seat de-mist the rear window.*

## ID's new engine

*Since September, the ID 19 saloon will henceforward have a 5-bearing engine derived from that of the DS. Its swept volume and chief characteristics are the same: Cubic capacity: 1.985 cc. Bore  $\times$  stroke: 86  $\times$  85.5 mm. Develops 84 b.h.p. SAE at 5,250 r.p.m. Maximum torque SAE 106.3 lb. ft. at 3,000 r.p.m.*

*The engine's increased power has led to the adoption of a new 4-speed gear-box, all synchro-mesh.*

*The new engine-and-gear-box unit gives the DS 19 a slightly higher top speed than was the case before: 99.5 m.p.h., but its greatest advantage is in engine response and acceleration, which are improved. Just as, last year, the improvements in the DS's performance figures had led to fitting a new braking system, this year's improvements in those of the ID have called for the adoption of a braking system identical to that of the DS: front-wheel disc brakes with opposed-piston calipers, and independent jaws for the auxiliary brake.*



# MODÈLES CITROËN 1967

## ami 6 : alternateur et insonorisation

Berlines et Breaks AMI 6 sont désormais équipés en série d'un alternateur de 290 W. La tension d'alimentation du circuit électrique est portée à 12 volts. La réserve d'énergie électrique est améliorée grâce au remplacement de la batterie 6 V 45 A/H par une batterie 12 V 30 A/H. Le témoin de charge est remplacé par un voltmètre thermique au tableau de bord. L'utilisation d'un alternateur améliore le bilan électrique (Charge à bas régime, par exemple en circulation urbaine). A noter que les AMI 6 en 12 V se prêtent à l'installation d'un radio-téléphone, possibilité qui peut être utile aux médecins, vétérinaires, infirmières, représentants, etc. L'insonorisation de l'AMI 6 a été très poussée. C'est ainsi que le capot moteur est doublé d'un revêtement comme sur la DS; les parties supérieures et inférieures du tablier sont recouvertes d'un complexe isophonique, de même que la partie avant du plancher.

Un nouveau filtre à air qui élimine les bruits d'aspiration augmente aussi légèrement la puissance et les performances de la voiture (Puissance effective : 26 Ch SAE, couple maxi SAE : 4,3 m/kg, vitesse de pointe : 114 km/h pour la berline) alors que la consommation d'essence ne change pas.

L'AMI 6 1967 comporte une nouvelle calandre en acier inoxydable, une nouvelle grille d'aération. La planche de bord est modifiée : partie supérieure noire, tirettes et boutons à collerette chromés, nouveaux aérateurs.

## ami 6 : alternator + soundproofing

*AMI 6 Saloons and Estate Cars are now fitted with a 290 W alternator. The electric circuit's p.d. has been increased to 12 volts. Electrical energy storage has been improved by using a 30 amp. hr., 12 V battery instead of one of 45 amp.hrs., and 6 V. The charge indicator light on the dashboard has been replaced by a thermal voltmeter. The use of an alternator improves electrical efficiency (low-rev. charge, in town traffic for example). It should be noted that the AMI 6 in its 12-volt version is equipped to receive a radio-telephone: this can be most useful to medical men, veterinary surgeons, nurses, sales representatives, and others.*

*The AMI 6's soundproofing has been much improved. For instance, the bonnet now has an internal soundproof lining, as is the case for the DS; the upper and lower parts of the engine compartment bulkhead, and the forward part of the floor, are covered with an isophononic complex; air vents and air and heating ducts have polyurethane foam soundproofing, while the accelerator pedal and the heating control rods are mounted in nylon bearings.*

*A new air-filter, which tones down inlet noise, also slightly increases the car's power and performance (Real b.h.p.: 26 hp. SAE, max. torque SAE: 4.3 m.kg, (31.1 lb. ft.), top speed: 114 km.p.h. for the saloon (71 m.p.h.), with no corresponding increase in petrol consumption. The 1967 AMI 6 has a new stainless steel front cowling and new ventilation gills. The dashboard has been modified: the upper part is black, the push- and pull-buttons have chromium binding, and new air-vents are fitted.*

*Finally, the AMI 6 can optionally be fitted with the "Arctic" heating unit.*

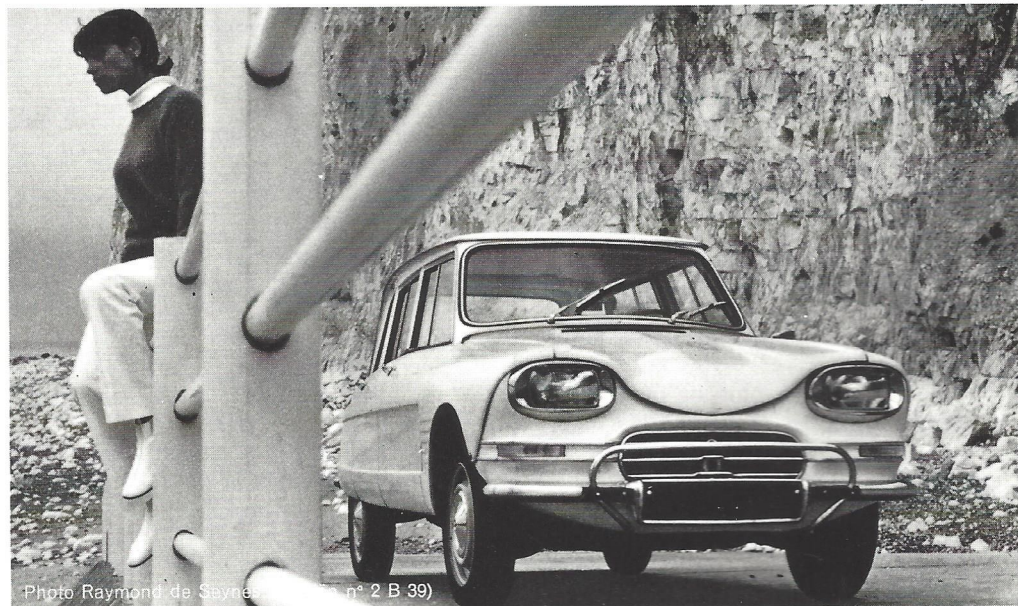


Photo Raymond de Seynes n° 2 B 39



## 2 cv + panhard 24 : no change

*The 2 CV saloons are practically unmodified.*

*The only changes to be seen are new, stronger door-handles, a safety lock on the hand brake and two new options: separate front seats, and artificial leather upholstery.*

*No changes either in the Panhard 24 series (see photographs page 32), except that the 24 BA will no longer be made, its sole difference from the 24 B being inside lay-out.*

*The Panhard range is now as follows :*

*24 CT (2-door, 2-seater coupé, disc brakes, M 10 S engine, 848 cc, air-cooled twin, 60 b.h.p., 160 km.p.h. (99.5 m.p.h.).*

*24 BT (2 door, 4-seater saloon, disc brakes, twin-cylinder air-cooled "Tigre" engine, 848 cc, 60 b.h.p., 145 km.p.h. (90 m.p.h.).*

*24 B (2-door, 4-seater saloon, air-cooled twin-cylinder engine, 848 cc, 50 b.h.p., 135 km.p.h. (84 m.p.h.).*

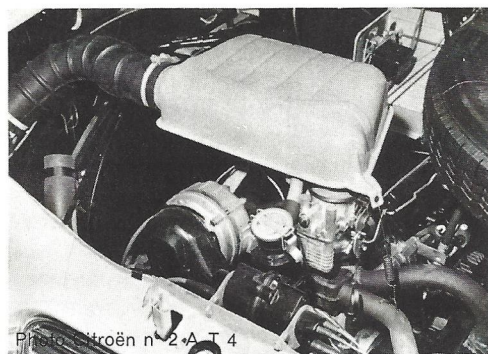


Photo Citroën n° 2-A T 4

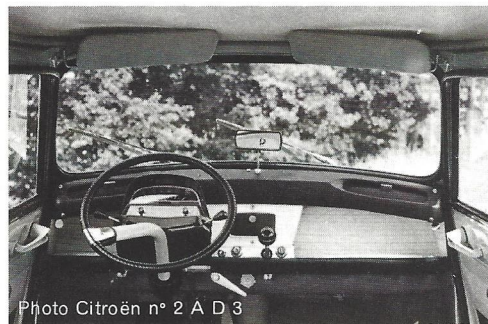


Photo Citroën n° 2 A D 3

## 2 cv + panhard 24 : pas de changement

Les berlines 2 CV ne sont pratiquement pas modifiées. On ne relève guère que l'apparition de nouvelles poignées de portières plus robustes, une commande de frein à main à verrouillage de sécurité et deux nouvelles options : sièges avant séparés, garnissage des sièges en simili. Pas de modification non plus sur les Panhard 24 (Voir photothèque page 32) sauf la disparition de la 24 BA, qui ne différait de la 24 B que par l'aménagement intérieur.

La gamme Panhard se présente désormais ainsi :

24 CT (Coupé 2 + 2, freins à disques, moteur M 10 S, 848 cc, 2 cylindres refroidis par air, 60 Ch, 160 km/h).

24 BT (Berline 2 portes, 4 places, freins à disques, moteur Tigre 2 cylindres refroidi par air, 848 cc, 60 Ch, 145 km/h).

24 B (Berline 2 portes, 4 places, moteur 2 cyl., ref. par air, 848 cc, 50 Ch, 135 km/h).

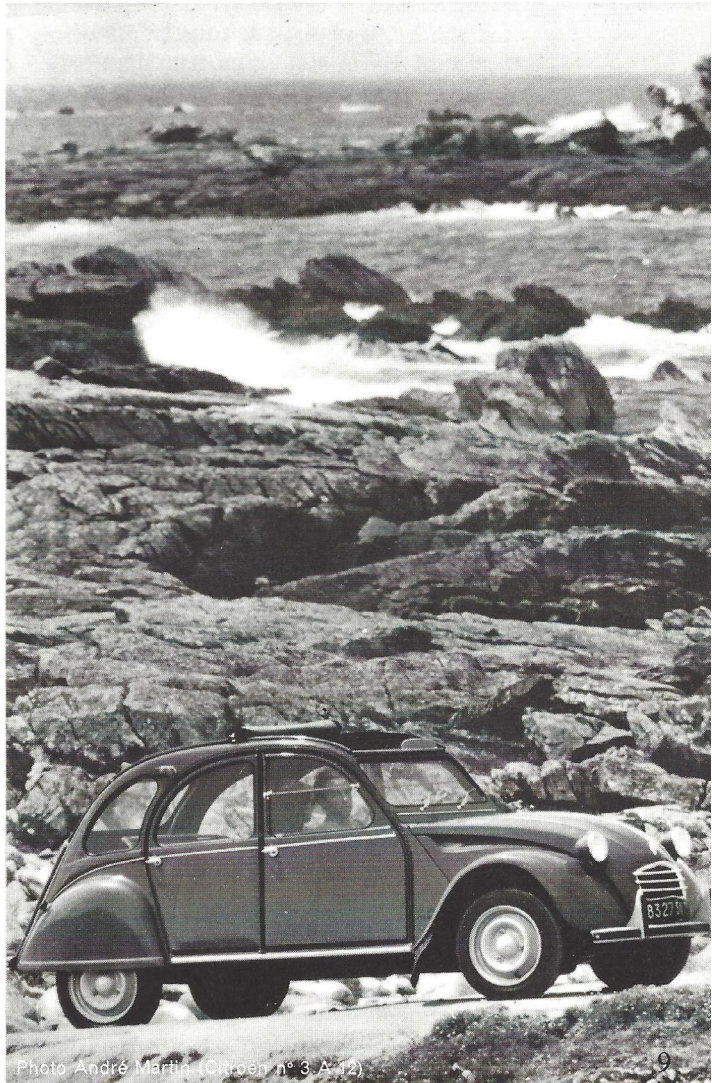


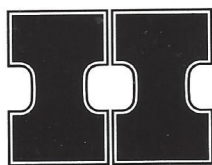
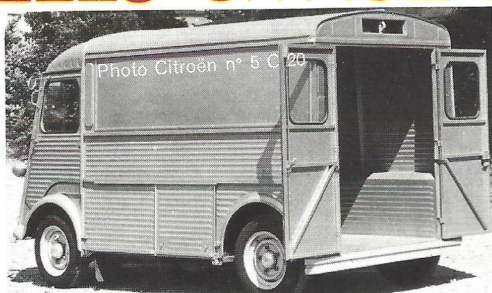
Photo André Marth (Citroën n° 3-A-12)

### PRODUCTION CITROEN

9 mois		
9 months	1966	1965
Voitures particulières		
Passenger cars	331.350	286.620
Total	393.550	347.741



# MODÈLES CITROËN 1967

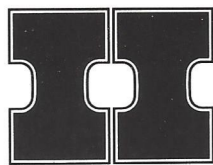


- nouveau moteur à essence
- une version "zone bleue"

1. Il existe désormais deux moteurs à essence, au choix, sur tous les modèles de HY et HZ : soit le moteur déjà existant (9 CV fiscaux, 72 × 100) soit le nouveau moteur (11 CV fiscaux, 78 × 100). Les caractéristiques de celui-ci sont : cylindrée 1.911 cc - Puissance réelle 48 Ch SAE à 3.500 t/mn - Couple maxi SAE 13 mkg à 1.500 t/mn.

La puissance maximale est augmentée par rapport au moteur 9 CV, pour un régime inférieur. De même pour le couple maxi. C'est dire que le moteur 11 CV se différencie du moteur 9 CV par des performances plus élevées à un régime plus bas (il ne dépasse pas 4.000 t/mn) : gain de souplesse, longévité accrue, meilleures reprises en 3<sup>e</sup>, silence plus grand, moyennes plus élevées. La vitesse de pointe est de 97 km/h environ, la consommation est comparable à celle du HY moteur 9 CV. Pour répondre aux performances du nouveau moteur, les transmissions et la boîte de vitesses ont été renforcées et les rapports de boîte modifiés.

2. Citroën a mis au point, en collaboration avec la Société SAPA, une nouvelle version du HY, spécialement adaptée aux livraisons dans les quartiers urbains encombrés. Le poids total en charge (2.975 kg) et les dimensions intérieures sont identiques à ceux du HY (même volume utile : 7,3 m<sup>3</sup>) mais les dimensions hors tout ont été réduites pour obtenir une surface au sol inférieure à 8 m<sup>2</sup> (règlement de la « zone bleue » à Paris). Le porte-à-faux avant a été réduit par modification de la calandre et du pare-



- new petrol engine
- "zone bleue" version

1. For every model of the HY and HZ range, a choice of engines can henceforward be fitted: either the already well known engine (9 CV, French treasury rating, 72 × 100 mm), or the new engine (11 CV, French treasury rating, 78 × 100 mm). This new engine's specifications are: swept volume: 1,911 cc — True b.h.p. 48 hp SAE at 3,500 r.p.m. — Max. torque, SAE 13 mkg (94 lb. ft.) at 1,500 r.p.m. — Zenith 28 IN 2 R carburettor, with regulator.

Maximum power is thus increased by comparison with the 9 CV engine, for a slower rotational speed. The same is true for maximum torque. This means that the 11 CV engine differs from the 9 CV engine by higher performance at lower revs. (it will not exceed 4,000 r.p.m.): greater smoothness, longer life, better pick-up in 3rd, less noise, higher averages. Top speed is about 97 km.p.h. (60 m.p.h.), while fuel consumption remains about the same as that of the HY model with a 9 CV engine. To meet the new engine's performance figures, transmission and gear box have been strengthened, and gear ratios have been modified. Very good gear-ratio planning, together with the engine's own smooth pick-up, put the HY with the new-version engine in a position to give satisfactory service under the most gruelling conditions.

2. In collaboration with SAPA, Citroën has developed a new version of the HY specially designed for delivery-work in crowded city districts. The all-up weight (2,975 kg, or over 6,500 lbs) and the inside dimensions are identical with those of the HY (same useful capacity: 7.3 cu. m., or 257.8 cu. ft.), but the overall dimensions have been reduced so as to bring down the ground plan to an area of less than 8 sq. m. (86 sq. ft.), as stipulated by the traffic regulations in Paris's "zone bleue" restricted traffic areas. The forward overhang has been reduced by modifying cowling and bumper design, and that at the rear by moving the tail lights and modifying the door's opening mechanism and the rear bumper. In the van, the overall width has been reduced by doing away with the sliding side-door and replacing it by a metal roller-blind. The vertically-opening rear door and the two small swinging doors have been replaced by a double, "cupboard-type" door, with a 180° opening angle, fitted with windows. The "zone bleue" version of the HY includes the petrol- or diesel-driven van, the similar versions of the closed-cabin truck and the open-cabin truck, also with either type of engine (petrol or diesel).



choc, le porte-à-faux arrière par déplacement des feux et modification de l'ouverture arrière et du pare-choc.

Sur le fourgon, la largeur hors-tout a été réduite par suppression de la porte latérale coulissante, remplacée par une fermeture à rideau métallique. Le hayon et les portillons arrière sont remplacés par une porte « armoire » à deux battants, ouvrant à 180°, équipée de glaces.

## 700 **un "gros bras" le 700 (camion ou tracteur)**

Complétant la gamme des nouveaux camions Citroën présentée en Octobre 1965 : le 700, dont le poids total en charge est de 10.990 kg (10.300 kg pour le 600). Même présentation, même finition, mêmes aménagements que le 600 dont il a aussi le freinage assisté type DS, les amortisseurs à action variable selon la charge, la cabine « Club » suravancée et auto-suspendue, etc. Différences : poids total en charge accru, ce qui autorise une charge totale (sur châssis cabine) de 7.438 kg (empattement 3 m 30) et 7.393 kg (empattement 3 m 90) pour le 700 à moteur à essence, de 7.285 kg (empattement 3 m 30) et 7.240 kg (empattement 3 m 90) pour le 700 Diesel. Car bien entendu il existe deux moteurs au choix : essence (134 Ch SAE à 2.750 t/mn, couple SAE 37,9 m/kg à 1.250 t/mn) et Diesel (108 Ch SAE à 2.750 t/mn, couple SAE 32,5 m/kg à 1.500 t/mn). Selon le moteur et le couple conique (6 × 41, 7 × 43 ou 7 × 40) choisis, la vitesse varie de 74 km/h à 90 km/h, ainsi que le pourcentage de pente qu'il est possible de gravir en charge. Quant au nouveau tracteur 700 (essence ou Diesel), il peut transporter jusqu'à 11 tonnes de charge utile. Poids total en charge : 18.000 kg (Poids du tracteur en ordre de marche : 3.760 kg essence, 3.910 kg Diesel. Poids maxi de la semi-remorque chargée : 14.240 kg essence, 14.090 kg Diesel). Son empattement de 2,50 m lui confère une maniabilité exceptionnelle. Rayon de braquage hors tout (murs) : 5 m 95 ; entre trottoirs : 5 m 40.

# 700

A "heavy-weight champs" the 700 (lorry or tractor)

*As a complement to the Citroën range of lorries first presented in October 1965, here is the 700, whose all-up weight is 10,990 kg (24,200 lbs).*

*Its appearance, finish and lay-out are the same as those of the 600, from which it also retains the DS-type assisted braking, variable action shock-absorbers responding to load, the overhanging and independently suspended "Club" type driver's cab, and many other features. The differences are: increased all-up weight, allowing a total load of 7.438 kg (on the chassis + driver's cab assembly) for the 3,30 m (11 ft.) wheel-base version and 7.393 kg (16,300 lbs) for the 3,90 m (15 ft. 7 in.) version, both petrol-powered, and 7.285 kg (16,050 lbs) and 7,240 kg (15,950 lbs) respectively for the similar diesel-powered versions of the 700. There are, of course, two engines to choose from: petrol-driven (134 b.h.p. SAE at 2,750 r.p.m., torque 37.9 mkg SAE (274 lb. ft.) at 1,250 r.p.m.) and diesel (108 b.h.p. SAE at 2,750 r.p.m., torque 32.5 mkg SAE (235 lb. ft.) at 1,500 r.p.m.).*

*As for the new 700 tractor (petrol or diesel powered), its useful load can reach 11 tonnes (24,250 lbs). Total all-up weight: 18.000 kg (39,680 lbs) (Weight of tractor in working order: petrol version: 3.760 kg (8,200 lbs), diesel version 3.910 kg (8,630 lbs). Max. weight of the half-trailer: 14.240 kg (31,400 lbs) with petrol, and 14.090 kg (30,960 lbs) with diesel fuel. Its 8' 2 1/2" track gives it exceptional manoeuvrability. Overall turning radius: between walls: 5.95 m (19 ft. 6 ins.); between kerbs: 5.40 m.*

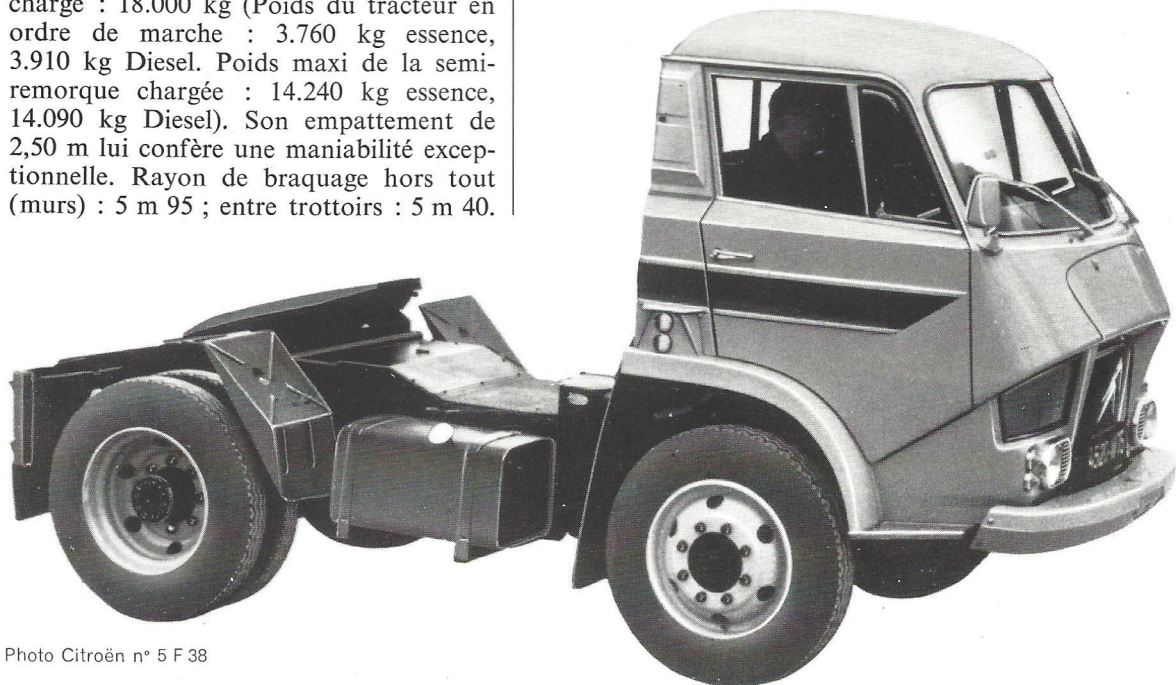






Photo Citroën n° 10.154

23 H 40 POUR 2 540 KM  
 «NON STOP» EN DS 21

« Grüss Gott » dirent-ils gentiment en descendant, frais et dispos, de leur DS 21 devant l'Hôtel de Ville de Paris. Ils étaient trois. Trois autrichiens qui souriaient : fraulein Frank, navigatrice et ravissante; Heinz Steiner, conducteur et, dans la vie courante, rédacteur du quotidien viennois « Die Presse »; Georg Weiner, copilote et représentant du O.A.M.T.C. (Österreichischer Autotouring Club). C'était le matin du mercredi 22 Juin, un peu avant 11 heures. Ils allaient être reçus par le Président du Conseil municipal de Paris à qui ils apportaient un message de cordialité du Bourgmestre de Vienne. Onze heures plus tôt (à 0 heure) porteurs de ce message, ils quittaient en DS 21 la capitale Autrichienne.

Ce raid, entrepris à l'initiative du journal « Die Presse » fut accompli avec succès : porteurs de la réponse du président du Conseil municipal de Paris, les trois autrichiens quittèrent l'Hôtel de Ville à 11 h 35. A 23 h 40 le même jour, ils étaient de retour à Vienne, après avoir parcouru au total 2.540 km en moins de 24 heures, à la moyenne générale de 107,32 km/heure, arrêts non déduits (y compris les quatre passages de frontières). Les limitations de vitesse avaient été partout respectées (dans le cas contraire le raid eût perdu toute signification; sans compter qu'un retard consécutif à une intervention de la police de la route eût risqué de compromettre le succès de la démonstration).

L'itinéraire était le suivant : Vienne, Salzbourg, Munich, Strasbourg, Nancy, Toul, Saint-Dizier, Vitry-le-François, Sézanne, Paris et retour. Le temps était beau avec un vent assez fort au retour. Aucun incident ne fut à signaler. La voiture était une DS 21 strictement de série, équipée de phares à iode « longue portée » qui furent très utiles au cours du trajet de nuit.

23 HRS 40 FOR A 1,580-MILE  
 NON-STOP RUN IN A DS 21

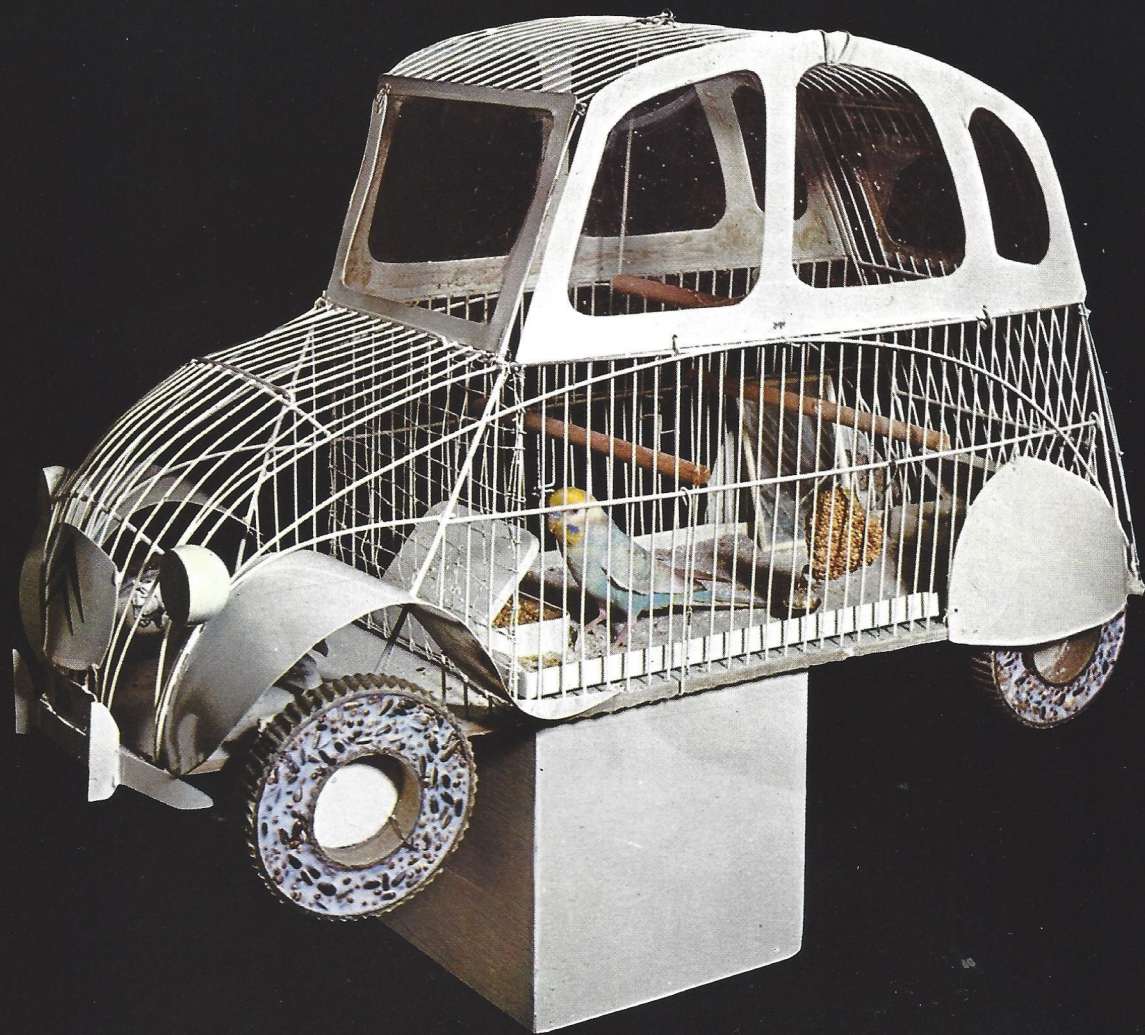
“Grüss Gott”, rang out their cheerful greeting as they stepped from their DS 21, fresh as the dew, on the steps of the Paris Town Hall. There were three of them—three smiling Austrians: Fraülein Frank, the prettiest of navigators; Hans Steiner, driver, and an assistant editor of the Vienna daily “Die Presse” in civil life; and Georg Weiner, co-driver and representative of the O.A.M.T.C. (Österreichischer Autotouring Club.) That was on the morning of 22nd June, just before 11. They were to meet the Mayor of Paris, for whom they had a cordial message from the Burgmeister of Vienna. 11 hours earlier (at 0000 hrs.), armed with this message, they had left the Austrian capital in a DS 21. This mission, promoted by the daily “Die Presse”, was brought to a successful conclusion. Carrying a reply from the Mayor of Paris, the three Austrians left Paris Town Hall at 11.35 a.m. That same evening, at 11.40 p.m., they were back in Vienna, after covering a total of 1,580 miles in under 24 hours, at an overall average speed of 107.32 km.p.h. (66.69 m.p.h.), including stops (with 4 frontiers to cross). All speed restrictions had been respected (had this not been the case, the run's significance would have been devoid of interest, not to mention the fact that, had the police had to interfere for speeding, the demonstration's success might well have been forfeited).

This was the itinerary: Vienna, Salzburg, Munich, Strasbourg, Nancy, Toul, Saint-Dizier, Vitry-le-François, Paris and vice versa. The weather was fine, with a fairly strong wind blowing during the return journey. Not one incident was noted. The car was a strictly production model DS 21, fitted (as an option) with “long range” iodine headlights, which proved most useful during the night stretches of the run.



# édition spéciale

2CV-HOBBY





Ces gens, que font-ils ? A quoi s'occupent-ils ? Voici un gros pain, odorant et craquant, tout poudré de farine ; il se prend pour la Citrouille de Cendrillon et sous les doigts de fée de son propriétaire subit un étrange avatar : creusé, taillé, rogné, profilé... Cette jeune femme qui tricote au fond de son fauteuil, dans quelle revue de mode a-t-elle trouvé le modèle de ce curieux Jacquart : une maille à l'envers, une maille à l'endroit, les aiguilles prestes prennent leur virage... Cette boîte de fromage, pourquoi la défigurer ? Cet appareil photographique démonté, quelle étrange métémpsychose le fera renaître transformé ? Quelle est cette activité fébrile qui, le soir à la veillée, s'empare des habitants des vallées ? Certains ajustent d'incroyables rouages, d'autres agglomèrent des boules et nouent des spirales, celui-ci collationne des pétales, celui-là assemble des éclats, ceux-ci répartissent des miettes... Il n'est rien qu'on n'ait réussi à coller, plier, découper, broder, onduler, percer, courber, scier, oxyder, suturer, limer, colorer, ensacher, calibrer, forer, pétrir, évier, renforcer, tracer, couder, peindre, former, allonger, monter, sculpter, empeser, cheviller, coudre, boucler, construire, crocheter, souder, tailler, friser, doubler, agglutiner, tamponner, ovaliser, tarauder, braser, pétrir, raboter, modeler, dessiner, effiler, mouler, raser, graver, épingler, souffler, émincer, trier, rapiécer, raccourcir, plaquer, clouer, ciseler, piquer, marquer, arrondir, rectifier, déchirer, rouler, aléser, river, enfiler, ébaucher, mesurer, lier, aplanir, tronquer, entailler, rapiécer, rognier, boutonner, visser, fendre, jointoyer, ajouter,agrafer, cisailer, repriser, fractionner,agrafer, faufiler, débiter, attacher, façonner...

*Perhaps you recognize yourself when young in this child gazing, fascinated, into the window of a toyshop at Christmastime. What a tempting array of merchandise ! If asked to make a choice, you probably found it all but impossible to do so; it was quite literally a case of embarras du choix. The fascination lay precisely in the accumulation of such a vast range of items, and to select any one of them was an unthinkably difficult task.*

*And here it is, reconstituted, this windowful of things to gladden the heart of the young and the not-so-young; a glorious, confused medley arranged in no sort of logical order—one is reminded of the Chinese encyclopedia referred to by the South American writer Borgés, in which the entries are classified not in the usual way, but in terms of things which, for instance: a) make a noise, b) are red and yellow, c) are edible, d) are made of wood, e) are connected with photography, f) are entertaining, g) have an animal's head, h) move, i) are soft to the touch... etc, etc. This non-Aristotelian classification could be extended ad infinitum without either its content, or its charm, being exhausted.*

*Eggs, postage stamps, tempered steel, cigarette ends, shreds of wool or yarn, cardboard, jelly, plaster, twigs, sheet music, aluminium, cigar bands, forks, glass, flowers, pasta, trouser buttons, fish-hooks, sticking plaster, maps, tree bark, textile fabrics, newsprint, pins, cans, terra cotta, grass, chocolate, playing cards, old boots, tennis raquets, beer mats, waffle-irons, bookmarks, bird-cages, bottles, chewing-gum, dead leaves, gelatine, fruit, stones, matches, springs, roll film, silk, bread, chess sets, roots, oil-cloth, torch batteries, skittles, fish scales, coins, snail shells, brushes, biscuits, pats of*



LE JURY (Photo Rieser, Bâle - Citroën n° 10.160)



Œufs de poule, timbres postes, acier trempé, mégots, brins de laine ou de lin, carton, gelée, plâtre, brindilles, papier à musique, aluminium, bagues de cigares, fourchettes, verre, fleurs, pâtes alimentaires, boutons de culotte, hameçons, albuplast, cartes géographiques, écorces, étoffes, papier journal, épingles, boîte de conserve, terre cuite, herbe tendre, chocolat, cartes à jouer, vieilles chaussures, raquette de tennis, ronds de bière, moules à gauffre, tirelire, cage d'oiseaux, flacons, chewing-gum, feuilles mortes, gélatine, fruits, pierre, allumettes, ressorts, pellicule photographique, soierie, mie de pain, jeu d'échec, racines, toile cirée, piles électriques, quilles, peau de poissons, pièces de monnaie, coquilles d'escargots, brosses, biscuits, motte de beurre, clochettes, papillons, bouchons, gommes à effacer, boules de billard, bouts de fer, morceaux de mousse, clés, clous, pinceaux, papier mâché, sucre, arrosoir, perles, légumes, caoutchouc, poils de chien, plumes d'oie, éponge, clochettes, tapisserie, lunettes, cuivre, cuir, livres, casseroles, céramique, papier collant, bougies, pillules, crayons, ciment, tapis, miroirs, craies, nylon... étranges matériaux, accumulés pour la construction de quelle Tour de Babel miniature? pour quel tour de magie rassemblés? Tout est là, visible, étalé, et qu'on peut toucher du doigt...

Vous aussi peut-être avez été cet enfant émerveillé, s'appuyant des deux mains et du bout du nez, au temps de Noël, contre la vitrine d'un marchand de jouets. Tant de choses à votre portée! Et si l'on vous demandait de choisir, d'en élire une, plus chère tout à coup à votre cœur, vous — les yeux tout grands ouverts, un sourire béat aux lèvres et le nez plus que jamais écrasé sur la glace — n'en pouviez rien faire : c'était, pour vous, tout le rêve ou rien. La merveille, entière, dont l'accumulation faisait le prix, vous semblait impossible à fragmenter...

Cette exposition pour enfant ravi devant une vitrine, la voici reconstituée. Objets précieux ou naïfs, nés dans un coin préservé de l'esprit et miraculeusement matérialisés; fragiles, beaux, uniques, les voici réunis, ordonnés selon une taxologie supérieure qui, parce qu'elle échappe à la logique quotidienne, n'est pas sans rappeler cette encyclopédie chinoise dont parle en un de ses livres l'écrivain Sud-américain Borgès et dont les catégories ne doivent rien aux apparentements habituels du langage ou de la pensée. Parmi ces objets, on distingue les séries suivantes : a) ceux qui font du bruit, b) les rouges et les jaunes, c) ceux qui se mangent, d) ceux qui sont construits en bois, e) ceux qui ont un rapport avec la photographie, f) ceux qui nous amusent, g) ceux qui ont une tête d'animal, h) ceux qui bougent, i) ceux qui sont doux au toucher,

*butter, hand bells, butterflies, corks, erasers, billiard balls, scrap iron, moss, keys, nails, pincers, papier maché, sugar, watering cans, pearls, vegetables, rubber, dog hairs, goose feathers, sponges, tapestries, spectacles, copper, leather, books, saucepans, ceramic, adhesive paper, candles, pills, pencils, cement, carpets, mirrors, chalks, nylon... a weird list of items, destined for the construction of what miniature Tower of Babel, for what kind of complex conjuring trick? It's all there, on display, clearly visible and tangible.*

*What are these people up to? This large loaf of freshly-baked bread is undergoing a strange transformation at the hands of its owner; being moulded, carved, shaped... and this young woman knitting in an armchair—in what fashion magazine did she find the model for the curious creation she is working on? One purl, two plain, click, click go the needles... What has happened to that cheese box? Why has that camera been taken apart? In what febrile activity are these good citizens engaged as soon as their day's work is done? Some of them are adjusting complicated mechanisms, others kneading balls and twisting spirals, fitting things together, taking things apart, sticking, folding, cutting, embroidering, bending, sawing, filing, colouring, drilling, gauging, hammering, emptying, strengthening, tracing, painting, stretching, assembling, carving, weighting, sewing, bolting, buckling, crocheting, welding, sharpening, frilling, lining, tapping, brazing, screw-cutting, planing, modelling, drawing, threading, moulding, shaving, engraving, pinning, blowing, thinning, sorting, patching, shortening, nailing, chiselling, marking, rounding, grinding, tearing, rolling, riveting, roughing, measuring, connecting, flattening, nicking, but-*



LE PUBLIC (Photo Rieser, Bâle - Citroën n° 10.168)



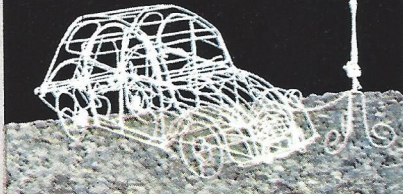




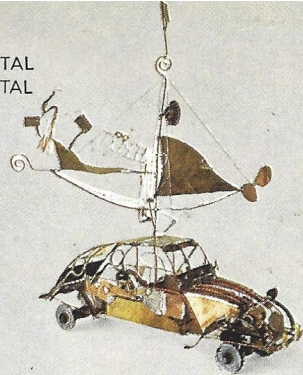
PAPIER A MUSIQUE  
SHEET MUSIC



FIL DE FER  
WIRE



METAL  
METAL



TRICOT  
KNITTING



Photos B.Obrecht,  
Zürich  
(Citroën n° 10.164)

IMMORTELLES  
IMMORTALS



BOITE A MUSIQUE  
MUSIC BOX



# les raffinées the sophisticated

# les rustiques the naives

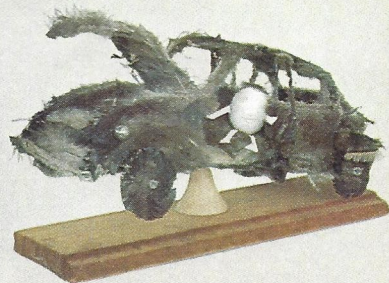
CHAUSSURE  
FOOTWEAR



PIERRE  
STONE



PLUMES  
FEATHERS



ECORCE  
BARK



SERVICE MILITAIRE  
MILITARY SERVICE



BRINDILLES  
TWIGS



Photos Bernard Obrecht, Zürich  
(Citroën n° 10.163)



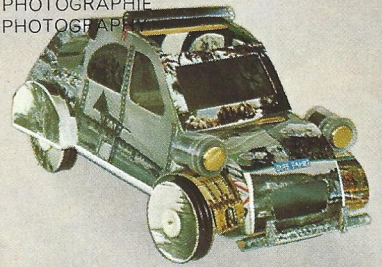
CUISINE  
COOKING



PECHE  
FISHING



PHOTOGRAPHIE  
PHOTOGRAPHY



ALLUMETTE  
MATCHES



CAMPING  
CAMPING

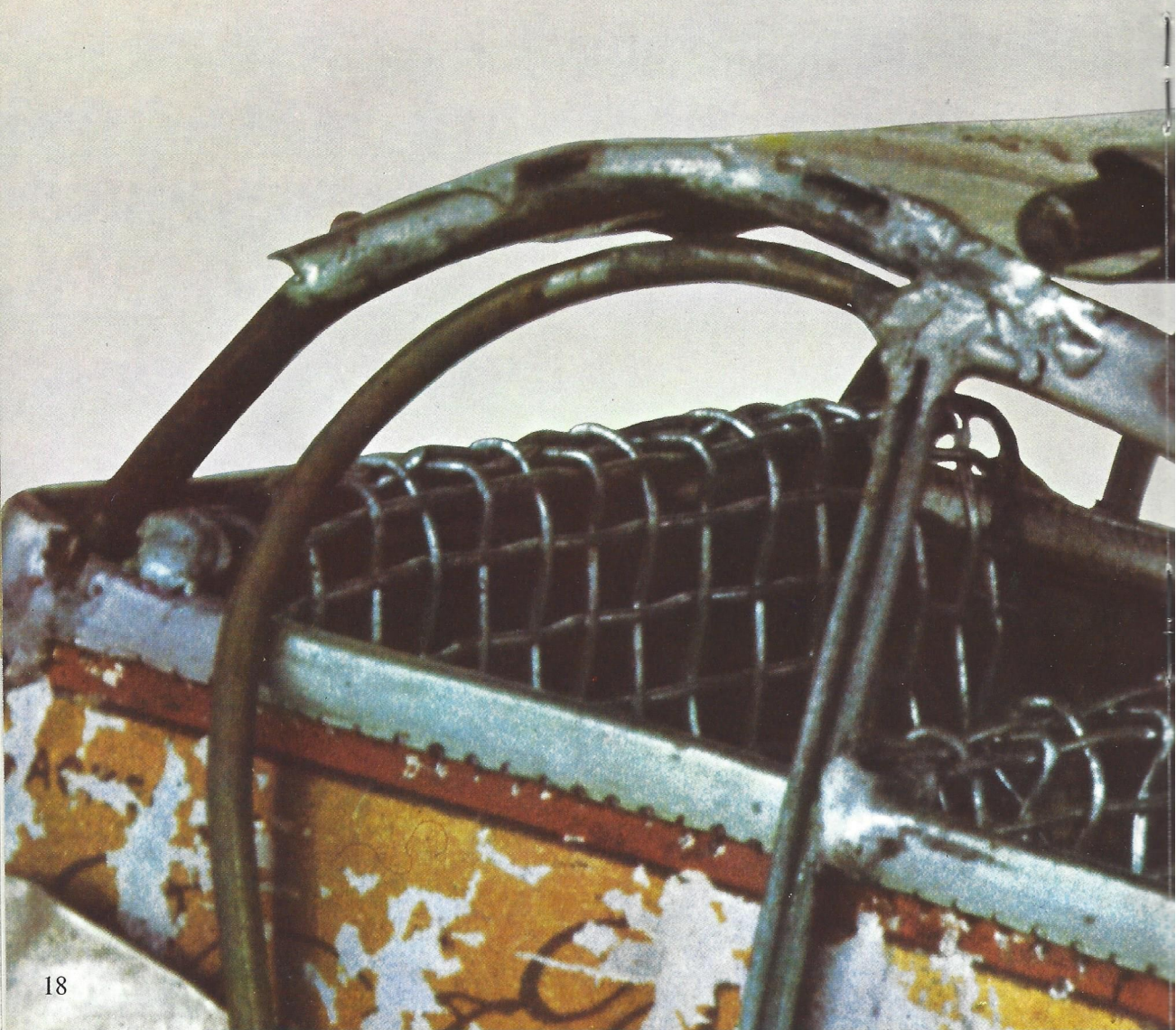


ELECTRICITE  
ELECTRICITY



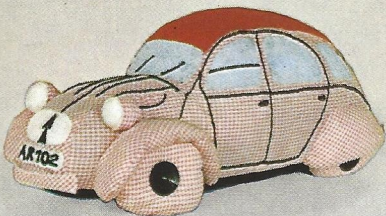
Photos Bernard Obrecht,  
Zürich (Citroën n° 10.157)

# les savantes the ingenious





COUTURE  
SEWING



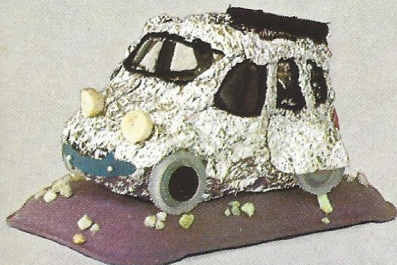
BAGUES DE CIGARES  
CIGAR BANDS



BRODERIE  
EMBROIDERY



PAPIER D'ARGENT  
SILVER PAPER



PAIN  
BREAD

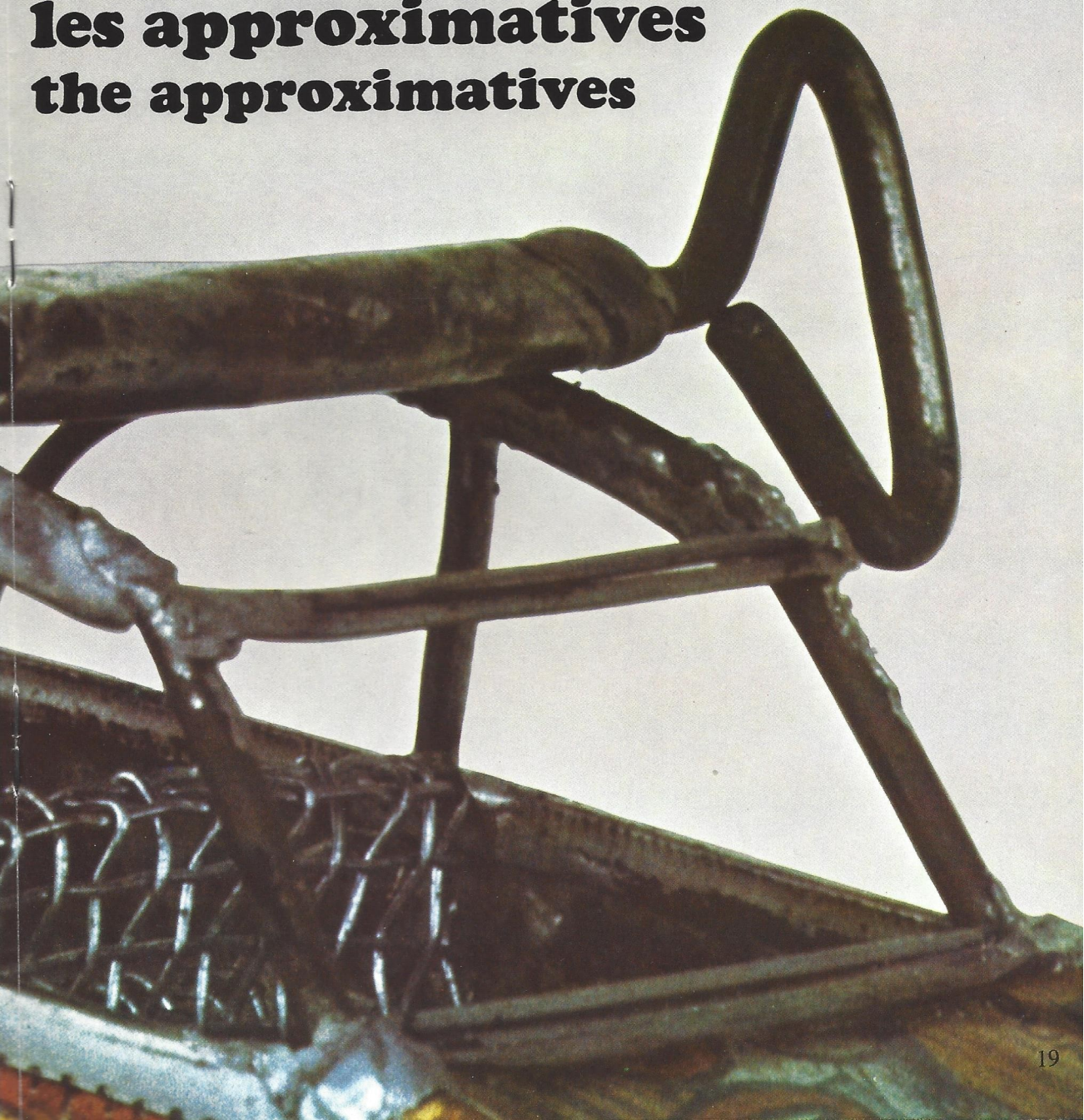


TRICOT  
KNITTING

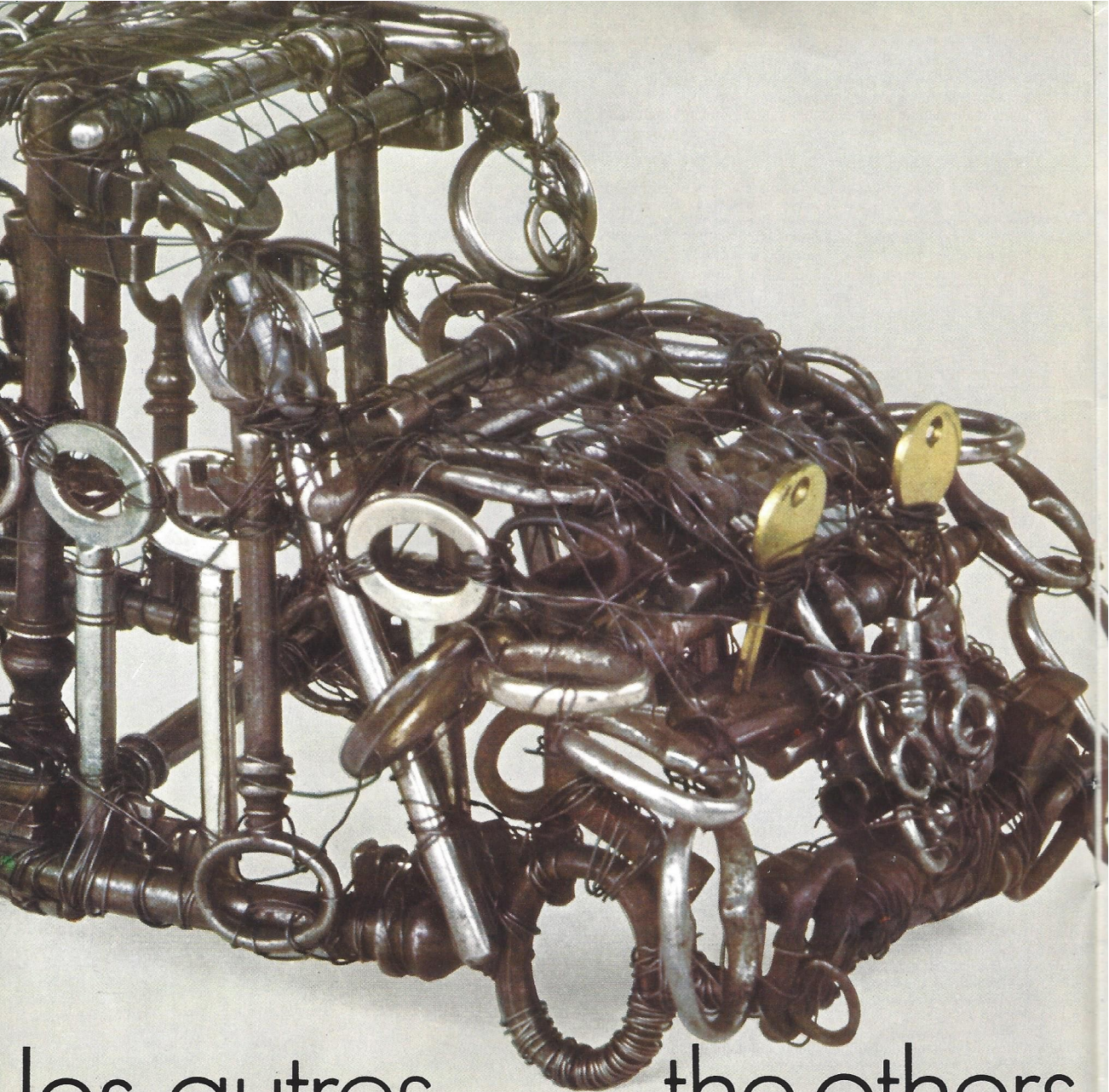
Photos Bernard Obrecht,  
Zürich (Citroën n° 10.158)



## les approximatifs the approximatifs







# les autres the others

LA PLUS CURIEUSE  
THE MOST CURIOUS

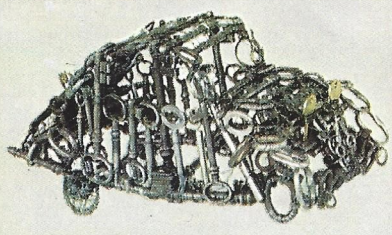
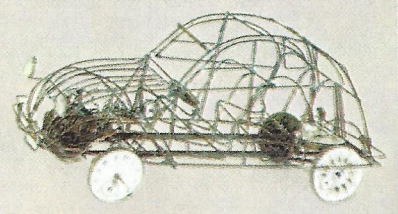


Photo Bernard Obrecht,  
Zurich (Citroën n° 10.159).



LA MIEUX SUSPENDUE  
THE BEST SPRUNG

LA PLUS EXACTE  
THE MOST EXACT



LA PLUS SYMPATHIQUE  
THE DROLLEST



LA PLUS BEATNIK  
THE MOST BEATNIK

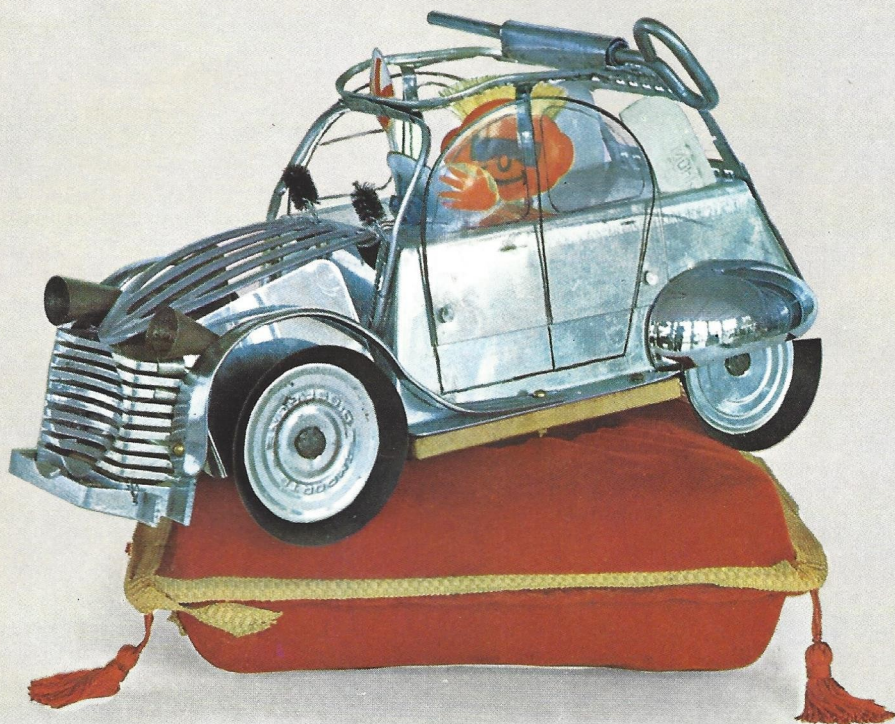


LA PLUS EXPRESSIVE  
THE MOST EXPRESSIVE





# 1<sup>er</sup> PRIX BAILE



# 1<sup>er</sup> PRIX ZÜRICH



Photos Bernard Obrecht, Zürich  
(Citroën n° 10.166)



etc. A l'infini, ou presque, on pourrait poursuivre cette classification non aristotélicienne qui, pas plus qu'une autre, jamais ne parviendrait à épuiser son objet — ses multiples objets — ni son charme. C'était un concours organisé par le concessionnaire Citroën de Bâle et de Zurich, la Société Schlotterbeck. Les candidats devaient construire un modèle réduit de 2 CV dans le matériau de leur choix à condition que celui-ci évoque leur passe-temps favori. Ils disposaient d'un délai de un mois. Le meilleur recevait en échange de sa 2 CV... une autre 2 CV, vraie, grandeur nature et toute neuve. Ce concours ne fut pas un succès mais un triomphe : on espérait cent maquettes, il en arriva mille. Mille petits chefs-d'œuvre d'humour et d'adresse. Mille 2 CV amoureuxment construites, avec cette minutie, ce soin du détail qui distingue à juste titre toutes les réalisations suisses. Mille 2 CV naïves ou savantes, frustes ou raffinées, somptueuses ou comiques, sympathiques toujours, qui fournissaient la preuve que 2 CV et fantaisie font bon ménage. Parmi elles, des trouvailles multiples : ici une boîte à musique, là une cage en forme de 2 CV contient une perruche vivante. Ici un microscope qui révèle — tenez-vous bien — « une 2 CV entre deux cheveux de deux chevaux » : une voiture à l'échelle de 1/19.000<sup>e</sup> placée entre deux crins deux fois plus épais qu'elle n'est longue ! Là un simple cailloux, (pierre qui roule...), c'est la 2 CV de la préhistoire. Embarrassé par le nombre et la qualité, le jury de ce Salon des marottes délibéra longtemps... Premier prix à Bâle : Mme Trudi Gebhart. Son violon d'Ingres, le jardinage, lui a inspiré la création d'une 2 CV faite d'herbes, de fleurs, de tiges, de feuilles, de grillages et de divers instruments dont des pommes d'arrosoir qui servaient de phares. Premier prix à Zurich : M. Georges Urffer. Son passe-temps : la cuisine, sa 2 CV : vingt ustensiles culinaires, un coupe-œufs pour la calandre, un ouvre-boîte pour dérouler la capote, une planche à hacher comme châssis, ainsi que des cuillères, fourchettes, râpes, palettes, etc., le tout 30 Francs suisses, somme réclamée par Mme Urffer à son mari pour remplacer les ustensiles utilisés !



LA PLUS ABSTRAITE THE MOST ABSTRACT  
(photo Bernard Obrecht, Zurich - Citroën n° 10.174)

toning, shaving, screwing, splitting, jointing, stapling, shaping, wiring...

It was a contest organized by the Citroën Agent in Basel and Zürich, the firm of Schlotterbeck. Entrants had to build a model of a 2 CV in the material of their choice, provided that the material chosen was evocative of their favourite hobby. The time allowed was one month, and the prize was a real, brand new 2 CV. To say that the contest was a success would be an understatement; it was a triumph! A hundred or so entries were expected, but the actual number was a thousand. A thousand little masterpieces of craftsmanship, in the true Swiss tradition, each with its own charm, ranging from such original ideas as a music box and a cage with a live parrot inside to a microscope revealing "a 2 CV between two hairs taken from two horses" — a 1/19,000 scale model between two tiny lengths of horsehair. Then there was a "stone age" 2 CV carved out of a pebble. Faced with the quantity and the quality of all these entries, the judges had to deliberate for a long time before coming to a decision.

The first prize among Basel entrants went to Mrs. Trudi Gebhart, whose hobby is gardening. Her 2 CV was made of grass, flowers, leaves, wire netting, and various gardening implements, including two watering-can roses which served as headlamps. The first prize in Zürich was awarded to Mr. Georges Urffer. His hobby is cooking and his 2 CV comprised twenty culinary utensils, including an egg slicer radiator grill, a tin opener for rolling back the roof, a chopping board for the chassis, and various spoons, forks, graters, etc., the whole costing 30 Swiss Francs—an amount which Mrs. Urffer demanded of her husband to replace the missing items in her kitchen!

If one really considers the question, the success of a contest of this sort is explained by the fact that it centred on the 2 CV. The straightforward and pleasant characteristics which distinguish this car among all its peers foreordained it to win the votes of pleasant people, straightforward enough themselves to be passionately attached to the hobby of their choice. It is no mere accident that, throughout the world, the 2 CV should be known by endearing names such as are given to household pets. In Holland, it has been dubbed "the little duck", and it is quite usual to see, in the Amsterdam papers' classified advertisement for second-hand cars, offers of sale or purchase of "little ducks". In the USA, it is known as the "blue jeans car"; in Sweden, as the "lille Citran". The Yugo-Slavs dub it "Spatscek", the Malgasy "Mafibé", the Congolese "Likelele", and so on. Everywhere it is considered as a member of the family, it will pick up, carry and stand up to anything, anywhere, at any time.











# échos

## RECORD POUR LE 350



Photo Citroën n° 5 F 6

PARIS (France) — Après avoir essayé le camion Citroën 350, empattement moyen, moteur Diesel Perkins, le spécialiste de l'Argus de l'Automobile écrit (7 juillet 1966) : « L'efficacité et la bonne tenue des freins a permis, sur le circuit routier de Montlhéry, de réaliser la plus haute vitesse obtenue jusqu'à présent lors de nos essais avec un véhicule de ce tonnage (5990 kg, PTC : 5805 kg, le camion était chargé de 3200 kg de sable) soit près de 70 km/heure ». Chiffre qui prend toute sa signification quand on sait que les meilleures moyennes obtenues sur ce circuit avec une DS 21 se situent autour de 115 km/h. Déjà, au printemps, le 350 avait fourni une belle démonstration de ses possibilités routières : prêté pour un essai au service des Messageries du journal le Provençal, un 350, à vide, couvrait la distance Nice Californie - Marseille Castellan (197 km) en 2 h 19 (départ 20 h 32, arrivée 22 h 51) soit 85 km/h de moyenne. C'est déjà là une performance remarquable, moins cependant que celle

qui fut effectuée au retour et en charge : transportant 2 tonnes de journaux, le 350 démarra de Marseille, avenue Roger Salengro à minuit 53. A 3 h 06 il arrivait place Masséna à Nice après avoir parcouru les 208 km à la moyenne de 94 kilomètres à l'heure.

## RECORD FOR THE 350

PARIS (France) - After trying out the Citroën 350 truck (medium wheelbase, Perkins Diesel engine) the specialist of "L'Argus de l'Automobile" wrote on July 7 th. 1966:

*On the Montlhéry road circuit, the efficiency and good response of the brakes made it possible to reach the highest speed we have ever achieved with a vehicle of this tonnage: nearly 43 m.p.h. (the truck weighs 5,990 kgs., weight fully laden 5,805 kgs.; it was loaded with 3,200 kgs. of sand). This speed is seen to be significant when we consider that the best averages attained on this circuit with a DS 21 are around 70 m.p.h. As recently as last Spring the 350 gave a good demonstration of its potentialities on the road: a 350 was lent to the delivery department of the newspaper "Le Provençal" and, unladen, covered the 122 miles between Nice and Marseilles in 2 hours 19 minutes (departure 8.32 p.m., arrival 10.51 p.m.) - an average speed of 52.8 m.p.h. This was a remarkable performance, but was exceeded on the return run, when the truck was laden with 2 tons of newspapers. It left the Avenue Roger Salengro in Marseilles at 53 minutes past midnight, and arrived at the*

*Place Masséna in Nice at 3.06 a.m. - a distance of 129 miles, covered at an average speed of 58.4 m.p.h.*

## UN SIÈGE AU MUSÉE

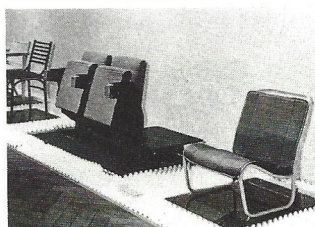


Photo Citroën n° 10,153

AMSTERDAM (Hollande) - Au Stedelijk Muséum d'Amsterdam, l'un des Musées d'Arts Modernes les plus célèbres du monde, s'est tenue, de Juillet à Septembre, une exposition qui retraçait l'évolution des sièges pendant les cinquante dernières années. 168 sièges sélectionnés parmi les meilleures réalisations des Pays Bas et de l'étranger y figuraient. Parmi eux, un seul siège d'automobile était exposé : le siège avant d'une 2 CV Citroën.

## A SEAT IN MUSEUM

AMSTERDAM (Netherlands) - At the Stedelijk Museum in Amsterdam, one of the most celebrated museums of modern art in the world, an exhibition was held from July to September depicting the development of seats over the past fifty years. The show featured 168 different seats, selected from among the most interesting specimens made in the Netherlands and other countries, and including the seat of a Citroën 2 CV.



# échos

## M O U A ?

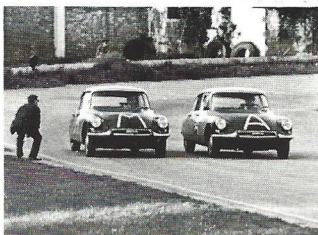


Photo Guarnerio Farabola, Milan (Citroën n° 10.169)

**MODENE (Italie)** - Le journal italien spécialisé « Automondo » a procédé dans le courant de cette année sur l'autodrome de Modène à une intéressante confrontation entre DS hydraulique (à embrayage automatique) et DS mécanique. Les deux DS 21 opposées ne différaient que par leur commande de vitesse. Meilleur tour de la DS mécanique : 1'23"2. Meilleur tour de l'hydraulique : 1'21"9. La supériorité de la DS à commande de vitesse hydraulique s'est trouvée confirmée par une épreuve complémentaire en montagne (Chatillon-Cervinia : 266 virages et 7 épingles sur 26 km 8). Voilà qui explique les préférences des pilotes de rallyes qui tous ont des DS hydrauliques.

## MECHANICAL OR AUTOMATIC?

**MODENA (Italy)** - In the course of this year the Italian motoring journal "Automondo" organized an interesting comparison on the Modena motor road between a DS with an automatic (hydraulic) clutch and a DS with mechanical gear-change. The two DS's under comparison differed only in their gear-change systems. The best time for the mechanical DS was 1 minute 23.2 seconds, and for the automatic model, 1 minute 21.9 seconds. The superiority of the automatic model was confirmed by an additional trial on mountain

roads (Chatillon-Cervinia, with 266 curves and 7 hairpin bends in sixteen and a half miles). This helps to explain why rally drivers always prefer the DS with automatic gear-change.

## CITROEN PREMIER EN FRANCE



Photo Citroën n° 9 A 1

**PARIS (France)** - 28 français sur cent ont une Citroën, 35 français sur cent veulent en avoir une, c'est ce qui ressort d'une enquête menée par la Société de sondage d'opinion et d'études de marché « IRES Marketing » sur un échantillon représentatif de 6000 hommes et femmes âgés de 18 à 65 ans répartis dans toute la France. L'enquête établit que Citroën vient au tout premier rang du parc automobile français avec un pourcentage de 28,6 %. Mieux encore : interrogés sur la voiture qu'ils avaient l'intention d'acheter, 35,55 % (35,1 % des hommes et 36 % des femmes) répondent : une Citroën (la marque citée en second lieu ne récoltant que 22,4 %).

## CITROEN LEADS IN FRANCE

**PARIS (France)** - 28 French people out of every hundred own a Citroën, and 35 out of a hundred would like to own one. This is revealed by a recent survey carried out by IRES Marketing, a French public opinion and market research company. The survey covered a representative sample of 6,000 men and women between the ages of 18 and 65, selected from all over France. The results showed that Citroën

has the biggest share (28.6 %) of the French automobile market. Furthermore, asked what make of car they intended to buy, 35.55 % of all the people questioned (35.1 % of the men and 36 % of the women) named Citroën as their choice. The make which got second preference polled only 22.4% of the vote.

## 2 CV DE RÊVE



Photo André Martin (Citroën n° 3 A 24)

**PARIS (France)** - Du sondage d'IRES Marketing, il résulte que deux français sur dix souhaitent acquérir une 2 CV : à la question « Compte tenu de vos possibilités financières, quelle voiture choisissez-vous ? » 19,25 % répondent « une 2 CV » (17,7 % des hommes 20,8 % des femmes). C'est de loin le plus fort pourcentage recueilli par un modèle - le second (10,5 %) allant à l'AMI 6. A la seconde question : « Si l'on vous offrait la voiture de vos rêves, laquelle choisiriez-vous ? 8,9 % des femmes et 5,8 % des hommes, soit 7,35 % au total répondent qu'ils choisiraient la 2 CV.

## THE 2 CV - MOST POPULAR MODEL

**PARIS (France)** - The IRES Marketing survey revealed that two French people out of ten would like to possess a 2 CV. To the question "Among cars you could afford to buy, which model would you choose?" 19.25%



answered : "A 2 CV" (17.7 % men, 20.8 % women) - by far the highest percentage preference of any model ; the runner-up (the Ami 6) polled 10.5 %. To the second question : "If you were offered the car of your dreams, which would you choose ?" 8.9 % of women and 5.8 % of men (7.35 % of all those questioned) opted for the 2 CV.

## LA DS VOITURE RÊVÉE



Photo André Martin (Citroën n° 1 A 18)

PARIS (France) - La DS vient en tête des voitures que les français choisiraient parmi toutes les voitures du monde si elles leur étaient offertes. 18,4 % des hommes la désignent, 13 % des femmes. Soit 15,7 % des français de 18 à 65 ans. C'est le plus fort pourcentage de réponses recueilli par un type de voiture dans l'enquête d'Ires Marketing.

## THE DS DREAM CAR

PARIS (France) - The DS tops the list of cars most French people would choose if offered any model in the world. 18.4 % of men and 13 % of women (15.7 % of all French people between 18 and 65 years old) made this choice - the highest percentage gained by any model in the IRES Marketing survey.

## COMMENT ÇA MARCHÉ ?

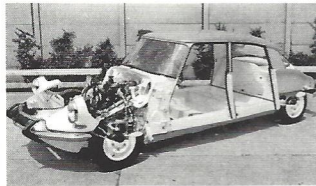


Photo Citroën n° 1 At 27

PARIS (France) - Une DS 21 hors série a été présentée au public des dernières 24 heures du Mans ainsi que, en Septembre, à la presse française spécialisée. Il s'agit d'une maquette grandeur nature et animée, conçue et réalisée par le Service de formation des agents techniques Citroën. Les organes principaux (moteur, boîte, suspension, frein, etc...) sont présentés en coupe et toutes les pièces d'habitude en mouvement quand la voiture roule sont ici animées par des moteurs électriques agissant selon un programme déterminé.

## SEE HOW SHE RUNS

PARIS (France) - An unusual DS 21 was presented to the public at the last Le Mans 24-hour race, and subsequently to the French trade press in September. It was a full-scale working model designed and built by the Technical Training Department of Citroën. All the main components - engine, gearbox, suspension, brakes, etc. - were shown in cut-away, and all the parts in movement when the car is running were driven by programmed electric motors.

## DS A TROIS PATTES



Photo Citroën n° 10.170

SUNDSVALL (Suède) - L'agent Citroën de Sundsvall a presque ameuté la population de cette ville du centre de la Suède, sur la rive de la Baltique, lorsque - en vue de prouver la stabilité et la tenue de route de sa DS 19 - il s'est promené dans celle-ci après lui avoir ôté la roue arrière droite ! Les représentants de la loi sont intervenus pour dresser procès-verbal. Cependant, si le Code précise qu'une voiture doit être équipée de quatre roues, il n'impose pas que la quatrième repose sur le sol et lorsqu'un essai avec la DS sur trois roues conservait une puissance de freinage et une stabilité supérieures à bien des voitures équipées de leurs quatre roues, le rapport de Police fut déchiré et l'agent Citroën simplement prié de bien vouloir à l'avenir ne plus terroriser la population.

## A THREE-WHEELED DS

SUNDSVALL (Sweden) : The Citroën Agent in Sundsvall caused something of a sensation among the inhabitants of this Swedish town on the shores of the Baltic when, to prove the stability and road-holding qualities of his DS 19, he drove around in it after having removed the right hand rear wheel. The police issued a summons against him; but though the law requires that a car possess four wheels, it does not specify that the fourth must be in contact with the ground. When a trial in the company of the police showed that the DS on three wheels retained a braking power and stability superior to that of many four-wheeled cars, the summons was torn up and the Citroën Agent was let off with a warning - not to frighten the population any more!

# échos



## Un Concessionnaire Citroën réalise une monoplace d'initiation à la compétition, moteur Panhard, mécanique AMI 6.

Une voiture a intrigué de nombreux spectateurs des dernières « 24 heures du Mans »; elle a même enthousiasmé plusieurs d'entre eux. Elle n'était pas sur la piste mais sagement exposée sur le stand Citroën du village : la MEP X2, monoplace d'initiation et d'entraînement à la course, conçue et réalisée par Maurice Pezous, Concessionnaire Citroën à Albi. Présentée pour la première fois au public à l'occasion des « 24 heures du Mans », la MEP X2 a été, par la suite, longuement essayée sur le circuit d'Albi par Maurice Trintignant qui ne tarit pas d'éloges sur ce qu'il appelle « la petite merveille ». Elle est la première d'une série de trente dont vingt seront offertes aux Automobiles Clubs par les Sociétés BP et Citroën. Réalisée à l'aide de pièces et d'ensembles

# LA MEP X2

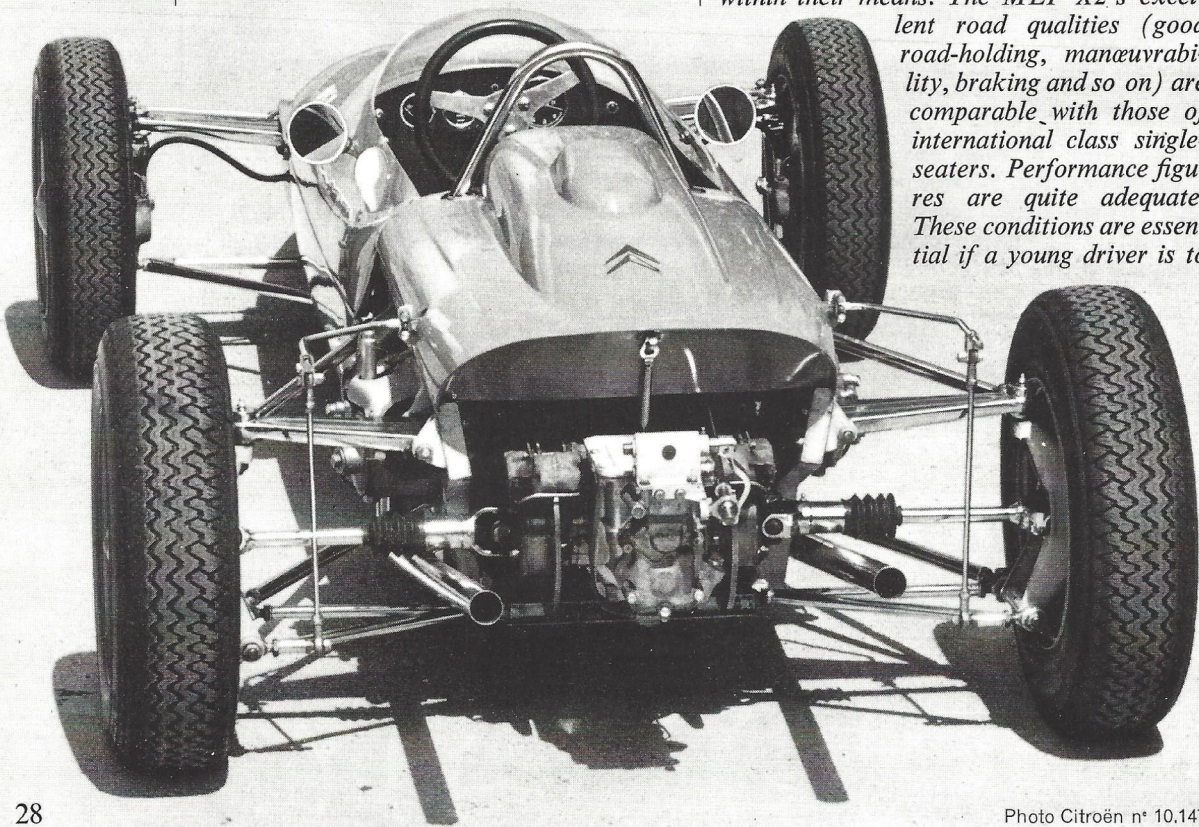
## A Citroen dealer builds a single-seater racing trainer with a Panhard engine and AMI 6 mechanical parts.

*Many a spectator was intrigued at the last 24-hour "Le Mans" race by a peculiar car —some of them were even enthralled. This car was not on the track, but on the Citroën stand in the village: it was the MEP X2, a single-seater racing trainer, devised and built by Maurice Pezous, Citroën dealer at Albi.*

*Shown to the public for the first time during the Le Mans race, the MEP X2 was afterwards thoroughly tested on the Albi circuit by Maurice Trintignant, whose praise knows no bounds where the "little wonder", as he calls it, is concerned. It is the first of a series of thirty cars, of which 20 will be presented by BP and Citroën to Automobile Clubs.*

*Made up of Citroën parts and assemblies, the MEP X2 is a single-seater with a tubular chassis, a moulded polyester body, the Panhard 24 CT's flat-twin 848 cc engine, the AMI 6's gear box, four disc brakes and Michelin XAs tyres. Its top speed is in the neighbourhood of 190 km.p.h. (118 m.p.h.). Mechanical assemblies (engine, gear box, brakes, etc.) have remained unmodified, thus retaining their original ruggedness, a guarantee of low maintenance costs; spares are inexpensive and easily obtained. Petrol and oil consumptions are low (8 to 9 litres per 100 km, or 31-35 m.p.g.), and tyres are normally priced. Designed for young people, the MEP X2 had to remain within their means. The MEP X2's excel-*

*lent road qualities (good road-holding, manoeuvrability, braking and so on) are comparable with those of international class single-seaters. Performance figures are quite adequate. These conditions are essential if a young driver is to*





mécaniques Citroën, la MEP X2 est une monoplace à châssis tubulaire, carrosserie en polyester moulé, moteur flat-twin 848 cc<sup>3</sup> de la Panhard 24 CT, boîte de vitesses de Citroën Ami 6, quatre freins à disque, pneus Michelin X As. Sa vitesse de pointe est de l'ordre de 190 km/h.

Les ensembles mécaniques (moteurs, boîtes, freins, etc.), n'ayant pas été modifiés, conservent leur endurance d'origine, ce qui est la garantie d'un faible coût d'entretien; les pièces détachées sont peu coûteuses et faciles à se procurer. La consommation d'essence et d'huile est faible (8 à 9 litres d'essence aux 100 km), les pneus sont d'un prix courant. Conçue pour les jeunes, il fallait en effet que la MEP X2 leur reste accessible.

Les excellentes qualités routières de la MEP X2 (tenue de route, facilité d'évolution, freinage, etc.) sont comparables à celles des monoplaces de formule internationale. Les performances sont suffisamment élevées. Ce sont des conditions indispensables à une bonne initiation et à un entraînement correct. De plus, la possibilité de monter trois rapports différents de couples coniques confère à la MEP X2 une grande souplesse d'utilisation.

#### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

**MOTEUR :** Panhard 24 CT - 2 cylindres horizontaux 84,85 × 75 - 848 cm<sup>3</sup> - 60 CV à 5.750 t/mn - couple max. : 7,75 m/kg à 3.500 t/mn - carburateur inversé Zenith double-corps 38 NDIX - Taux de compression 8. **TRANSMISSION :** Roues arrière motrices - Moteur central - Embrayage monodisque sec à commande hydraulique - Boîte Citroën AMI 6 - 4 vitesses synchronisées - 3 couples coniques au choix : 8 × 29 - 9 × 29 - 10 × 29. **CHASSIS :** En tubes profilés à froid de section rectangulaire ou carrée - 4 roues indépendantes - 4 bras de suspension - ressorts à boudin et amortisseurs télescopiques hydrauliques réglables - Barre anti-roulis à l'avant et à l'arrière réglable à l'arrière - Réservoir essence : 17,5 litres. **CARROSSERIE :** En polyester moulé (Mais le prototype exposé au Mans était en alliage léger). **DIRECTION :** Direction à crémaillère Citroën AMI 6 symétrique, montée dans l'axe de la voiture. **FREINS :** 4 freins à disques - 2 à l'avant dans les roues - 2 à l'arrière accolés à la boîte de vitesse - Circuits de freinage avant et arrière indépendants - Palonnier de sécurité à répartition réglable. **ROUES et PNEUS :** Pneus Michelin X As - Avant : 135 × 330 - Arrière : 165 × 330. **DIMENSIONS :** Empattement : 2,24 - Voie avant : 1,235 - Voie arrière : 1,232 - Poids à vide : 337 kg. **VITESSE DE POINTE :** 190 km/h. **CONSOMMATION :** 8/9 litres aux 100 km.



Photo Gruyaert (Citroën n° 10.137)

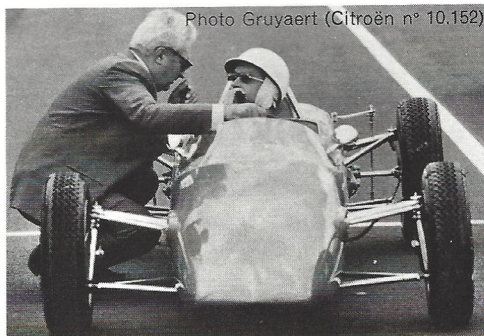


Photo Gruyaert (Citroën n° 10.152)

*be properly introduced to racing driving and adequately trained. The possibility of using three different crown wheel and pinion ratios furthermore gives the MEP X2 great adaptability for various conditions of use.*

#### TECHNICAL SPECIFICATIONS

**ENGINE:** Panhard 24 CT, horizontal flat twin 84.85 × 75 mm, 848 cc, 60 b.h.p. at 5,750 r.p.m., max. torque 7.75 mkg (56.1 lb. ft.) at 3,500 r.p.m., double-barrel inverted Zenith 38 NDIX carburetter, compression ratio: 8 to 1. **TRANSMISSION:** rear-wheel drive, centrally-placed-engine, hydraulically-operated single dry plate clutch, Citroën AMI 6 gear box, 4 synchro-mesh forward speeds, choice of three crown wheel and pinion ratios: 8 × 29 9 × 29, 10 × 29. **CHASSIS:** Rectangular or square section cold-drawn tubes, 4 independent wheels, 4 suspension arms, helicoïdal springs and adjustable hydraulic telescopic shock-absorbers, anti-roll torsion bars front and rear (adjustable at rear), petrol tank capacity 17.5 litres (3.84 imp. gallons). **BODY:** moulded polyester resin (N.B. The prototype exhibited at Le Mans had a light-alloy body). **STEERING:** Symmetrical Citroën AMI 6-type rack-and-pinion steering, mounted along the car's axis. **BRAKES:** 4 disc brakes, 2 in the front wheels, 2 at the rear, on either side of the gear box, independent front and rear braking circuits, adjustable-distribution safety compensator. **WHEELS and TYRES:** Michelin XAs tyres. Front: 135 × 330. Rear: 165 × 330. **DIMENSIONS:** Wheel-base: 2.24 m (7' 4 1/2"). Front track: 1.235 m (4' 0 5/8"). Rear track: 1.232 m (4' 0 1/2"). Weight empty: 337 kg (742 lbs). **TOP SPEED:** 190 km.p.h.). **PETROL CONSUMPTION:** 8 to 9 litres per 100 km (31 to 35 miles per gallon).



# rallye INTERNATIONAL DE GENEVE

## SUCCÈS D'ENSEMBLE POUR CITROËN

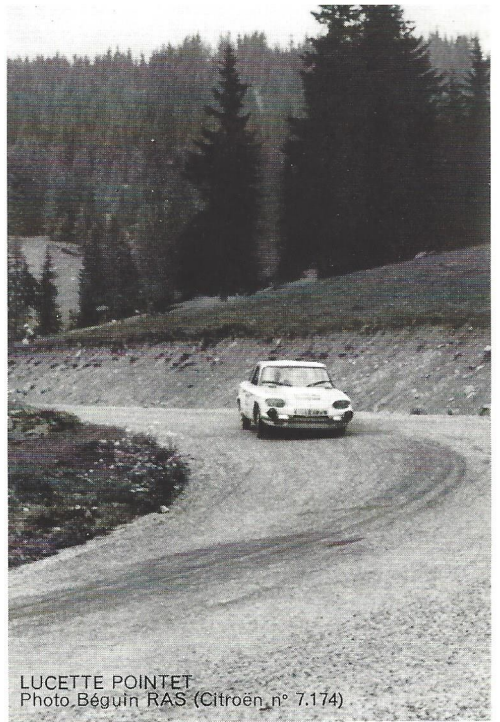
Lucette Pointet - Jacqueline Fougeray  
(Panhard 24 CT) : Coupe des Dames  
J.C. Ogier - B. Ogier (Panhard 24 CT) :  
3<sup>e</sup> au classement général absolu.

Particulièrement sélectif cette année, le rallye de Genève comprenait 1.850 km de sinueuses routes du Jura et des Alpes en deux étapes. 1. Genève - Genève par Rumilly, Hauteville, St-Claude, Pontarlier, Col de l'Aiguillon, la Faucille, St-Germain-de-Joux. 2. Mont Revard, Chartreuse, St-Jean-en-Royan, Col du Rousset, Col de Grimone, Uriage, Col de la Croix-Ferry, la Clusaz, Col de la Colombière, Genève et 13 « tronçons sélectifs » et épreuves de classement, disputés presque entièrement de nuit. Sur 62 voitures au départ, le 9 Juin, 36 seulement furent classées, le 11, à l'arrivée.

Une fois de plus Citroën enregistre un très beau succès d'ensemble; une fois de plus, des voitures de série, Panhard 24 et DS 21, réussissent à faire jeu égal avec des voitures de Grand Tourisme et de Sport. Sur les quatre voitures engagées par Citroën, l'une (Lucette Pointet - Jacqueline Fougeray, Panhard 24 CT, 11<sup>e</sup> au classement général, 3<sup>e</sup> de la classe Tourisme de série 0 à 1.000 cc) remporte la Coupe des dames et les trois autres se classent 3<sup>e</sup> (Ogier - Ogier, Panhard 24 CT), 4<sup>e</sup> (Verrier - Syda, Citroën DS 21) et 5<sup>e</sup> (Lucien Bianchi - Vic, Citroën DS 21) au classement général absolu.

Dans le secteur de 35 km St-Gervais - St-Pierre-de-Cherennes, étape routière noyée de brouillard qui pénalisa tous les concurrents, tandis que Verrier était parmi les trois seuls qui passèrent dans la minute, on vit, dans les 2 minutes, non seulement Lucien Bianchi, mais encore Jean-Claude Ogier qui assura-là sa 3<sup>e</sup> place au classement général en allant plus vite avec sa Panhard 24 de série que les Porsche 911 d'usine!

Quant à Guy Verrier et à Lucien Bianchi, pris d'une saine émulation, ils se livrèrent un véritable duel de virtuosité : Col de l'Aiguillon, Verrier 4<sup>e</sup> meilleur temps (10' 13''), Bianchi 6<sup>e</sup> (10' 28''). Tronçon Grimel - St-Georges, Verrier 2<sup>e</sup> meilleur temps (12' 57''), Bianchi 3<sup>e</sup> (13' 04''). Tronçon Quintal-Leschaux, Bianchi 5<sup>e</sup> meilleur temps (20' 08''), Verrier 6<sup>e</sup> (20' 15''). Mont Revard, Verrier 7<sup>e</sup> meilleur temps (7' 52''), Bianchi 8<sup>e</sup> (7' 54''). St-Jean-en-Royans, Bianchi 5<sup>e</sup> (22' 30''), Verrier 8<sup>e</sup> (22' 46''). St-Michel - St-Barthélémy, Verrier 5<sup>e</sup> (32' 03''), Bianchi 8<sup>e</sup> (32' 29'').



LUCETTE POINTET  
Photo Béguin RAS (Citroën, n° 7.174)

## ALL ROUND SUCCES FOR CITROËN

Lucette Pointet - Jacqueline Fougeray  
(Panhard 24 CT) : Ladies' cup.  
J.C. Ogier - B. Ogier (Panhard 24 CT) :  
3rd in the overall general classification.

*With a particularly selective course this year, the Geneva rally covered 1,850 km (1,150 miles) of winding roads in the Jura mountains and the Alps, in two legs (1. Geneva-Geneva via Rumilly, Hauteville, St. Claude, Pontarlier, Col de l'Aiguillon, Col de la Faucille, and St. Germain-de-Joux. 2. Mont Revard, Chartreuse, St. Jean en Royan, Col du Rousset, Col de Grimone, Uriage, Col de la Croix Ferry, la Clusaz, Col de la Colombière, Geneva), and 13 "special test legs" and classification tests, almost all run at night. Out of 62 cars at the start on 9th June, only 36 were classified on arrival, on the 11th.*

*Once again, Citroën's overall success was remarkable; once again, production cars, Panhard 24s and DS 21s, managed to compete on level terms with G.T. and Sports cars. Out of the 4 cars entered by Citroën, one (Lucette Pointet - Jacqueline Fougeray, Panhard 24 CT, 11th in the general classification and 3rd in the production Touring car category, 0 to 1,000 cc) won the Ladies' Cup, and the other three were respectively 3rd (Ogier-Ogier, Panhard 24 CT), 4th (Verrier-Syda, Citroën DS 21) and 5th (Lucien Bianchi-Vic, Citroën DS 21)*



Croix Fry, Bianchi 5<sup>e</sup> (11' 37''), Verrier 6<sup>e</sup> (11' 38''), etc.

Verrier - Syda remporte la classe Tourisme de série 1.600 - 2.500 cc et Ogier - Ogier la classe très chargée de Tourisme de série 0 à 1.000 cc.

in the overall general classification.

Verrier-Syda won in the 1600-2500 cc production touring car category, while Jean-Claude Ogier and Bernard Ogier won in the very hotly contested 0-1000 cc production touring car class.



J.-C. OGIER  
Photo Béguin RAS (Citroën n° 7.172)

## rallye MONT BLANC

Pour le Rallye du Mont Blanc (9 - 10 Juillet) Guy Verrier devait relayer au volant de la Panhard 24 CT son camarade Jean-Claude Ogier, blessé au cours des 24 heures du Mans.

Beau temps mais parcours routier très sévère (en deux étapes de 367 et 384 km) : 97 voitures au départ, 49 à l'arrivée.

Bien qu'il ait heurté un rocher par côté dans la course de côte de St-Félix (4 km) Guy Verrier, assisté de Syda, termine 6<sup>e</sup> au classement général et gagne la classe Tourisme de série 0 à 850 cc, selon la bonne tradition établie depuis le début de la saison par Jean-Claude Ogier.

For the Mont Blanc Rally (9-10 July), Guy Verrier was to take over the wheel of the Panhard 24 CT from his friend Jean-Claude Ogier, wounded during the Le Mans. The weather was fine, but the road course very stiff (two legs of 367 and 384 km, or 222 and 239 miles respectively): 97 cars at the start, 49 at the finish. Although he had hit a rock side-on in the St.Felix hill-climb (4 km, 2 1/2 miles), Guy Verrier, with Syda as co-driver, finished 6th in the general classification and won in the production touring car class, keeping up the good traditions established by Jean-Claude Ogier since the beginning of the rallies' season.

VERRIER (PANHARD 24)  
1<sup>er</sup> DE LA CLASSE 0-850 cc

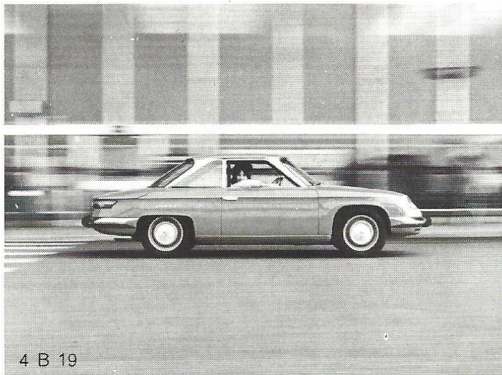
VERRIER (PANHARD 24)  
1<sup>st</sup> IN THE 0-850 cc CLASS



Photo Junior Nice (Citroën n° 7.175)



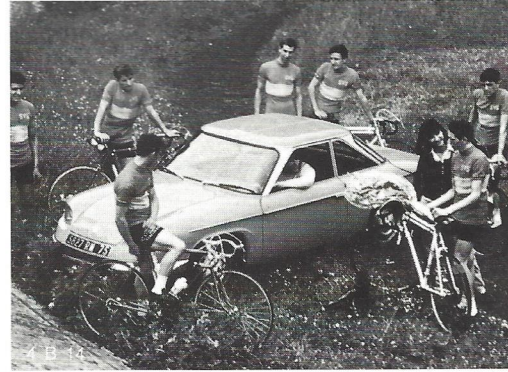
# PHOTOTHÈQUE





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





# CHEZ L'ANTIQUAIRE

*Citroën 10 CV type B 14 - 1927*

Voiture de très grande diffusion, la B 14 était cependant construite comme une voiture de luxe (tableau de bord groupant tous les appareils sous une glace unique à éclairage indirect). Ce fut — c'est toujours — une voiture "incroyable". La grande résistance de son moteur provient en partie des cylindres "dudgeonnés" (procédé mécanique consistant à comprimer la surface de frottement des cylindres pour leur conférer une très grande dureté). Prix en 1927 : 25.000 francs (conduite intérieure 4 places).

**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 x 49. **ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.** **SUSPENSION :** 4 ressorts entiers, ressorts AR disposés obliquement par rapport au châssis. 4 amortisseurs à friction. **FREINS :** servofrein à dépression Citroën licence Westinghouse sur les 4 roues. Pédale disposée suivant la norme devenue classique. Frein à main sur les quatre roues. **PNEUS :** 13 x 45. **CHASSIS :** Empattement 2,880 m. Voies AV et AR 1,23 m. **POIDS :** à vide 1.150 kg. **CARROSSERIE :** berline de série, torpédo grand luxe avec pare-brise AR, torpédo commerciale, cabriolet décapotable 2 et 4 places, coach 4 places - 2 portes, conduite intérieure 6 glaces standard ou luxe, taxi et landaulet taxi à conduite intérieure. **PERFORMANCES :** vitesse maximale 80 km/heure. Consommation au 100 km : essence 8,5 litres.

*Although a very popular model, the B 14 was built like a luxury car (all instruments grouped under a single window in the dashboard, with indirect lighting). It was—and still is—a car that "wouldn't wear out". The great resistance of its engine came in part from its "dudgeoned" cylinders ("dudgeoning" being a mechanical process compressing the cylinders' friction surfaces so as to harden them to a very high degree). 1927 price : 25 000 francs for the standard.*

**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-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-back 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.).





*Citroën 10 cv type B 14 - 1927*



