

32



LE DOUBLE CHEVRON

Bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques de la Société Citroën. Textes et photos reproductibles librement.

Quarterly information bulletin published by the Citroën Public Relations Department. Texts and photographs are copyright free.

sommaire :

	Page
Editorial	3
Informations économiques	4
Rallies : Maroc	6
Acropole	15
Le Raid Afrique	16
Edition Spéciale : Bestiaire Raid ..	19
Une saison de Pop'Cross	35
Photothèque : Pop'Cross	40
L'Europe des 2 CV	42
Chiffres de production	44
Echos	45
Chez l'antiquaire : cabriolet/B2 ..	50

contents :

	Page
<i>Editorial</i>	3
<i>Economic news</i>	4
<i>Rallies : Morocco</i>	6
<i>Acropolis</i>	15
<i>The Africa Long-Distance Run</i> ...	16
<i>Special Edition: The Africa Run</i>	
<i>Book of Beasts</i>	19
<i>A season's Pop'cross</i>	35
<i>Photo Library : Pop'cross</i>	40
<i>2-CV Europe</i>	42
<i>Production figures</i>	44
<i>Snippets</i>	45
<i>The Antiquarian's Corner:</i>	
<i>B2 Cabriolet</i>	50

Rédaction, administration : Société Citroën, Service Relations Publiques, 133, quai André Citroën, 75747 Paris Cedex 15, Téléphone 578.61.61 poste 0020 Télex n° 27817 Paris. Directeur de la publication : Jacques Wolgensinger.



Photo de couverture : Puissante, racée, admirable d'élégance dans l'effort, une DS surgit sur un dos d'âne, qu'elle franchit, qu'elle efface avec souplesse. Elle rugit à 6000 tours, s'élance vers un nouvel obstacle, un des milliers de pièges de ce Rallye du Maroc 1973 qui fut au moins aussi difficile, aussi redoutable, aussi dévastateur que les précédents. Qui la conduit ? Neyret, Bochnicek, Deschaseaux, Ponnelle ? Qu'importe, les pilotes de l'équipe Citroën d'usine furent tous les quatre merveilleux. Et efficaces : quatre à prendre le départ, en DS 23, ils furent quatre à passer la ligne d'arrivée. Une fois encore, la quatrième, Citroën remporte la Coupe des Constructeurs dans le plus dur Rallye du monde. Si vous voulez revivre cette course passionnante, rendez-vous au départ page 6.

Cover photograph : Powerful, thoroughbred, elegant as ever at the acme of effort, a DS tops a hummock and clears it as though it was not there. Roaring at 6000 revs, it heads for a fresh obstacle, one of the thousand pitfalls in this Morocco Rally 1973, which was at least as difficult, tough and devastating as its predecessors. Who is at the wheel? Neyret, Bochnicek, Deschaseaux, Ponnelle? What matter, all four of the Citroën works team drivers were wonderful. And efficient to boot : all four starters (in DS 23 s) were in at the finish. Once again, for the fourth time, Citroën won the Manufacturers' Cup in the hardest Rally in the world. If you want to relive this enthralling race, rendezvous at the start, page 6.

Photo Toujan (Citroën 7.360)

éditorial

Pour la quatrième fois, Citroën remporte la Coupe des Constructeurs dans une des compétitions les plus sélectives du monde : le Rallye du Maroc. Pour un constructeur, gagner cette Coupe est sans doute la victoire la plus probante. Attribuée à la marque présentant les trois voitures les mieux classées, elle consacre un succès d'ensemble. Au Rallye du Maroc, obtenir ce succès d'ensemble est une gageure presque impossible : en six ans, Citroën seul y réussit, par quatre fois ; les autres années, la Coupe ne fut pas attribuée. Page 6, les détails de la course. Du sport encore avec les trois rondes tous terrains de 2 CV, Dyane et Méhari que Citroën - Total - RTL organisaient cette année. Compte rendu en page 35, avec les illustrations d'un jeune dessinateur qui a inventé la caricature d'automobile. Inspiré par la 2 CV, il ne s'en est pas tenu là et nous a apporté, sur le thème du Raid Afrique 1973, plusieurs dessins extraordinaires. Nous n'avons pas résisté au plaisir de vous les présenter dans l'Edition Spéciale de ce numéro. Ce sont les bêtes de la brousse africaine, mais ce sont aussi les 2 CV qui, en novembre prochain, vont partir les découvrir. Etranges symbioses d'animaux et de mécaniques, subtiles métamorphoses où le mammifère est à deux cylindres et le reptile à refroidissement à air. Page 19, vous entrerez dans le zoo mécanique de Guy Tétéau, un muséum d'histoire peu naturelle.

For the fourth time, Citroën won the Manufacturers' Cup in one of the world's most selective contests: the Morocco Rally. For a manufacturer, winning this cup is probably the most convincing of victories. Awarded to the marque with the three best-placed cars, it vouches for an all-round success. In the Morocco Rally, obtaining this all-round success is an almost forlorn hope: in a six-year period, Citroën alone has done it, and not once but four times; the remaining year, the Cup was not awarded. On page 6, read all about the race. More sport with the three cross-country roundabouts for 2 CVs, Dyanes and Mehara organized by Citroën-Total-RTL this year. They are written up on page 35, with illustrations by a young artist who has invented car caricature. Inspired by the 2 CV, he did not stop there, and brought us, round the theme of the Africa Long-Distance Run 1973, several quite extraordinary drawings. We could not resist the pleasure of laying them before your eyes in the Special Edition of this issue. They show the beasts of the African bush, but also the 2 CVs which, in November next, will be on their way to discover them. Strange symbioses of animals and machines, subtles metamorphoses in which mammals have two cylinders and reptiles are air-cooled. On page 19, you will enter Guy Tétéau's mechanical Zoo, an unnatural history museum.

Altforweiler: inauguration officielle des premières installations Comotor

Le 14 juin 1973 a eu lieu à Altforweiler, en Sarre, l'inauguration officielle des premiers ateliers de la Société Comotor, qui doit produire bientôt quelque 30 moteurs à pistons rotatifs par jour, avec un effectif de 200 personnes.

Le 21 avril 1967, Citroën, convaincu de l'intérêt du moteur à piston rotatif, a fondé avec NSU la Compagnie Européenne de Construction de Moteurs d'Automobiles « Comotor », société à vocation mondiale ayant pour objet la fabrication et la diffusion de tous les éléments de moteurs, pour automobiles et tous autres usages.

Le 11 mai 1967, Comotor signa avec la Société NSU et Wankel un contrat de licence pour la fabrication de moteurs à pistons rotatifs. Le choix des responsables de l'édification de l'usine de fabrication se porta sur la Sarre, à Altforweiler.

Cette implantation géographique au carrefour de plusieurs pays, marque bien la vocation européenne de l'usine Comotor.

L'étude de prototypes de moteurs a progressé en même temps qu'AUDI NSU et Citroën entreprenaient, à la fin 1969, l'étude d'une première tranche de constructions d'ateliers. L'équipe de Comotor poursuivit ensuite l'étude des moyens de fabrication (la première machine a été montée en novembre 1972) et, après les essais de mise au point, les premiers moteurs à pistons rotatifs sortirent des nouveaux ateliers en janvier 1973.

Ce sont eux qui équiperont la GS Birotor dont un prototype sera présenté aux Salons de Francfort et de Paris 1973, avant la commercialisation, prévue pour 1974.

Les installations inaugurées font partie de la première tranche d'aménagements

On the 14th June 1973, at Altfortweiler (Saar), the official opening of the first shops of the Comotor Company, which is soon to produce some 30 rotary-piston engines daily, with a staff of 200 persons was held.

On 21st April 1967 Citroën, convinced of the future of the rotary-piston engine, founded conjointly with NSU the "European Company for the Production of Automobile Engines", "Comotor" — a company intended for the world-wide production and distribution of all engine parts and sub-assemblies for automotive or other uses.

On 11th May 1967, Comotor signed with the NSU Company and Wankel a licence contract for the production of rotary-piston engines. The responsible parties chose the Saar, and Altfortweiler, as the place to erect the production plant.

This geographical situation, at the crossroads of several countries, stresses the European vocation of the Comotor works.

The study of engine prototypes went ahead at the same time, in late 1969, as AUDI NSU and Citroën undertook the study of the building of a first set of workshops.

The Comotor team thereupon continued the study of production facilities (the first machine-tool was assembled in November 1972) and, after adjustment tests, the first rotary-piston engine came of the production line of the new shops in January 1973.

It is these engines that are to be fitted in the GS Birotor (Twin-rotor engine), a prototype of which is to be presented at the 1973 Frankfurt and Paris Motor Shows, before marketing starts in 1974.

The facilities inaugurated are part of a first set of factory workshops, covering

L'usine d'Altforweiler - Photo Comotor (Citroën 9 CA 6)



Altförweiler (Saar), June 1973: official opening of the first Comotor facilities

de l'usine, qui comportera 60 000 m², sur les 240 000 m² prévus à terme (l'effectif à l'achèvement de cette première phase sera de 300 personnes, pour une cadence quotidienne de 100 moteurs à pistons rotatifs, cadence ultérieurement portée à 500 avec 800 personnes. La capacité de production de l'usine achevée sera de 5 à 6 000 moteurs à pistons rotatifs par jour).

L'inauguration a eu lieu en présence du Ministre-président du Land Sarrois M. Röder, des ministres Dr. Schäfer et M. Wilhelm, du consul général de France M. de Latour, ainsi que de nombreuses personnalités de l'industrie et de l'administration, et des représentants au plus haut niveau de Comotor, NSU et Citroën, notamment MM. François Rollier, président directeur général de Citroën SA et président de Comotor, Von Heydekampf, membre du Vorstand de NSU, Bumford et Bercot, tous administrateurs de Comotor.

Fiat-Citroën

Le 25 juin 1973 les sociétés Fiat et Michelin diffusaient le communiqué suivant :

« La Société Fiat a cédé à la Société Michelin sa participation de 49 % dans le capital de PARDEVI, qui détient la majorité du capital de la Société Citroën.

Les Sociétés Fiat et Citroën ont, par ailleurs, défini les conditions dans lesquelles certaines actions entreprises en commun dans divers secteurs industriels et commerciaux seraient poursuivies ».

Cela signifie qu'après un accord de 4 ans et 8 mois, Citroën a repris vis à vis de Fiat sa totale indépendance. Des relations industrielles et commerciales sont cependant maintenues entre les deux marques pour la poursuite de certaines réalisations particulières; elles se situent désormais dans un autre contexte que celui de l'accord initial.

L'accord Fiat-Citroën avait été annoncé le 25 octobre 1968. Un de ses accessoires avait été la constitution, le 15 décembre 1970, d'une société holding : Pardevi, majoritaire à 53,2 % de Citroën SA, Michelin détenait 51 % des parts de cette Holding, Fiat 49 %. Ce sont ces parts que Fiat a rétrocédé à Michelin, désormais seul actionnaire majoritaire de Citroën SA.

646,000 sq.ft out of a final planned total of 2,583,000 sq.ft. (Staff strength, at the end of this first period, will be 300 workers for a daily production rate of 100 rotary-piston engines, a rate to be later raised to 500 a day with a staff of 800. The final production capacity of the works will be 5,000 to 6,000 rotary-piston engines daily).

The inaugural ceremony took place before the Minister-President of the "Land" of Saar, Mr Roder, Ministers Dr. Schäfer and Mr Wilhelm, the French Consul General Mr de Latour, and numerous leading figures in industry and the Civil Service, not to mention top-level representatives of Comotor, NSU and Citroën, among them Messrs François Rollier, Chairman and General Manager of Citroën SA and Chairman of Comotor, von Heydekampf, member of the NSU Vorstand, Bumford and Bercot, both Directors of Comotor.

Fiat-Citroën

On 25th June 1973, the Fiat and Michelin Companies gave out the following joint communiqué:

"The Fiat Company has sold to the Michelin Society its 49 % share of the capital of PARDEVI, holder of the majority of the Citroën Company's capital. The Fiat and Citroën Companies have, moreover, defined the conditions in which certain actions undertaken in common in various industrial and commercial areas would be followed up."

This means that, after an agreement which lasted for 4 years and 8 months, Citroën has resumed its complete independence from Fiat. Industrial and commercial relations are nevertheless kept up between the two firms for the continuation of certain specific achievements; they will now take place in a context other than that of the initial agreement.

The Fiat-Citroën agreement had been announced on 25th October 1968.

One of its accessories had been the constitution, on 15th December 1970, of a holding company PARDEVI, which held a majority (53,2 %) of Citroën shares, while 51 % of this holding company's shares were in the hands of Michelin, and 49 % in those of Fiat. These are the shares sold back by Fiat to Michelin, henceforward sole majority shareholder in Citroën SA.

RALLYE DU MAROC

Pour la quatrième fois, Citroën remporte la coupe des constructeurs.

« Rallye le plus dur du monde ». Il est difficile, année après année, de maintenir une telle réputation. Une fois encore, le Rallye du Maroc y a réussi. Son édition 1973 fut dure, belle, passionnante.

Programme de choix : quatre jours de course (9 au 11 mai), 1 210 km en quatre étapes, avec 11 épreuves spéciales de classement soit 1 210 km, dont 1 030 de piste, ces fameuses et redoutables pistes qui ont fait la réputation de l'épreuve : le sable qui chasse sous les pneus comme de la neige, les pierres, tantôt coupantes, tantôt des galets, (imaginez cela : une course de vitesse sur une plage de galets!); et puis des trous, des ornières, des oueds à traverser, et surtout : les dos d'âne, successifs, enchaînés, de véritables montagnes russes où la voiture n'est jamais horizontale, tantôt piquant du nez, tantôt pointant vers le ciel comme une fusée; ces fameux dos d'âne qu'il faut aborder en accélérant pour relever l'avant de la voiture, en cisaillant au dernier moment pour que les roues abordent la crête en biais et que la caisse ne tape pas, ou pas trop fort, ce qui donne aux véhicules une curieuse allure zigzagante. Coiffant tout, noyant tout : la poussière, omniprésente, qui rend le dépassement quasi impossible. On évalue sans peine quelle tension de tous les instants une telle conduite requiert du pilote, pris entre les innombrables obstacles du terrain et les impérieuses injonctions du chronomètre. Même avec les meilleures notes de reconnaissance, il faut sans cesse en une fraction de seconde évaluer quel geste faire, à quelle vitesse rouler pour passer le plus vite possible sans casser. Imaginez cela, pendant des centaines et des centaines de kilomètres, imaginez la fatigue s'accumulant heure après heure, dans une voiture qui n'est pas souvent sur ses quatre roues. Imaginez cela pendant 58 heures.

Un drame en quatre actes

Avec ces ingrédients de base, les organisateurs ont agencé une course dont le découpage est celui d'un spectacle dramatique bien monté :

Première étape, Rabat-Fès, 801 km, lever de rideau, 4 épreuves spéciales relativement courtes, dont une seule sur piste. C'est le préambule, le hors-d'œuvre, la mise en jambe. Départs toutes les 2 minutes. Délais de mise hors course : 30 minutes.

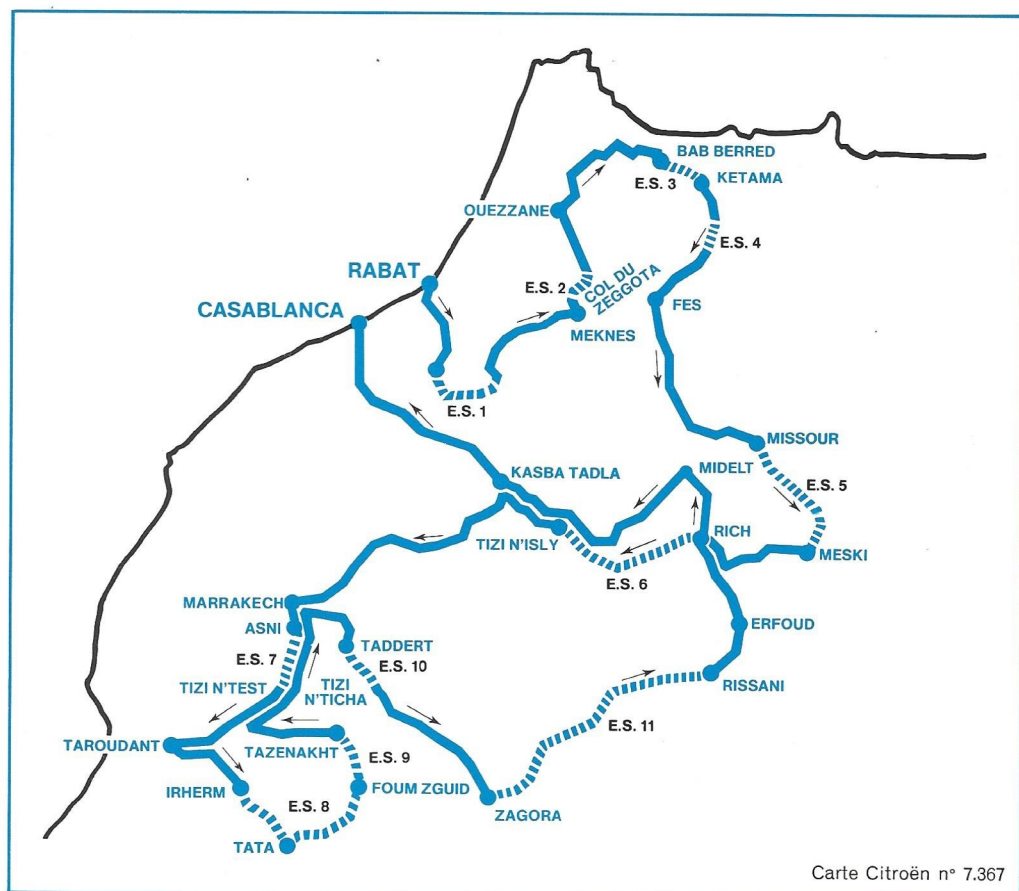
Seconde étape, Fès-Marrakech, 1 018 km, l'affaire s'engage, le drame se noue, on

"The toughest rally in the world." It is a difficult job to keep up such a reputation year after year. Once again, the Morocco Rally managed it. Its 1973 edition was hard, fine and enthralling.

A truly choice programme: three day's racing (9th to 11th May), 752 miles in 4 stretches, with 11 special tests counting for classification, making 752 miles, of which 640 were over tracks, those notorious and fearful tracks that have made the rally's reputation: sand slipping under the wheels like snow, stones sometimes keen-edged as razors, sometimes rolling shingle (just imagine a speed contest on a shingle shore!); and then potholes, ruts, wadis to be forded and, above all, humps and hummocks, not singly but one after the other, unceasingly, making up a sort of scenic railway course on which the car is never horizontal, its nose sometimes dipping into a trough and, the next moment, pointing to the skies like a rocket; those all too well known humps which have to be tackled by first accelerating to bring up the front of the car, with a last-moment swerve so that the wheels shall attack the crest diagonally and the body shall not bump (or at least not too hard), thus giving the cars a curious zig-zag demeanour. And, on top of and drowning everything, the ubiquitous dust, which makes overtaking next to impossible. It can easily be imagined what constant tension driving under these conditions imposes on the man at the wheel, squeezed as he is between the innumerable obstacles on the ground and the stopwatch's mandatory injunctions. Even in possession of the best-prepared reconnaissance notes, it is necessary at every moment to assess, in a fraction of a second, what movement to make, and what speed to run at in order to get through without mishap, just as fast as may be. Just think of it, over hundreds and hundreds of miles, just imagine the accumulation of fatigue, hour after hour, in a car which seldom has all four wheels on the ground. Imagine it, over 58 hours' driving!

Taking these basic ingredients, the organizers have concocted a race whose suspense timing is that of a dramatic show:

First leg, Rabat-Fes, 500 miles; curtain-raiser: 4 relatively short special tests, only one of them on tracks. This is but a preamble, a kickshaw, a mere limber-up. Starts given every two minutes. Time allowance before scratching: 30 minutes.



Carte Citroën n° 7.367

entre dans le vif du sujet, 2 épreuves spéciales sur pistes : Missour 175 km et Rich 205 km; un premier triage s'effectue. Départ toutes les 3 minutes. Délais de mise hors course porté à 1 heure 30.

Troisième étape, Marrakech-Marrakech, 975 km. C'est le moment de vérité, les grands paroxysmes du 3^e acte : trois spéciales qui ne font aucune concession, aucun cadeau, avec notamment Irherm-Foug Zguid par Tata : 230 km de piste et, tout de suite après Foug Zguid-Tazenakte : on remet ça pour 92 km de mieux. Départs de 4 minutes en 4 minutes. Délais de mise hors course : 1 heure 30.

Quatrième étape, Marrakech-Casablanca, la longue, longue finale, la course au finish des quelques rescapés : 1 359 km avec 2 épreuves spéciales, dont l'interminable Zagora-Rissani, 236 km de piste, et pour couronner l'ensemble, au dernier moment, alors que l'on croit tout joué, l'ultime épreuve, le traquenard, un parcours qui n'est pas une « spéciale » mais un secteur de liaison très spécial : l'abominable, le merveilleux Middelt-Kasba Tadla, 306 km, l'enfer! Aucun de ceux qui y entrent ne peut jurer qu'il en sortira. Départs de 5 minutes en 5 minutes. Délais de mise hors course : 2 heures!

Pour le jouer, ce drame, ils avaient été 71 à s'inscrire, ils furent 61 à prendre le départ, des super-vedettes (au moins 5 pilotes de notoriété internationale) et des figurants, dont certains ne manquaient pas de talent. 15 nations différentes. Et 17 marques : 9 Renault, 8 Fiat, 7 Peugeot,

Second leg, Fes-Marrakesh, 633 miles; the protagonists are beginning to get involved, the plot thickens and we are right in the midst of the action with two special tests over tracks: Missour 108 miles and Rich 127 miles; a first sort-out occurs. Starts given every three minutes. Time allowance raised to 1 hour 30 minutes. **Third leg**, Marrakesh to Marrakesh, 606 miles. Here comes the moment of truth, the great paroxysms of act III: three unforgiving, unrelenting special test runs, and among them in particular Irherm-Foug Zguid, via Tata: 143 miles of tracks immediately followed up by Foug Zguid-Tazenakta: the same again, for another 57 miles. Starts given every four minutes. Time allowance maintained at 1 1/2 hours.

Fourth leg, Marrakesh-Casablanca, the long, long final lap, the fight to the finish, with only a few survivors: 844.5 miles with 2 special tests, one of which is the interminable Zagor-Rissani run, over nearly 147 miles of tracks and, to put a lid on the whole thing, the final test, the death-trap, a run which is not a "special test" but a quite special linking sector: the abominable, the marvellous Middelt-Kasba Tadla run, hell on earth! Not one of those that enter can be sure of their exit. Starts given at 5-minute intervals. Time allowance before scratching : 2 hours !

To act out this play, 71 entered, 61 actually started, super-stars (at least 5 drivers of international renown) and bit-part players, some of whom were not lacking in talent. 15 different nations. And 17 marques:



7 Datsun, 4 Alpine A 110, 4 Opel Ascona, 3 BMW 2002 Ti, 3 Volkswagen, 2 Saab, 2 Volvo 142 et autres Simca, Porsche, Lancia, Mazda, Triumph, Alfa... ainsi que 4 Citroën, DS 23 et 3 GS (trois autres Citroën étaient courageusement venues d'Algérie mais si âgées, si chargées de kilomètres, qu'on doutait qu'elles puissent figurer longtemps, aux côtés des fringants coursiers, pleins de fougue et de jeunesse, qu'elles se proposaient d'affronter).

Les forces en présence

Les initiés savaient que la lutte allait se circonscrire très vite à quelques groupes : — Alpine, qui avait confié ses A 110 groupe IV (grand tourisme spécial) au trio célèbre Thérier — Nicolas — Darniche, ainsi qu'à Marianne Hoerpfner, une coupe des dames étant toujours bonne à prendre. Grand vaincu de l'an dernier, Alpine était déterminé à prendre sa revanche et son chef de compétitions Jacques Cheinisse s'en était donné tous les moyens : avion, liaisons radio tous azimuts, voitures d'assistance partout, ces voitures dont le règlement (art. 24) précise qu'aucune « ne sera admise à circuler dans un sens ou dans l'autre sur les épreuves de classement durant toute la durée de leur fermeture ».

— Peugeot, lui aussi battu l'an dernier, venait avec de grandes ambitions et des pilotes de choix pour ses six 504 à injection Tourisme Spécial (groupe II) : les finlandais Makinen et Mikkola, l'anglais Fall, les français Guichet et Consten, un chevronné (à tous les sens du mot) du Rallye du Maroc puisqu'il s'y classa 2^e en 1970, 3^e en 1971, à bord d'une Citroën DS 21. Peugeot lui aussi avait son avion, sa radio et sa candidate à la Coupe des dames : Claudine Trautmann.

— Fiat, venu l'an dernier en observateur, avait voulu cette fois passer aux actes et, pour conduire ses deux Fiat 124 Abarth de grand Tourisme Spécial (groupe IV), avait fait appel à deux pilotes de première grandeur : le suédois Waldegaard et le finlandais Aaltonen, qui avaient en 1972 « appris » le Rallye du Maroc dans l'équipe Citroën.

9 Renaults, 8 Fiats, 7 Peugeots, 7 Datsuns, 4 Alpine A 110s, 4 Opel Asconas, 3 BMW 2002 Tis, 3 Volkswagens, 2 Saabs, 2 Volvo 142s, not to mention other Simcas, Porsches, Lancias, Mazdas, Triumphs, Alfas... and 4 Citroën DS 23s and 3 GSs (3 more Citroëns, which had bravely come from Algeria, but so laden with years and miles.

Those in the know realized that the fight would soon boil down to a few groups: — Alpine, whose A 110s (GT Specials, group IV) had been entrusted to the well-known trio, Thérier, Nicolas and Darniche, and to Marianne Hoerpfner, a Ladies' Cup always being nice takings. Great loser last year, Alpine was determined to seek revenge, and the competitions manager, Jacques Cheinisse, had seen to it that he had all the required facilities available: aircraft, all-round radio contact, assistance cars everywhere — those cars none of which, according to the regulations (art. 24) "shall be allowed to move in either direction on the test runs throughout the time these are closed".

— Peugeot, also beaten last year, came with sweeping ambitions and choice drivers for the 6 fuel-injection 504s entered (Special Tourers - group II): the Finns Makinen and Mikkola, the Englishman Fall, and Frenchmen Guichet and Consten, an old hand in the Morocco Rally, since he had come in 2nd in 1970 and 3rd in 1971, in a Citroën DS 21. Peugeot also ran to an airplane, a radio system, and a candidate for the Ladies' Cup: Claudine Trautmann.

— Fiat, present last year as an observer, had now wished for deeds, not words and, as drivers for its two Fiat 124 Abarth GT Specials (group IV), had called upon two drivers out of the top flight: the Swede Waldegaard and the Finn Aaltonen, who had "learnt" the Morocco Rally in 1972 as a member of the Citroën team.

— And then, of course, there was Citroën. Marlène Cotton, the Manager of the Competitions Department, was smiling, though a little tense. Radio she did not have: a few years earlier, she had tried it out and assessed its advantages and its drawbacks. She did, on the other hand,

— Et puis, justement, il y avait Citroën. Marlène Cotton, directeur du service Compétitions, souriait, un peu tendue tout de même. De radio, elle n'en avait point, quelques années plus tôt, elle l'avait essayée et avait fait le tour de ses avantages et de ses inconvénients. Elle avait, par contre, son avion, et le meilleur pilote qu'on puisse trouver au Maroc, Robert Lacaze, qui une fois encore allait réussir à la poser au beau milieu du village d'Alnif, au cœur de l'épreuve spéciale Zagora-Rissani. De voitures d'assistance, elle n'en avait pas beaucoup, mais à leur bord se trouvaient ses meilleurs mécaniciens, des hommes sûrs, rapides, compétents. Quant aux quatre DS 23 en course, elles avaient été soigneusement préparées et Marlène en avait habilement réparti les engagements : deux en groupe I, deux en groupe II. Elle avait pleine confiance en leurs équipages :

— Neyret-Terramorsi (DS 23 groupe II), deux fois vainqueurs au classement général en 1969 et 1970, 4^e en 1971, 2^e en 1972.

— Deschaseaux-Plassard (DS 23 groupe II) vainqueurs en 1971, équipage local connaissant par cœur la région.

— Ponnelle-de Serpos (DS 23 de série : groupe I), des locaux eux aussi, 3^e en 1970, 3^e en 1972 et 1^{er} des voitures de série.

— Bochnicek-Kernmayer, les autrichiens volants, virtuoses à qui leur mépris du risque n'avait pas toujours réussi jusque-là, mais dont Marlène Cotton pensait qu'ils avaient des chances de terminer, plus de chances avec une voiture de série (DS 23 groupe I) qu'avec un moteur poussé. Il y avait aussi, pour les tester, pour voir ce qu'elles pourraient éventuellement donner par la suite, 2 GS en groupe II, confiées l'une au portugais Romaozinho, l'autre au français Claude Laurent, complétées d'une GS groupe I engagée par un équipage privé : Long-Lafont.

Cependant, en face, quels adversaires ! Le clan Alpine, avec ses A 110, bêtes de course, conçues uniquement par et pour la compétition, disposant d'autant de puissance, ou presque, que la meilleure DS 23 et pesant moins de la moitié. L'équipe Peugeot, anxieuse de figurer enfin au palmarès, et ses six 504 à injection affûtées, avec la meute anglo-franco-finnoise et ses pilotes.

Stratégie et tactique

Pour un constructeur, il n'y a pas 36 moyens de gagner un rallye. Il n'y en a que deux. Ou bien admettre que la voiture de toute façon ne résistera pas aux tortures qui lui seront imposées et prévoir en conséquence de la refaire tous les 500 kilomètres. Ou bien, disposer d'un véhicule qui ne casse pas.

Dans le premier cas, il faut concevoir spécialement pour la compétition une voiture aux éléments et aux organes

have a plane, and the finest pilot to be found in all Morocco, Robert Lacaze, who once again was to manage to land in the middle of the village of Alnif, at the heart of the Zagora-Rissani special test run. She had not many assistance cars, but those she had were manned by her best mechanics, reliable, skilful, competent men. As for the 4 DS 23s in the race, they had been most carefully tuned up and Marlène Cotton had judiciously spread out entries: two in group I, two in group II. She put her entire trust in their teams. — Neyret-Terramorsi (DS 23, group II), twice winner in the general classification (1969 and 1970), 4th in 1971, and 2nd in 1972.

— Deschaseaux-Plassard (DS 23, group II), 1971 winners, a local team knowing the region by heart.

— Ponnelle-de Serpos (standard production DS 23, group I), also local men, 3rd in 1970, 3rd in 1972 and first in the standard production cars classification.

— Bochnicek-Kernmayer, the flying Austrians, virtuosi whose disregard for risk had not always been favourable to them until then, but of whom Marlène Cotton judged that they had a chance of being in at the finish, and a better chance in a standard production model than in a souped-up one. Also present, as a test, to see what they might subsequently manage to do, 2 GSs in group II, one in the hands of the Portuguese Romaozinho, the other in those of the French Claude Laurent, together with a group I GS entered by a private team: Long-Lafont.

But what opposition had to be faced! The Alpine clan with its A 110s, racing animals designed through and for racing only, packing as much power, or nearly so, as the best DS 23, but for half the weight. The Peugeot team, anxious to be at last present in the winning list, with 6 finely tuned-up fuel-injection 504s and its Anglo-Franco-Finnish pack of drivers. For a manufacturer, there are not ninety ways of winning a rally: there are two, and two only. Either it must be assumed that the car will not stand up to the tortures inflicted upon it, in which case a complete rebuilding process must be provided for every 300 miles or so. Or else to have a vehicle which will not break down or break up.

In the first case, a special competition car with easily changed parts and subassemblies has to be designed, even if other characteristics have to be sacrificed in achieving this; this concerns practically exclusively cars designed for the race. Such was the case of the Alpines, for instance (1830 lbs, including 265 lbs of protective shielding), of which Darniche said to pressman Marc Hennekine (Le Figaro, 14th May, 1973): "In under an hour, the mechanics can hand back a car which is virtually new". The second case is that of manufacturers

faciles à changer, même si pour cela on doit sacrifier d'autres caractéristiques; il s'agit presque exclusivement de voitures uniquement faites pour la course. C'est le cas, par exemple des Alpines (poids en ordre de marche : 830 kg, y compris 120 kg de blindage de protection) dont Darniche disait au journaliste Marc Hennekinne (Le Figaro du 14 mai 1973) : « Les mécaniciens, en moins d'une heure, vous remettent une voiture presque à neuf ».

Dans le second cas, il s'agit de constructeurs qui ne peuvent ou ne veulent fabriquer spécialement une voiture pour la compétition. Leur vocation est d'abord de construire pour le grand public des voitures de grande série, sûres, robustes, confortables, qualités qu'il n'est pas question pour eux de sacrifier à l'interchangeabilité rapide exigée par les péripéties de la course. C'est le cas par exemple de Peugeot ou de Citroën. Pour eux, la marge de manœuvre est beaucoup moins large, il ne peut être question de refaire en une heure une voiture très élaborée. Ils ne peuvent que préparer du mieux possible cette voiture dans les limites du règlement et, espérer qu'elle tiendra où que les réparations à y faire resteront mineures.

Les uns comptent avant tout et systématiquement sur leur assistance; les autres d'abord sur les qualités de leur véhicule.

Il est bien évident que ces conceptions divergentes dictent des stratégies différentes. Pour les uns, qui ont moins le souci de ménager les voitures, il faut partir très vite, essayer de creuser l'écart. Prendre beaucoup d'avance afin d'avoir le temps de réparer. Pour les autres, il faut ménager le véhicule, attendre son heure, sans toutefois se laisser trop distancer.

1^{re} étape : Rabat-Fès

De fait, dès le départ, les Alpines s'élancent. Dans la première spéciale, Ez Zhiliga-El Khatouat, 95 km de piste peu accidentée, relativement sinueuse, Darniche (à qui le tirage au sort a attribué le numéro 1, comme l'an dernier à Lampinen, ce qui n'est pas un mince avantage dans la poussière) signe le meilleur temps, devant ses camarades Thériet et Nicolas. Mais Deschaseaux ne s'en laisse pas compter et vient intercaler sa DS 23 au milieu des Alpines avec le 3^e meilleur temps. Ils sont suivis des 504 de Mikkola et de Makinen, de la Renault 12 Gordini groupe II de Piot, des Fiat de Waldegaard et Aaltonen, séparées par Neyret et, oh surprise, la GS de Romaozinho. Même schéma dans la seconde spéciale (col du Zegota, 30 km de goudron rapide), meilleurs temps : Darniche, Thériet, Deschaseaux, Aaltonen, Waldegaard, Nicolas... Neyret est 9^e devant Mikkola, Romaozinho caracole derrière lui.

who are unable or unwilling to build a car specially for competitive events. Their vocation is first to mass-produce for the general public cars that are safe, sturdy and comfortable, qualities which they cannot contemplate sacrificing to the quick interchangeability demanded by the vicissitudes of the race. Such for instance is the case of Citroën or Peugeot. For them, the maneuvering margin is much narrower, for there can be no question of "remaking" a very elaborate car in an hour. All they can do is to tune up the car as best they may within the narrow limits set by the regulations and, where the rest is concerned, to hope that it will hold out or that only minor repairs will prove necessary. The former count first and foremost on their assistance teams; the latter primarily on the qualities of their vehicle. It stands to reason that divergent approaches will dictate different strategies. For the first, who worry less about sparing their cars, a quick start and an attempt at widening the time gap are what is required. Gain a healthy lead so as to have enough time in hand for repairs. For the others, the watchword is "spare your vehicle, bide your time, but don't let yourself get too far behind".

First leg : Rabat-Fes

And indeed, from the word go, the Alpines went flat out. In the first special test run, Ez Zhiliga-El Khatouat, 58 miles of fairly flat, relatively winding tracks, Darniche (who had at random drawn number 1, as had been the case for Lampinen last year, an advantage by no means to be sneezed at with all the dust flying about) made the best time, ahead of his team-mates Thériet and Nicolas. But Deschaseaux would not acknowledge inferiority, and placed his DS 23 among the Alpines with the 3rd best time. They were followed by the 504s of Mikkola and Makinen, by Piot's group II Renault 12 Gordini, Aaltonen and Waldegaard's Fiats, with Neyret lying between them and — what a surprise! — Romaozinho's GS.

Same general picture in the second special run (19 miles of speedy tarmac), best times: Darniche, Thériet, Deschaseaux, Aaltonen, Waldegaard, Nicolas... Neyret lay 9th, in front of Mikkola, with Romaozinho frisking behind him.

Same again in the Bab-Berred-Ketama (25 miles) and Tleta Ketama-Souk el Had (19 miles) runs, except for the fact that the very fast tarmac allowed Nicolas and the two Fiats to steal a few seconds from Deschaseaux. End of the Romaozinho festival after a transmission snag (coupling). At Fes, in the evening of the first leg, fifty or so competitors were still in the race. Deschaseaux, by himself, was up with the Alpines, though not yet on his own territory, the South; then came the Fiats; the other DSs and the 504s were playing a waiting game, apart from Maki-

Même schéma dans Bab Berred-Ketama (40 km) et Tleta Ketama-Souk el Had (30 km), si ce n'est que le goudron très rapide permet à Nicolas et aux deux Fiat de prendre quelques secondes à Deschaseaux. Fin du festival Romaozinho à la suite d'un incident de transmission. A Fès, au soir de la 1^{re} étape, une cinquantaine de concurrents sont en course. Deschaseaux à lui seul contient les Alpine, bien qu'il ne soit pas encore sur son terrain : le Sud, les Fiat suivent; les autres DS et les 504 font une course d'attente, sauf Makinen, disparu avec son embrayage; il ne reste plus que 5 Peugeot. 1^{er} Darniche (Alpine), 2^e Thérier (Alpine), 3^e Deschaseaux (DS 23), 4^e Nicolas (Alpine), 5^e Waldegaard (Fiat Abarth), 6^e Aaltonen (Fiat Abarth), 7^e Mikkola (504 inj.), 8^e Piot (R 12 G), 9^e Neyret (DS 23), 10^e Fall (504 inj.).

Fès-Marrakech, 2^e étape

Au second jour commencent les affaires sérieuses, avec, d'abord, une grande « classique » : Missour-Meski, 5^e spéciale, 175 km de piste difficile. Les choses changent : Darniche, certes, signe encore le meilleur temps, mais Neyret le talonne à 1' 39'', battant Nicolas de 2' 36''. Piot et Mikkola, première 504, suivent. Ponelle, malgré crevaison et bris de vitre, intercale sa DS de série entre les « groupe IV » de Waldegaard et de Metha, tandis que Bochnicek est à 2 minutes des Peugeot de Consten et Guichet.

Hélas! Deschaseaux qui voulait commencer vraiment à attaquer, s'en trouve empêché par une sphère de suspension qui

nen whose clutch had let him down, and out of the race; only 5 Peugeots left. 1st Darniche (Alpine), 2nd Thérier (Alpine), 3rd Deschaseaux (DS 23), 4th Nicolas (Alpine), 5th Waldegaard (Fiat Abarth), 6th Aaltonen (Fiat Abarth), 7th Mikkola (inj. 504), 8th Piot (R 12 g), 9th Neyret (DS 23), 10th Fall (inj. 504).

Fes-Marrakesh - second leg

With the second day, serious business started. First a great "classic": Missour-Meski, the 5th special run, over 110 miles of difficult tracks. Here things changed: true enough, Darniche still made the best time, but Neyret lay only 1'39" behind, 2'36" in front of Nicolas. Piot and Mikkola, first of the 504s, followed. Ponelle, in spite of a puncture and a broken window, put his standard production DS 23 between two "group IVs", that of Waldegaard and that of Metha, while Bochnicek was 2 minutes in front of Consten and Guichet. Also for Deschaseaux, who really intended to start attacking, he was prevented by a forward suspension sphere that came unscrewed.

A mere nothing: all that was needed was to check the gaskets and screw the sphere back in place. Two minutes' job — or disaster: the oily gasket slipped from the team-mate's grasp and was lost in the engine. What could be done to avoid the escape of the fluid under pressure? The inlet conduit to the sphere had to be twisted and crushed with a pair of pliers, implying a loss of time, doing without left front-wheel suspension during a leg in which it was to be continuously called up, and to

Tableau comparatif des classements dans les épreuves spéciales
(en bleu : les étapes « classiques » 1972 maintenues en 1973, et les résultats 1972)

ÉPREUVES	DARNICHE Alpine groupe 4 (720 kg-170 CH)	DESCHASEAUX DS 23 groupe 2 (1 490 kg-180 CH)	NEYRET DS 23 groupe 2 (1 490 kg-180 CH)	PONNELLE DS 23 groupe 1 (1 460 kg-115 CH)	BOCHNICEK DS 23 groupe 1 (1 460 kg-115 CH)	ROMAOZINHO GS groupe 2 (1 033 kg-82 CH)	LAURENT GS groupe 2 (1 033 kg-82 CH)	Les premiers en 1972	Les premiers en 1973
1. El Khatouat 94 km (Piste)	1 ^{er} (1 h 06' 14'')	3 ^e (1 h 07' 11'')	10 ^e (1 h 12' 10'')	17 ^e (1 h 14' 32'') Crevaison	18 ^e (1 h 13' 58'')	9 ^e (1 h 12' 02'')	12 ^e (1 h 12' 48'')	Non courue	DARNICHE (Alpine groupe 4) (1 h 06' 14'')
2. Col du Zeggata 29 km (Goudron)	1 ^{er} (14' 13'')	3 ^e (15' 00'')	9 ^e (15' 46'')	17 ^e (16' 18'')	22 ^e (16' 37'')	12 ^e (16' 01'')	21 ^e (16' 34'')	Non courue	DARNICHE (Alpine groupe 4) (14' 13'')
3. Bab Berred 39 km (Goudron)	1972 : 1 ^{er} (21' 56'')	6 ^e (24' 00'')	13 ^e (25' 10'') 1972 : 14 ^e (26' 21'')	18 ^e (26' 45'') 1972 : 17 ^e (27' 12'')	19 ^e (27' 17'')	Out	14 ^e (25' 30'')	En sens inverse : THÉRIER (Alpine groupe 4) 22' 10''	DARNICHE (Alpine groupe 4) (21' 58'')
4. Tleta Ketama 28 km (Goudron)	1 ^{er} (15' 42'')	8 ^e (17' 21'')	10 ^e (17' 35'')	21 ^e (18' 34'')	18 ^e (18' 23'')	—	15 ^e (18' 06'')	Non courue	DARNICHE (Alpine groupe 4) (15' 42'')
5. Missour 175 km (Piste)	1 ^{er} (2 h 02' 45'')	38 ^e (3 h 06' 55'') (joint suspension cassé)	2 ^e (3 h 04' 24'') 1972 : 2 ^e (2 h 01' 00'')	7 ^e (2 h 13' 48'') 1972 : 10 ^e (2 h 05' 47'')	11 ^e (2 h 16' 34'')	—	12 ^e (2 h 21' 47'')	WALDEGAARD (SM groupe 2) 1 h 52' 20'' - record -	DARNICHE (Alpine groupe 4) (2 h 02' 45'')
6. Rich 205 km (Piste)	3 ^e (2 h 55' 29'')	4 ^e (2 h 58' 16'')	5 ^e (3 h 00' 27'') 1972 : 5 ^e (3 h 04' 31'')	6 ^e (3 h 01' 01'') 1972 : 10 ^e (3 h 20' 13'')	14 ^e (3 h 06' 18'')	—	32 ^e (3 h 49' 14'')	THÉRIER (Alpine groupe 4) (2 h 54' 04'') - record -	THÉRIER (Alpine groupe 4) (2 h 52' 56'') - record -
7. Tizi-N-Test 87 km (Goudron/piste)	3 ^e (1 h 00' 37'')	2 ^e (1 h 00' 40'')	9 ^e (1 h 04' 09'') 1972 : 4 ^e (1 h 05' 15'')	15 ^e (1 h 07' 11'') 1972 : 7 ^e (1 h 08' 19'')	12 ^e (1 h 06' 14'')	—	Out	THÉRIER (Alpine groupe 4) (58' 15'') - record -	THÉRIER (Alpine groupe 4) (1 h 00' 37'')
8. Tata 230 km (Piste)	5 ^e (3 h 10' 15'')	1 ^{er} (2 h 57' 58'')	7 ^e (3 h 13' 13'') 1972 : 6 ^e (3 h 21' 54'')	2 ^e (3 h 2' 24'') 1972 : 2 ^e (3 h 10' 11'')	3 ^e (3 h 04' 01'')	—	—	ANDERSON (Alpine groupe 4) (3 h 10') - record -	DESCHASEAUX (DS groupe 2) (2 h 57' 58'') - record -
9. Foum Zgaid 81 km (Piste)	3 ^e (48' 10'')	2 ^e (47' 29'')	4 ^e (49' 50'')	7 ^e (52' 54'')	5 ^e (51' 18'')	—	—	Non courue	NICOLAS (Alpine groupe 4) (47' 29'')
10. Tizi N'Tichka 16 km (Goudron)	2 ^e (10' 38'')	4 ^e (10' 07'')	5 ^e (11' 32'')	9 ^e (12' 16'')	12 ^e (12' 34'')	—	—	Non courue	THÉRIER (Alpine groupe 4) (10' 27'')
11. Zagora 237 km (Piste)	8 ^e (2 h 55')	1 ^{er} (2 h 39' 27'')	4 ^e (2 h 44' 48'') 1972 : 3 ^e (3 h 01' 11'')	2 ^e (2 h 40' 13'') 1972 : 2 ^e (2 h 56' 35'')	3 ^e (2 h 41' 22'')	—	—	LAMPINEN (Lancia groupe 4) (2 h 54') - record -	DESCHASEAUX (DS groupe 2) (2 h 39' 27'')

se dévisse à l'avant. Trois fois rien : il suffit de vérifier le joint et de revisser la sphère. Une intervention de 2 minutes... ou la catastrophe : le joint huileux glisse de la main du coéquipier et se perd dans le moteur. Que faire pour éviter que tout le liquide sous pression ne s'échappe ? Il faut tordre et écraser avec une pince la canalisation d'arrivée vers la sphère, ce qui signifie perdre du temps, se priver de suspension avant gauche dans une étape où elle est sans cesse sollicitée, et perdre encore plus de temps au prochain poste d'assistance qui devra tout remettre en état. A Meski, Deschaseaux, le meilleur homme de Citroën se trouve relégué à plus d'une heure du premier : 38^e au classement de l'épreuve spéciale. Rich-Tizi N'Isly, 6^e spéciale, grande classique, 205 km de piste, départ célèbre : dans l'eau (gué). Que va faire Deschaseaux ? Il sait que pour un incident ridicule il a perdu le rallye. Va-t-il abandonner ? Non : il signe le 4^e meilleur temps, à 5 minutes du premier, Thérier, qui a lui aussi repris du poil de la bête et bat son record 1972 de l'épreuve, talonné par Piot et Darniche. Derrière Deschaseaux : Neyret et Ponnelle.

A Marrakech, terme de la seconde étape, il ne reste que 36 voitures. Leur classement est le suivant : 1^{er} Darniche (Alpine), 2^e Piot (Renault 12 G), 3^e Nicolas (Alpine), 4^e Neyret (DS 23), 5^e Waldegaard (Fiat 124 Abarth), 6^e Mikkola (Peugeot 504), 7^e Aaltonen (Fiat 124 Abarth), 8^e Ponnelle (DS 23 groupe I), 9^e Consten (Peugeot 504), 10^e Guichet (Peugeot 504), 11^e Bochnicek (DS 23 groupe I). Neyret est passé de la 9^e à la 4^e place, Ponnelle de la 17^e à la 8^e, Bochnicek a gagné 3 places. Après sa mésaventure de Missouri, Deschaseaux est 22^e.

3^e étape : Marrakech-Marrakech

Au 3^e jour, le grand jeu est ouvert : d'abord une course de côte très spéciale : Asni-Tizi N'Test (7^e épreuve spéciale), 87 km, dont 60 de goudron et 27 de piste, toute en lacets au-dessus du vide. Deschaseaux déchaîné bat son record de 1971 (1 h 04' 42'') et ne concède que 3 secondes à Thérier : 1 h 00' 40''. Neyret est 9^e derrière les Alpine, les Fiat et la Datsun. Bochnicek et Ponnelle sont 12^e et 15^e. 8^e spéciale : Irhem-Foum Zguid, la grande classique par Tata, 200 km de piste, on passe ou on casse. Les Citroën passent, tir groupé : meilleur temps Deschaseaux, il pulvérise tous les records et, pour la première fois dans l'histoire du Rallye du Maroc, descend ici en dessous des 3 heures : 2 h 57' 58''. Second : Ponnelle 3 h 02' 24''. Troisième : Bochnicek 3 h 04' 21''. Trois DS en tête, dont deux de série. Et Neyret ? C'est là qu'il devait attaquer et prendre la tête, ainsi qu'il

lose yet more time at the next assistance post, where everything could be put back into shape. At Meski, Deschaseaux, Citroën's best driver, was an hour behind the leader: 38th in the special test.

Rich-Tizi N'Isly, the 6th special run and also a great classic, covers 127 miles and is well known for its start, which takes place in the water of a ford. What could, what would Deschaseaux do? He was aware that, owing to a ridiculous incident, he had lost the rally. Was he going to throw in the sponge? Not he.

Deschaseaux made the fourth best time, 5 minutes behind the leader, Thérier, who for his part had also recovered from his mishaps and broke his 1972 record for the run, with Piot and Darniche at his heels. Behind Deschaseaux: Neyret and Ponnelle. At Marrakesh, the end of the second leg, only 36 cars remained in the contest. Their classification was: 1st Darniche (Alpine), 2nd Piot (Renault 12 G), 3rd Nicolas (Alpine), 4th Neyret (DS 23), 5th Waldegaard (Fiat 124 Abarth), 6th Mikkola (Peugeot 504), 7th Aaltonen (Fiat 124 Abarth), 8th Ponnelle (group I DS 23), 9th Consten (Peugeot 504), 10th Guichet (Peugeot 504), 11th Bochnicek (group I DS 23), Neyret climbing from 9th to 4th place, and Ponnelle from 17th to 8th; Bochnicek too was taking it easy, while having gained 3 places. After his Missouri misadventure, Deschaseaux lay 22nd.

Third leg Marrakesh-Marrakesh

On the third day, the real ploy got under way: first a very special hill-climb race: Asni-Tizi N'Test (7th special test run), 54 miles long, 37 of them tarmac and 17 track, all made up of hairpin bends overhanging chasms. Deschaseaux, like a demon unleashed, broke his 1971 record (1 h 04' 42''), only giving Thérier 3 seconds: 1 h 00' 40''.

Neyret was 9th, after the Alpines, the Fiats and the Datsun. Bochnicek and Ponnelle lay 12th and 15th.

8th special test run: Irhem-Foum Zguid, the great classic event via Tata, 125 miles of tracks, where it is a case of do or die. The Citroëns came through with flying colours, in a group: best time clocked by Deschaseaux, breaking all records and, for the first time in the history of the Morocco Rally, bringing the time down to under 3 hours: 2 hrs 57' 58''. 2nd: Ponnelle, 3 hrs 02' 24''. 3rd Bochnicek, 3 hrs 04' 21''. Three DSs in the lead, two of them standard production models. And what about Neyret? This was where he should have attacked and stepped into the lead, as he had done successfully in 1969 and 1970. He was fully aware of it but, as in 1972 (snapped accelerator cable), bad luck took a hand in matters: the engine oil radiator sprang a leak. Last year, Terramorsi had had to control the accelerator with a piece of



Photo Toujan (Citroën 7361)

l'avait fait avec succès en 1969 et 1970. Il le sait bien mais, comme en 1972 (câble d'accélérateur cassé), la malchance s'en mêle : fuite au radiateur d'huile-moteur. L'an dernier Terramorsi devait actionner l'accélérateur à la ficelle; cette fois-ci il faut s'arrêter tous les 40, puis tous les 20 km pour remettre de l'huile dans le moteur. Neyret réussit tout de même le 7^e meilleur temps, derrière Thérier, Darniche, Consten, devant Nicolas.

La 9^e spéciale : Foug Zguid-Tazenakte, est plus courte (92 km), Neyret doit moins s'arrêter : il fait le 4^e meilleur temps. Deschaseaux le second : à 2 secondes à peine du 1^{er}, Nicolas. Darniche est 3^e, Bochnicek, en pleine forme, 5^e. Ponnelle le suit à 25 secondes, devant Thérier. Au retour à Marrakech, il y a 23 rescapés. Darniche est toujours en tête, devant Nicolas. Mais les Citroën se sont rapprochées : 3^e Neyret, 4^e Ponnelle, 5^e Bochnicek. L'extraordinaire Deschaseaux est remonté de la 22^e à la 10^e place.

4^e étape : Marrakech-Casa

Le moteur de Neyret, irréparable, tiendra-t-il ?

La 10^e spéciale, Taddert-Tizi N'Tichka est trop courte (20 km de goudron) pour fournir un élément de réponse : Neyret réussit le 4^e meilleur temps, derrière un Deschaseaux toujours aussi brillant. Bien sûr, dans cette étape, les Alpine ne peuvent qu'être en tête : Thérier, Darniche, Nicolas. 11^e et dernière spéciale, Zagora-Rissani, la piste la plus longue : 237 km. Les hommes sont fatigués, beaucoup de voitures sont à bout. Celle de Neyret perd son huile plus qu'il ne faut. Marlène Cotton fait poser un tuyau qui va permettre à Terramorsi de refaire l'appoint tout en roulant. Et c'est le triomphe : les quatre DS réussissent les quatre meilleurs temps, 1^{er} Deschaseaux, 2^e Ponnelle, 3^e Bochnicek, 4^e Neyret, 5^e Waldegaard, à plus de 6 minutes de Neyret, 6^e Nicolas, 7^e Thérier, 8^e Darniche. Il ne reste plus que 19 voitures, plus qu'une seule 504 : Claudine Trautmann, Consten ayant dû abandonner en fin de spéciale (amortisseurs cassés). Mais ce n'était pas fini : restait la meur-

string; this year, they had to stop every 25, and then every 15 miles to top up with oil. Neyret nevertheless made the 7th best time, behind Thérier, Darniche and Consten, but in front of Nicolas.

The 9th special run, from Foug Zguid to Tazenakte, was the shortest (57 miles), so Neyret had to stop less often and made the fourth best time, and Deschaseaux the second, a bare 2 seconds behind the leader, Nicolas. Darniche was third and Bochnicek, in fine fettle, fifth. Ponnelle lay 25 seconds behind him, in front of Thérier, Consten and Waldegaard.

Once back in Marrakesh, 23 survivors were counted. Darniche still led, in front of Nicolas. But the Citroëns had crept up: 3rd Neyret, 4th Ponnelle, 5th Bochnicek. The astounding Deschaseaux had climbed up from 22nd to 10th place.

Fourth leg Marrakesh-Casa

Great suspense at the dawn of the last day: would Neyret's engine, beyond repair, hold out to the end? The 10th special run, Taddert-Tizi N'Tichka, was too short (12 1/2 miles of tarmac) to provide any valid data for an answer: Neyret managed to make the 4th best time, just behind Deschaseaux, as brilliant as ever. Naturally, in a leg like this, only the Alpines could be in the lead, in the following order: Thérier, Darniche, Nicolas. 11th and last special test run: Zagora-Rissani. Here were the tracks again, with a vengeance, and the longest to boot: 147 miles, yet less tough than the Tata run apart from a treacherous bit in the Tizi N'Taflet. The men were tired, and many cars on their last legs, so to speak. Neyret's, for instance, was losing more oil than ever. Marlène Cotton had a pipe fitted to enable Terramorsi to fill up while on the run. And here came triumph in all its splendour: the four DSs made the 4 best times, 1st Deschaseaux, 2nd Ponnelle, 3rd Bochnicek, 4th Neyret. 5th Waldegaard, over 6 minutes behind Neyret, 6th Nicolas, 7th Thérier, 8th Darniche. Only 19 cars were still in the running, and only one 504: that of Claudine Trautmann, Consten having had to give up at the end of the special run (shock absorbers out of action).

rière étape de liaison Middelt-Kasba Tadla, 305 km de piste impossible, 19 y entrent, 12 en sortent. Et dans quel état : seules 2 Citroën (Deschaseaux et Bochnicek), 2 Alpine (Darniche et Thérier) s'en tirent sans pénalisation. Neyret, qui consomme maintenant autant d'huile que d'essence (mais le moteur tient toujours!), prend 1 minute de pénalisation, ce n'est rien. Ponnelle et Waldegaard 13 minutes, c'est plus sérieux. Nicolas sort de la route et perd 28 minutes qui lui coûtent 2 places au classement général : 1^{er} Darniche-Mahé (Alpine A 110), 15 h 01' 2'', 2^e Neyret-Terramorsi (Citroën DS 23), 15 h 20' 04'', 3^e Bochnicek-Kernmayer (Citroën DS 23), 15 h 34' 37'', 4^e Ponnelle-de Serpos (Citroën DS 23), 15 h 39' 56'', 5^e Nicolas-Vial (Alpine A 110), 15 h 52', 6^e Waldegaard-Sager (Fiat 124 Abarth), 15 h 59' 43''. 7^e Thérier-Delferrier (Alpine A 110), 16 h 18' 16'', 8^e Deschaseaux-Plassard (Citroën DS 23), 16 h 48' 26'',... Les quatre DS 23 terminent, trois s'intercalent entre les Alpines. Citroën remporte pour la 4^e fois la Coupe des Constructeurs. Neyret est 1^{er} des 35 voitures du groupe II ; Bochnicek, devant Ponnelle, des 18 voitures de série (groupe I). On ne sait ce qu'il faut le plus admirer, ou bien le mordant de Deschaseaux qui après avoir dû plonger dans les profondeurs du classement n'en a pas moins, ensuite, figuré au moins dans les 4 meilleures de chaque spéciale. Ou bien la ténacité de Neyret et Terramorsi, baignant dans l'huile et terminant seconds au classement général. Ou encore de la course exemplaire de Ponnelle et de Bochnicek, accélérant progressivement et augmentant leur emprise au fur et à mesure des épreuves spéciales, deux voitures de série battant deux Alpine et une Fiat, il faut le faire !

The end was however not yet in sight: there still remained the murderous linking leg between Middelt and Kasba Tadla, 190 miles of impossible tracks. 19 entered, only 12 came out. And in what condition: alone 2 Citroëns (Deschaseaux and Bochnicek) and 2 Alpines (Darniche and Thérier) earned no penalty points. Neyret, by now consuming as much oil as he did petrol (but his engine still standing up to it!) was awarded 1 minute's penalty. Ponnelle and Waldegaard each were given 13 minutes, a much more difficult thing to digest. Nicolas left the road, thus losing 28 minutes which cost him two places in the general classification: 1st Darniche-Mahé (Alpine A 110), 15 hrs 01' 2'', 2nd Neyret-Terramorsi (Citroën DS 23), 15 hrs 20' 04'', 3rd Bochnicek-Kernmayer (Citroën DS 23), 15 hrs 34' 37'', 4th Ponnelle-de Serpos (Citroën DS 23), 15 hrs 39' 56'', 5th Nicolas-Vial (Alpine A 110), 15 hrs 52', 6th Waldegaard-Sager (Fiat 124 Abarth), 15 hrs 59' 43'', 7th Thérier-Delferrie (Alpine A 110), 16 hrs 18' 16'', 8th Deschaseaux-Plassard (Citroën DS 23), 16 hrs 48' 26''... All four Citroën DS 23s finished, three of them driving a wedge between the first two Alpines in. For the fourth time, Citroën won the Manufacturers' Cup in the Morocco Rally, and Neyret first in group II; Bochnicek, first among the 18 standard production cars (group I). Whose, in fact, is the feat the most worthy of admiration? Deschaseaux's grim determination, after having sunk in the slough of classification despond, bringing him out at the end among the top four of the special tourers? Or the doggedness of Neyret and Terramorsi, oil-spattered and finishing second in the general classification?

La coupe des constructeurs au rallye du Maroc The manufacturers, cup in the Morocco rally

1969 : Citroën - (classement général : 1^{er} Neyret-Terramorsi, DS 21, 1^{er} du groupe 4 et 6 ; 2^e Verrier-Murac, DS 21, 1^{er} du groupe 2 ; 3^e Ogier-Véron, DS 21, 1^{er} du groupe 1). 78 équipages au départ, 7 à l'arrivée dont 5 Citroën.

1970 : Citroën - (classement général : 1^{er} Neyret-Terramorsi, DS 21, 1^{er} du groupe 4 et 6 ; 2^e Consten-Todt, DS 21, 1^{er} du groupe 1 ; 7^e Jautzy-Cadi, DS 20, 2^e du groupe 1). 70 équipages au départ, 12 à l'arrivée dont 2 Citroën.

1971 : Citroën - (classement général : 1^{er} Deschaseaux-Plassard, SM, 1^{er} du groupe 4 ; 3^e Consten-Motte, DS 21, 1^{er} du groupe 2 ; 4^e Neyret-Terramorsi, DS 21, 2^e du groupe 2). 59 équipages au départ, 9 à l'arrivée dont 4 Citroën.

1972 : Coupe non attribuée - (classement général : 2^e Neyret-Terramorsi, DS 21, 1^{er} du groupe 2, 3^e Ponnelle-de-Serpos, DS 21, 1^{er} du groupe 1). 55 équipages au départ, 6 à l'arrivée dont 2 Citroën DS 21.

1973 : Citroën - (classement général : 2^e Neyret-Terramorsi, DS 23, 1^{er} du groupe 2 ; 3^e Bochnicek-Kernmayer, DS 23, 1^{er} du groupe 1 ; 4^e Ponnelle-de-Serpos, DS 23, 2^e du groupe 1). 66 équipages au départ, 12 à l'arrivée dont 4 Citroën DS 23.

En 5 ans, Citroën remporte quatre fois la Coupe des Constructeurs, trois fois le classement général absolu, quatre fois la seconde place, quatre fois la troisième ; quatre fois la première place des voitures de tourisme de série, quatre fois la première place des voitures de tourisme améliorées (groupe 2).

1969 : Citroën - (general classification: 1st Neyret-Terramorsi, DS 21, 1st in groups 4 and 6; 2nd Verrier-Murac, DS 21, 1st in group 2; 3rd Ogier-Véron, DS 21, 1st in group 1) 78 teams started, 7 finished, and among them 5 Citroëns.

1970 : Citroën - (general classification: 1st Neyret-Terramorsi, DS 21, 1st in groups 4 and 6; 2nd Consten-Todt, DS 21, 1st in group 1; 7th Jautzy-Cadi, DS 20, 2nd in group 1) 70 teams started, 12 finished, and among them 2 (??) Citroëns.

1971 : Citroën - (general classification: 1st Deschaseaux-Plassard, SM, 1st in group 4; 3rd Consten-Motte, DS 21, 1st in group 2; 4th Neyret-Terramorsi, DS 21, 2nd in group 2) 59 teams started, 9 finished, and among them 4 Citroëns.

1972 : cup not awarded - (general classification: 2nd Neyret-Terramorsi, DS 21, 1st in group 2; 3rd Ponnelle-de-Serpos, DS 21, 1st in group 1) 55 teams started, 6 finished, and among them 2 Citroën DS 21s.

1973 : Citroën - (general classification: 2nd Neyret-Terramorsi, DS 23, 1st in group 2; 3rd Bochnicek-Kernmayer, DS 23, 1st in group 1; 4th Ponnelle-de-Serpos, DS 23, 2nd in group 1) 66 teams started, 12 finished, and among them 4 Citroën DS 23s.

Within a 5-year period, Citroën four times won the Manufacturers' Cup, three times the overall general classification, four second places, four third places; four times first place for standard production touring cars, and four times first place for improved touring cars (group 2).

RALLY AKROPOΛIS

RALLYE ACROPOLE

Bochnicek (Citroën DS 23) 1^{er} des voitures de série

Le Rallye Acropole, disputé du 23 au 27 mai sur 2 800 km, dont 1 200 km de pistes très difficiles et 1 600 km de routes goudronnées très accidentées et très rapides, a vu un nouveau succès des Autrichiens Bochnicek-Kernmayer. Ils ont réussi à classer leur DS 23 de tourisme de série dans le groupe de tête, au milieu de voitures GT Spéciales et Tourisme Spéciales (Alpine Renault 1 800 groupe IV, Fiat 124 Abarth groupe IV, etc...).

Ils terminent premiers du classement général des voitures de tourisme de série (groupe I) et 6^e au classement général absolu. 103 voitures avaient pris le départ, 11 seulement furent classées à l'arrivée. Avec la même voiture, Richard Bochnicek avait remporté quelques jours plus tôt le classement général des voitures de série au Rallye du Maroc (voir pages précédentes).

Ces deux victoires de Richard Bochnicek dans des rallyes connus comme les plus sélectifs du monde, soulignent les mérites d'un pilote de talent qui conduit sa DS 23, avec un brio spectaculaire, depuis plusieurs années déjà, en Autriche et ailleurs (Richard Bochnicek avait notamment été remarqué pour sa prestation brillante au Rallye RAC de Grande-Bretagne, en décembre dernier, dans lequel il avait terminé 17^e sur 199 partants).

Ce nouveau succès Citroën-TOTAL démontre une fois encore que sur les routes et les pistes les plus difficiles, une DS 23, grâce à sa tenue de route et notamment à sa suspension, fait au moins jeu égal avec les voitures spécialement conçues pour la compétition.

Bochnicek (DS 23) first among standard production cars

The Acropolis Rally, fought out from 23 to 27 May over a 1740-mile course, 750 of them over very difficult tracks and the remaining 990 over very sinuous, very fast metalled roads, brought a fresh success to the Austrians Bochnicek and Kernmayer. They managed to bring their standard production touring DS 23 in the head group, among the GT Specials and Touring Specials (Renault Alpine 1800 group IV, Fiat Abarth group IV, etc.). They finished first in the classification for standard production touring models (group I) and 6th in the overall classification. Of the 103 cars at the start, only 11 were classified at the finish.

A few days earlier, with the same car, Richard Bochnicek had, come in first in the general classification for standard production cars in the Morocco Rally (see previous pages).

These two victories of Richard Bochnicek, in rallies known to be among the most selective in the world, bring the spotlight to bear on the merits of a talented driver, who has been brilliantly earning laurels at the wheel of his DS 23 over the past few years, in Austria and elsewhere (Richard Bochnicek had in particular been noted for his outstanding performance in the British RAC Rally in December last, in which he had come in 17th out of 199 starters). This fresh Citroën-TOTAL success proves once again the fact that, over the most difficult roads and tracks, a DS 23, thanks to its road-holding, and in particular to its suspension, can fight on perfectly even terms with cars specially designed for competitive driving.



Photo Citroën 7 365

LE RAID

Sélection et préparation

Les Halles de Rungis (c'est-à-dire le « ventre » de Paris), pas moins : ou tout au moins une partie d'entre elles, c'est ce qu'il a fallu pour organiser, les 24 et 25 mars derniers, les sélections du Raid Afrique proposé par Citroën-TOTAL-RTL.

PHOTOGRAPHES



Photo Guyot (Citroën 19.226)

Dès l'annonce du Raid, 2 700 jeunes avaient fait acte de candidature. Après un premier éliminatoire, il en restait 944 qui furent conviés à se présenter, dans la spécialité qu'ils avaient choisie, devant des comités de spécialistes qui sondèrent leurs compétences, comme mécaniciens, médecins, intendants, cameramen, preneurs de son, rédacteurs, photographes, dessinateurs. Un comité spécial examinait même les 54 candidats (dont 23 candidates) qui n'avaient pas choisi les disciplines proposées par les organisateurs, c'est ainsi qu'il retint un kinésithérapeute et trois pharmaciens...

Les comités de professionnels étaient présidés par une personnalité en vue dans la discipline concernée : l'ingénieur Giulio Alfieri, directeur technique de Maserati, pour les mécaniciens; Maurice Berliet, chef de la mission Berliet Ténéré-Tchad, pour les intendants; Georges Penchenier,



Photo Guyot (Citroën 19.228)

The Rungis Market (in other words the "belly" of Paris), no less, — or at least a part of it — proved necessary on the 24th and 25th March last in order to organize selection tests for the Africa Long-Distance Run 1973, organized by Citroën-TOTAL-RTL.

As soon as the Run was announced, 2,700 young people had applied to enter. After a first selective test, there still remained 944 of them; these were asked to show what they could do, before a committee of specialists, which assessed their competence in their own particular fields, as mechanics, physicians, quartermasters, cameramen, sound recording men, writers and editors, photographers, and draughtsmen. A special committee even examined the 54 candidates (and among them 23 girls) who had chosen subjects not put forward by the organizers, and thus it was that a physiotherapist and three pharmacists were selected...

The expert committees were headed by a well-known personality in each particular field: engineer Giulio Alfieri, technical



Photo Guerci (Citroën 19.227)

manager of Maserati, for mechanics; Maurice Berliet, head of the Ténéré — Chad Berliet Mission, for quartermasters; Georges Penchenier, one of RTL's star reporters, for newshounds; Martin Monestier, a photographer for "Realities", for photographers. Out of the 944 candidates (785 young men, 159 girls), only 100 could be selected. In 24 hours, 304 candidate mechanics were "calibrated": stripping of 2 CV engines, wheels, bodies, theoretical tests, welding, electricity, every technical field was covered. By their side, an enormous market-stall of foodstuffs held out its pitfalls and traps to 211 would-be quartermasters, who had to compose an ideal African menu, to

grand reporter à RTL, pour les rédacteurs; Martin Monestier, photographe de « Réalités » et reporter du Raid Paris-Persépolis-Paris 1971, pour les photographes; le peintre Luis Feito pour les dessinateurs; le cinéaste Pierre Sisser pour les cameramen...

Sur 944 candidats (785 garçons, 159 filles), il fallait n'en retenir que 100. C'est dire la sévérité de ce « baccalauréat pour l'aventure », auquel tous les concurrents se présentèrent avec énormément de sérieux. C'est dire aussi l'ampleur de la tâche des comités de sélection.

En 24 heures, 304 candidats mécaniciens furent « calibrés » : démontage de moteurs



Photo Guérce (Citroën 19.231)

de 2 CV, de roues, de carrosserie, épreuves théoriques, soudure, électricité, tout y passa. A côté d'eux, un gigantesque étal de produits alimentaires tendait ses pièges aux 211 intendants qui devaient composer un menu africain idéal, constituer un stock de vivres pour une traversée de zone désertique et défendre ensuite leur choix devant un jury pointilleux.

58 médecins ou étudiants de dernière année établirent leur liste de médicaments indispensables et répondirent aux questions des médecins du jury.

148 photographes, 97 rédacteurs, 33 cameramen, 29 dessinateurs et 10 preneurs de son, devaient apporter un document réalisé par eux-mêmes sur leur région de résidence; ils devaient ensuite effectuer un reportage, chacun avec les moyens de sa spécialité (des caméra 16 mm étaient mises



Photo Peyrinet (Citroën 19.229)

prepare a stock of victuals for crossing a desert, and then to defend the reasons for their choice before a punctilious jury. 58 doctors or last-year medical students set up their lists of essential drugs, and answered the questions of the medical men on the selection board.

148 photographers, 97 pressmen, 33 cameramen, 29 artists and 10 sound recording technicians had to submit a document they themselves had produced concerning the region in which they lived; they then had to do a reportage, each with the "tools of his trade" (16-mm cine-cameras were made available to the would-be cameramen), on the two days of the selection period. Once the candidates had been allotted marks, the jury's task was by no means over. They had to compare the team-by-team marks of the members of each team, for complete teams had to be selected. This was not an easy job.

At last, 50 teams were named, made up of 100 young French people of ages ranging between 18 and 30 (average age for all teams: 24 years 6 months), 92 men and 8 women. Their socio-economic back-grounds were as varied as could be imagined (engineers, students, technicians, clerks, a horticulturist, an optician, a nurse, a boiler-maker, a boarding-school junior master, a locksmith and a pastry cook), and they came from all over France (41 départements out of a total of 95).

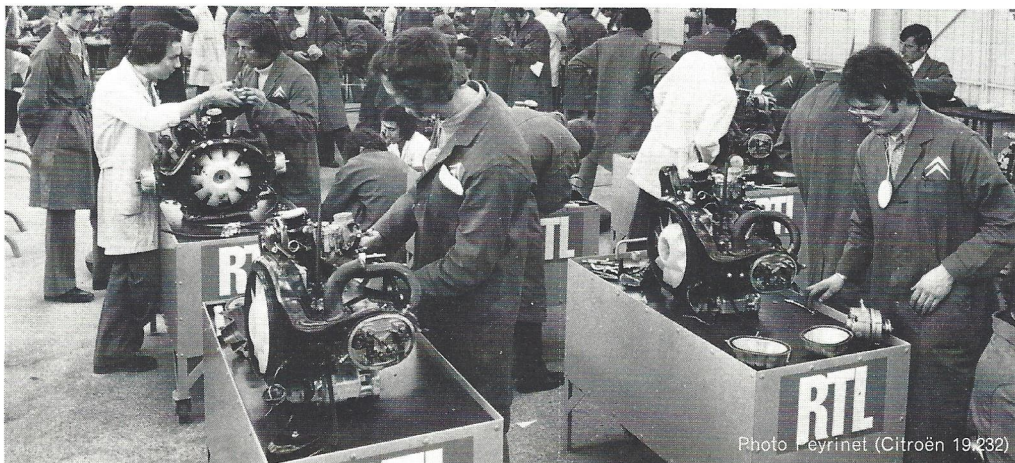
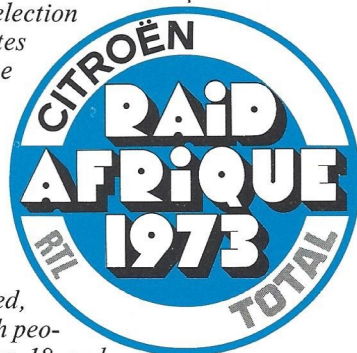


Photo Peyrinet (Citroën 19.232)

à la disposition des cameramen), sur les deux jours de sélection.

Les candidats une fois notés, la tâche du jury n'était pas terminée. Il dut comparer les notes de chacun des membres d'un équipage, car si les équipiers avaient bien été examinés, c'était des équipages complets qu'il fallait sélectionner. Ce ne fut pas facile.

Enfin 50 équipages furent désignés, 100 jeunes français de 18 à 30 ans (âge moyen du Raid 24 ans et 6 mois), 92 hommes et 8 femmes. Ils viennent des milieux professionnels et sociaux les plus divers (des ingénieurs, des étudiants, des techniciens, des employés, un horticulteur, un opticien, une infirmière, un chaudronnier, un surveillant d'internat, un chef cuisinier, un serrurier, un pâtissier), ils sont originaires de toute la France : 41 départements. Ils se répartissent, pour le Raid, en : 10 médecins (6, dont 2 femmes) ou professions paramédicales (4), 10 intendants (dont 1 femme), 49 mécaniciens, 11 photographes (dont 2 femmes), 7 rédacteurs (dont 2 femmes), 5 preneurs de son, 4 cameramen, 4 dessinateurs (dont 1 femme).

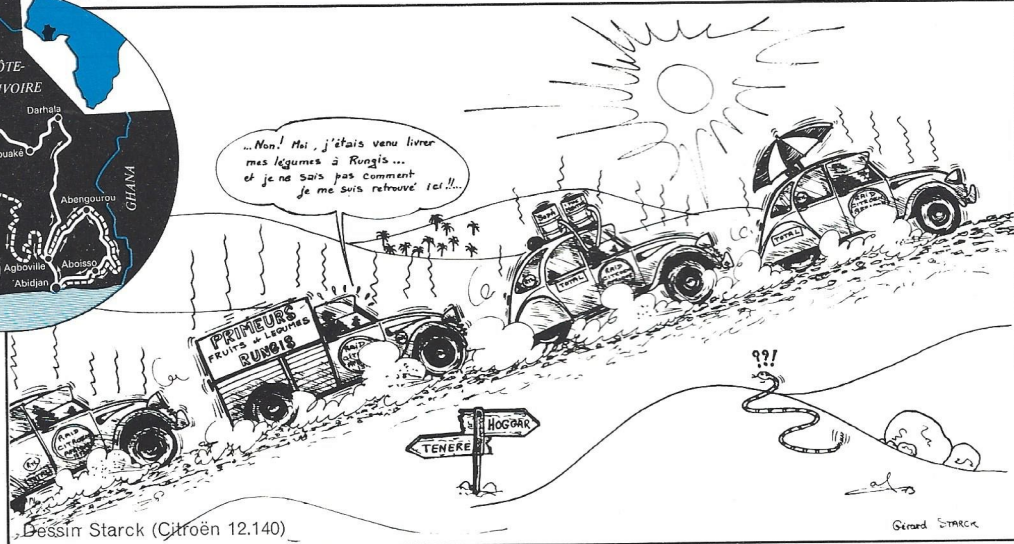
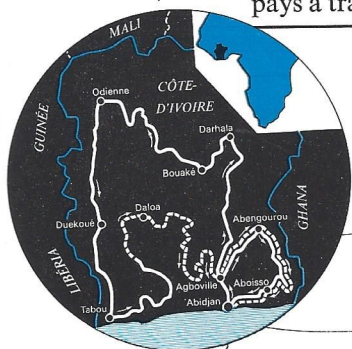
Ces spécialités qu'ils ont choisies, et qui les ont fait choisir, ils auront à les exercer pendant le Raid, chacun ayant une responsabilité précise au sein de chaque unité. Mais, pour ces cent jeunes, le Raid a déjà commencé : dès qu'ils reçurent le résultat des sélections, ils attaquèrent la phase de préparation. Chacun entama la série des vaccinations obligatoires (fièvre jaune, variole, choléra) ou recommandées (tétanos, polio) et l'achat de son équipement personnel conformément à la liste fournie par les organisateurs; les mécaniciens préparèrent, selon un cahier des charges établi par les organisateurs, les 2 CV du Raid dans des ateliers du réseau Citroën mis à leur disposition, ce qui fit l'objet de reportages des photographes et dessinateurs, les médecins établirent les listes de médicaments à emporter, les rédacteurs rassemblèrent une documentation sur les pays à traverser, les intendants... etc.



Photo Guyot (Citroën 19.233)

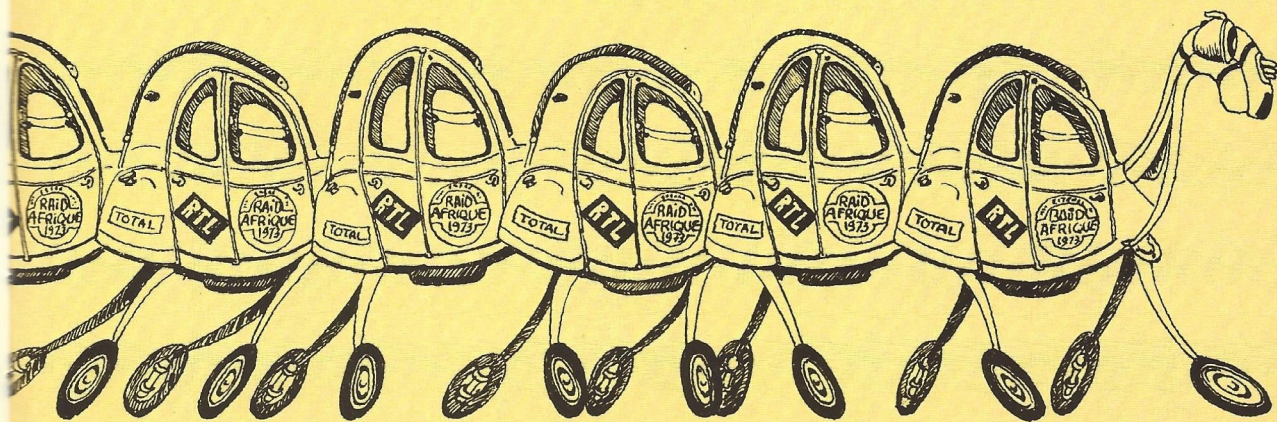
Their break down by specialties for the Run was: 10 doctors (6, two of them women, and 4 parameds), 10 quartermasters (one a woman), 49 mechanics, 11 photographers (2 of them women), 7 press writers (2 of them women), 5 sound recording technicians, 4 cameramen, and 4 artists (one of them a woman).

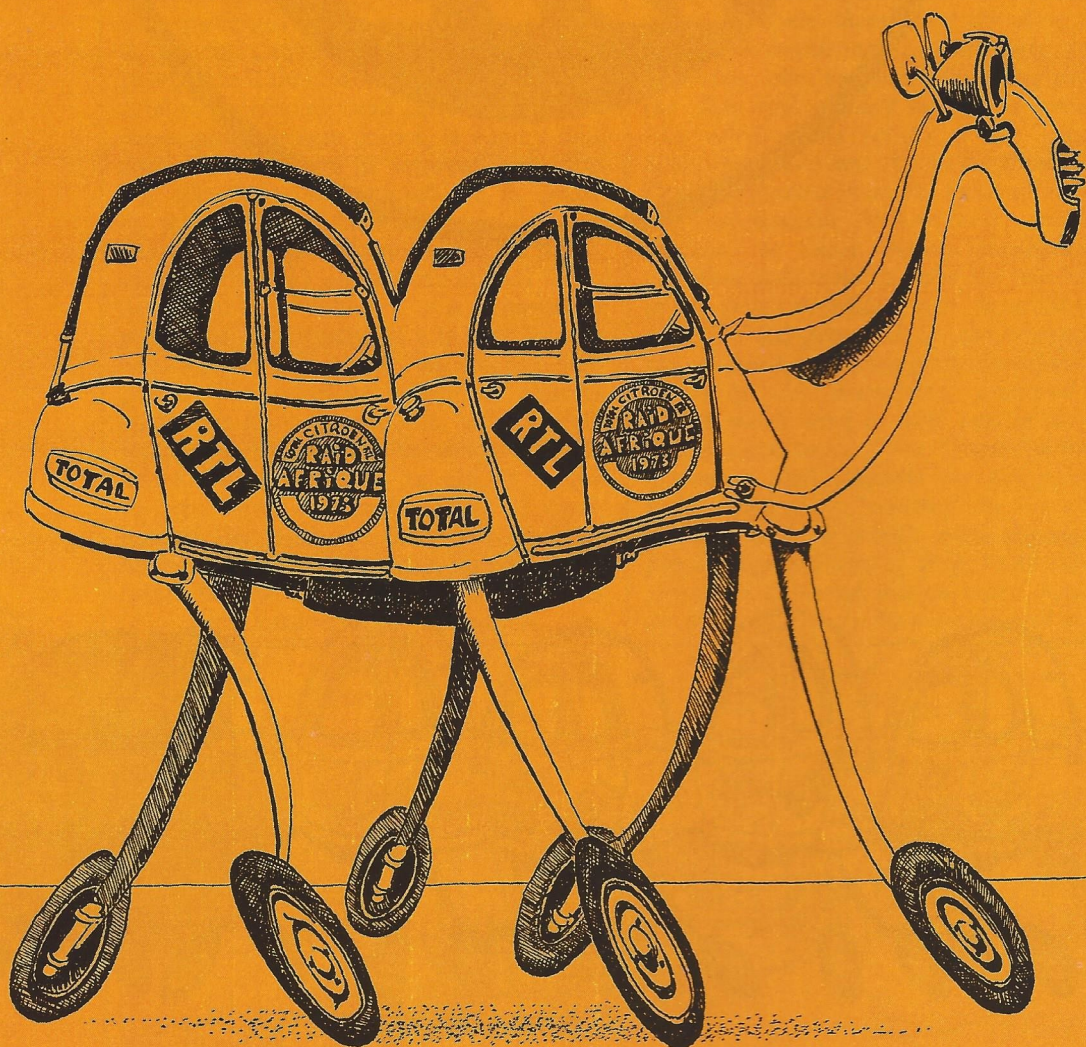
These specialized activities they had chosen (and which had caused them to be chosen) would be theirs throughout the Run, each bearing a welldefined responsibility within each unit. But, for these 100 young people, the Run had already begun: as soon as they received the results of the selective tests, they were into the preparation phase. Each one started in on the series of compulsory vaccinations (yellow fever, smallpox, cholera) or those merely recommended (tetanus, poliomyelitis) and the purchasing of his or her individual gear, in accordance with the list provided by the organizers; the mechanics, following specifications laid down by the organizers, prepared the 2 CVs which were to take part in the Run in the workshops of the Citroën network, placed at their disposal for the purpose; these events were "covered" by the photographers and the artists, while the medical people prepared lists of drugs to be carried, reporters gathered documentary material on the countries to be crossed, and so on.



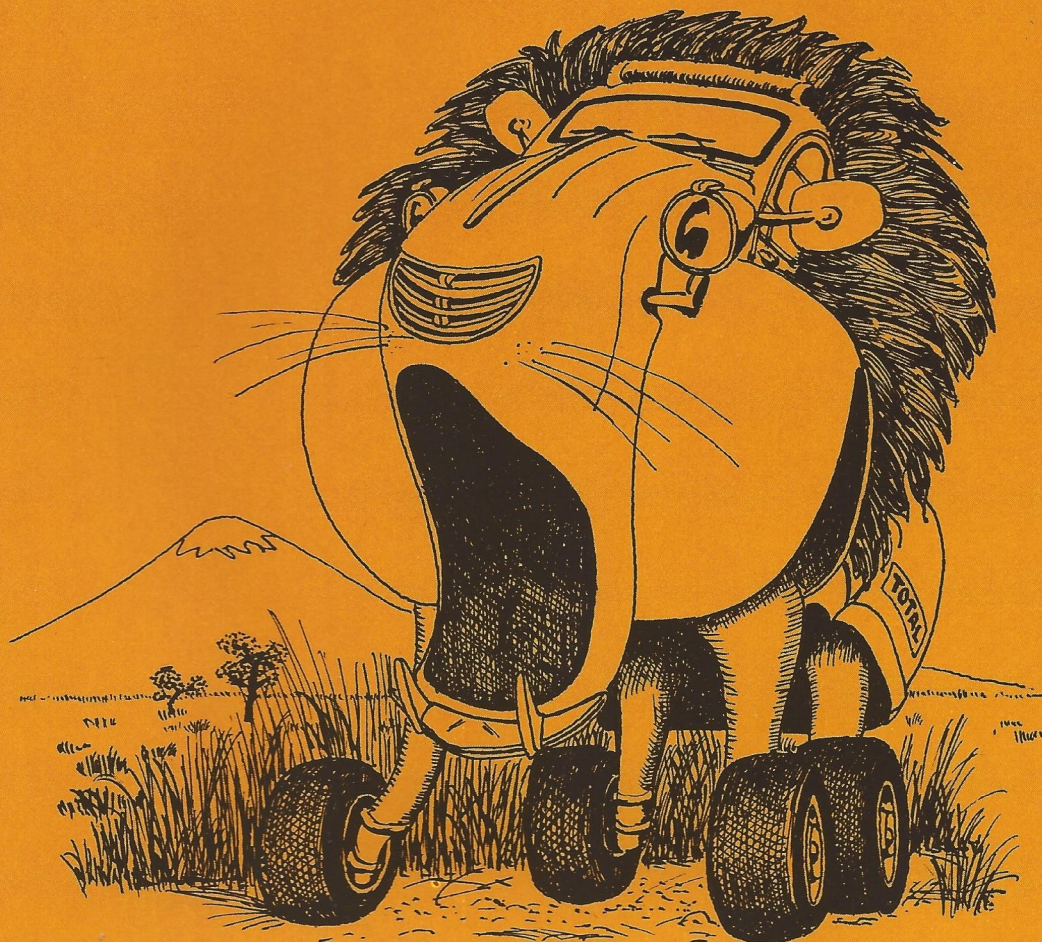
Dessin Starck (Citroën 12.140)

Gerard Starck

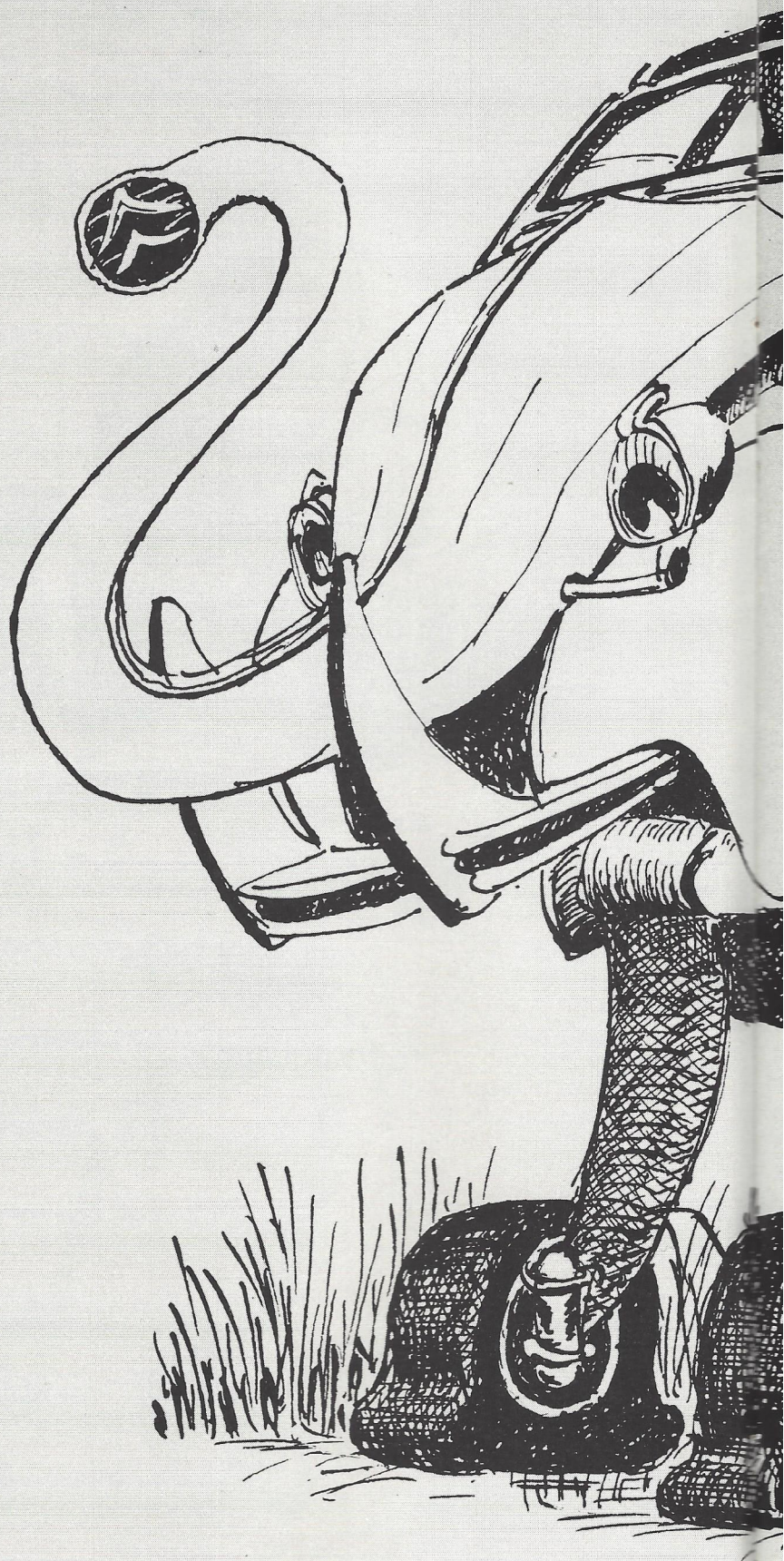


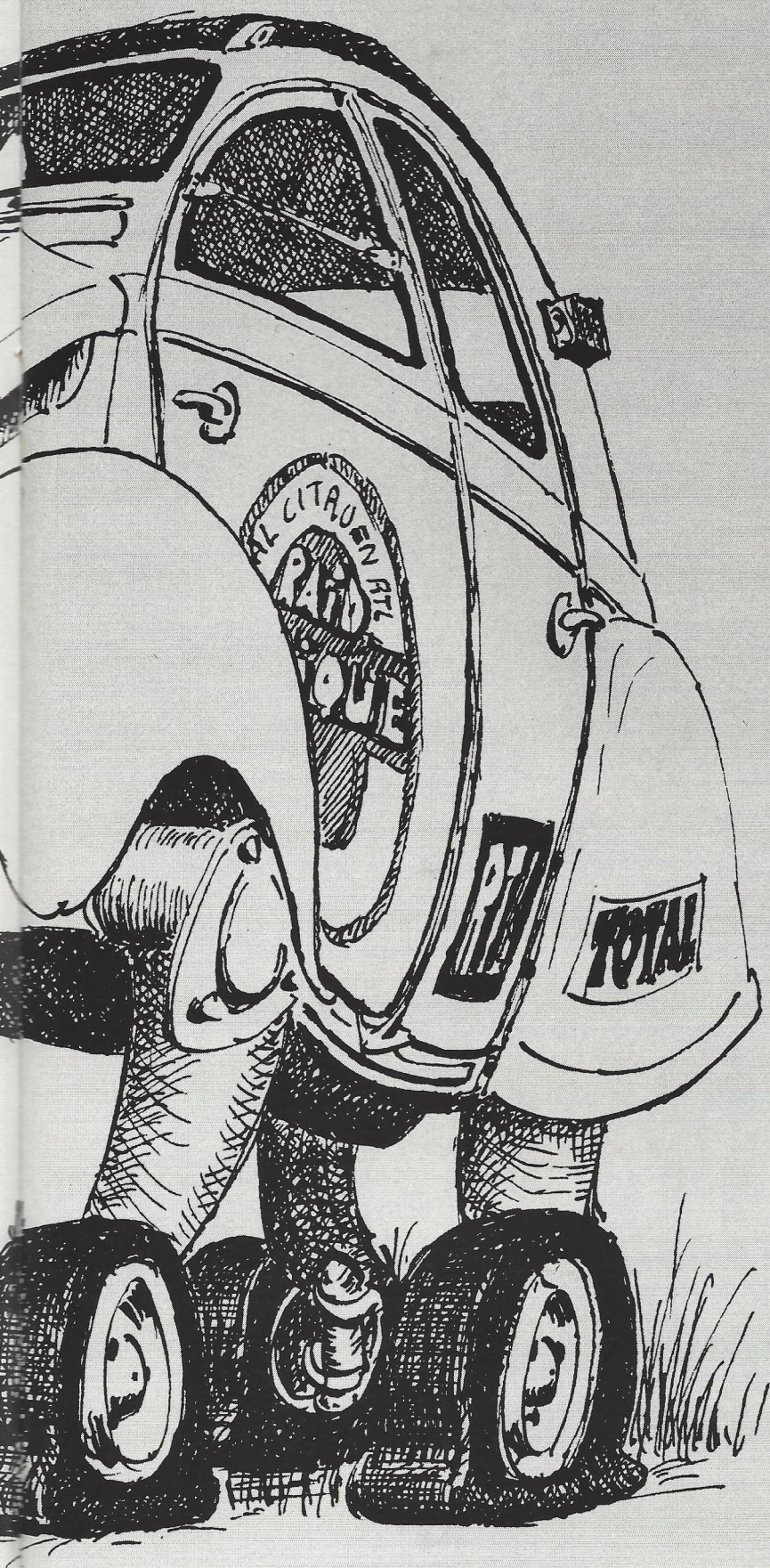


GUY TÊTEAU - 73

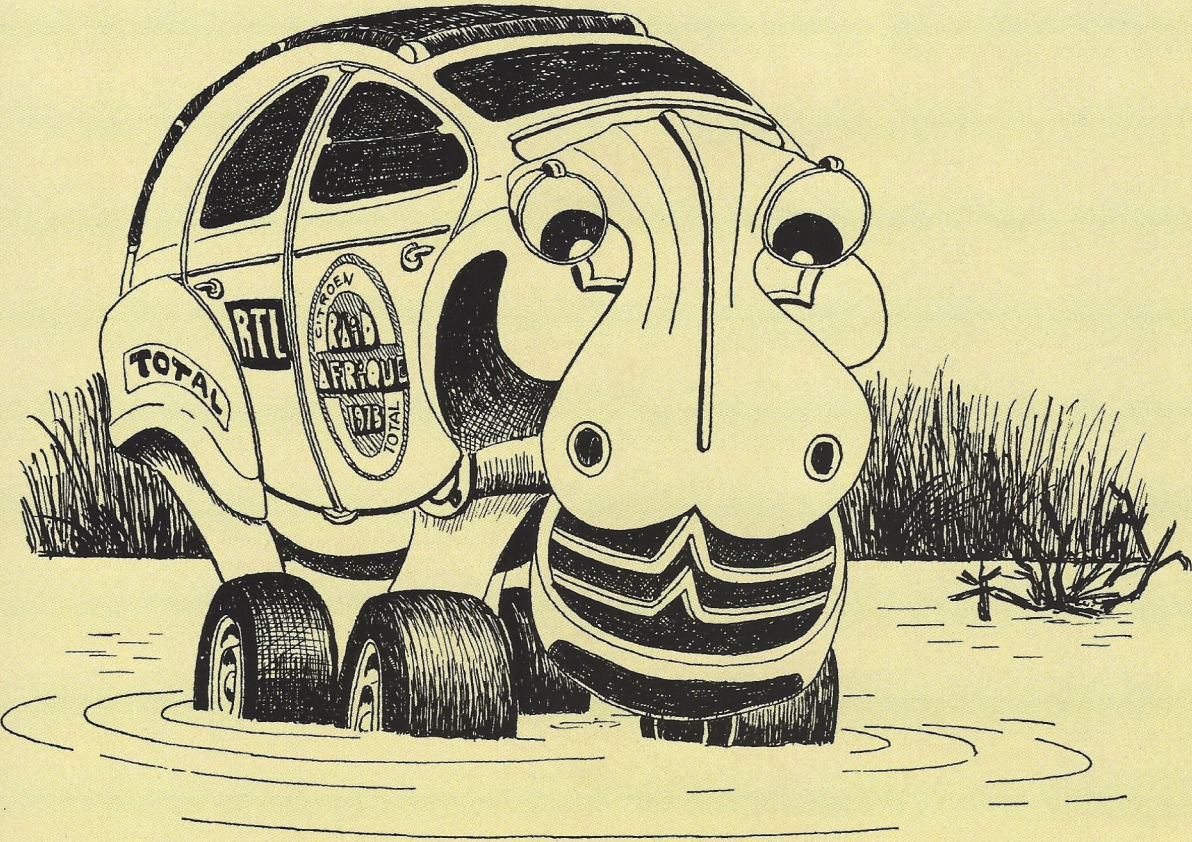


GUY TÉTEAU - 73

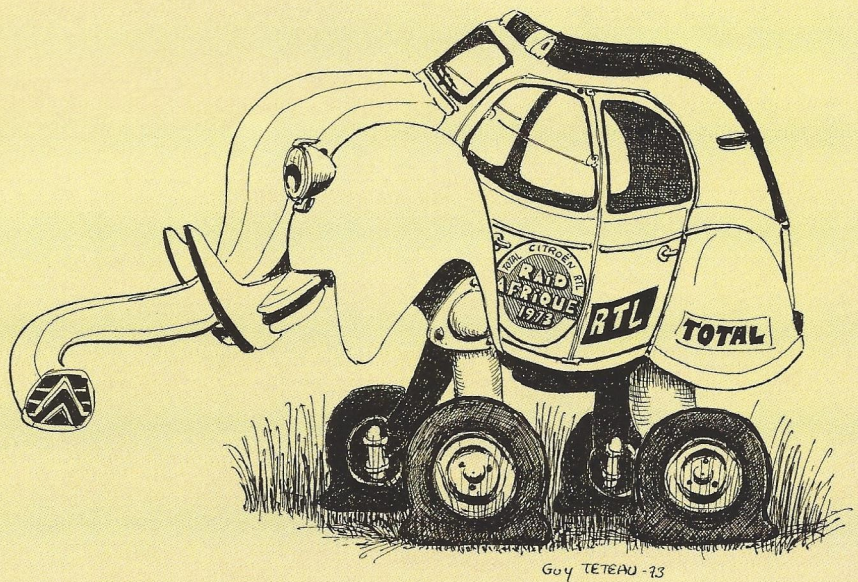
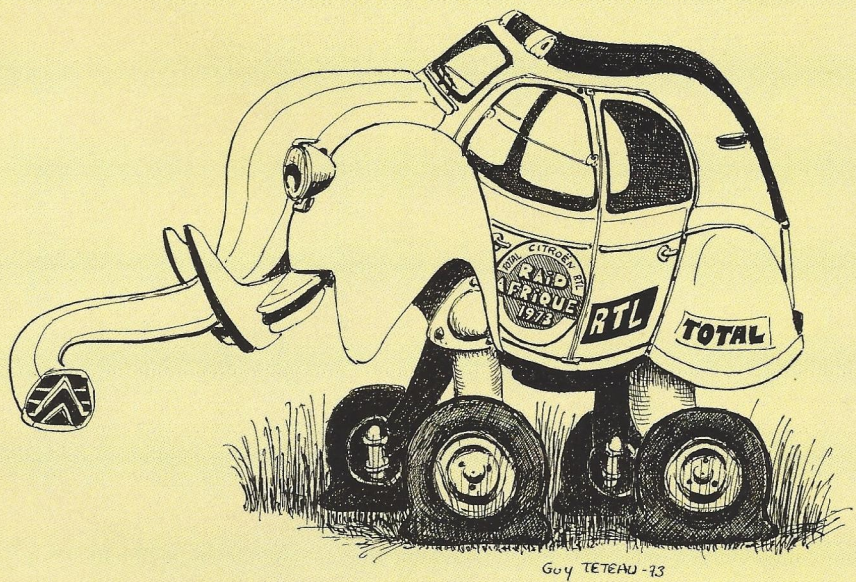
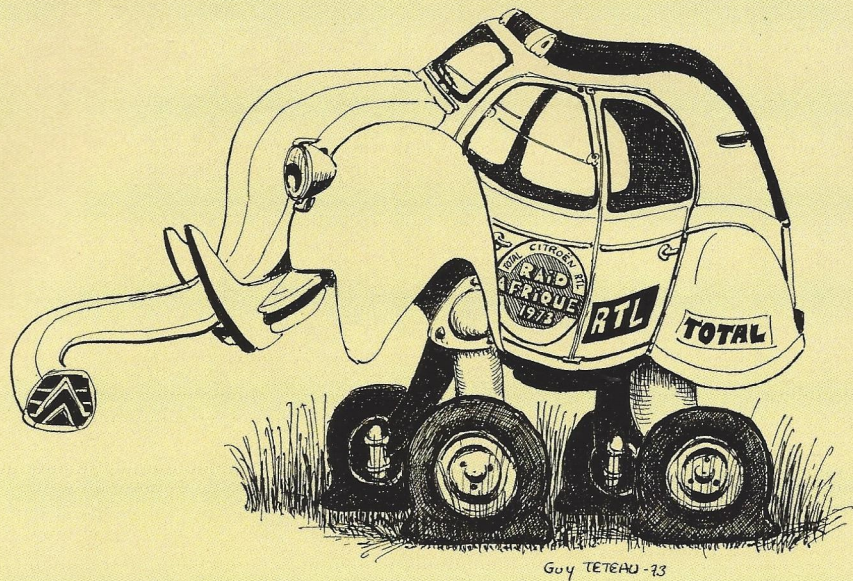


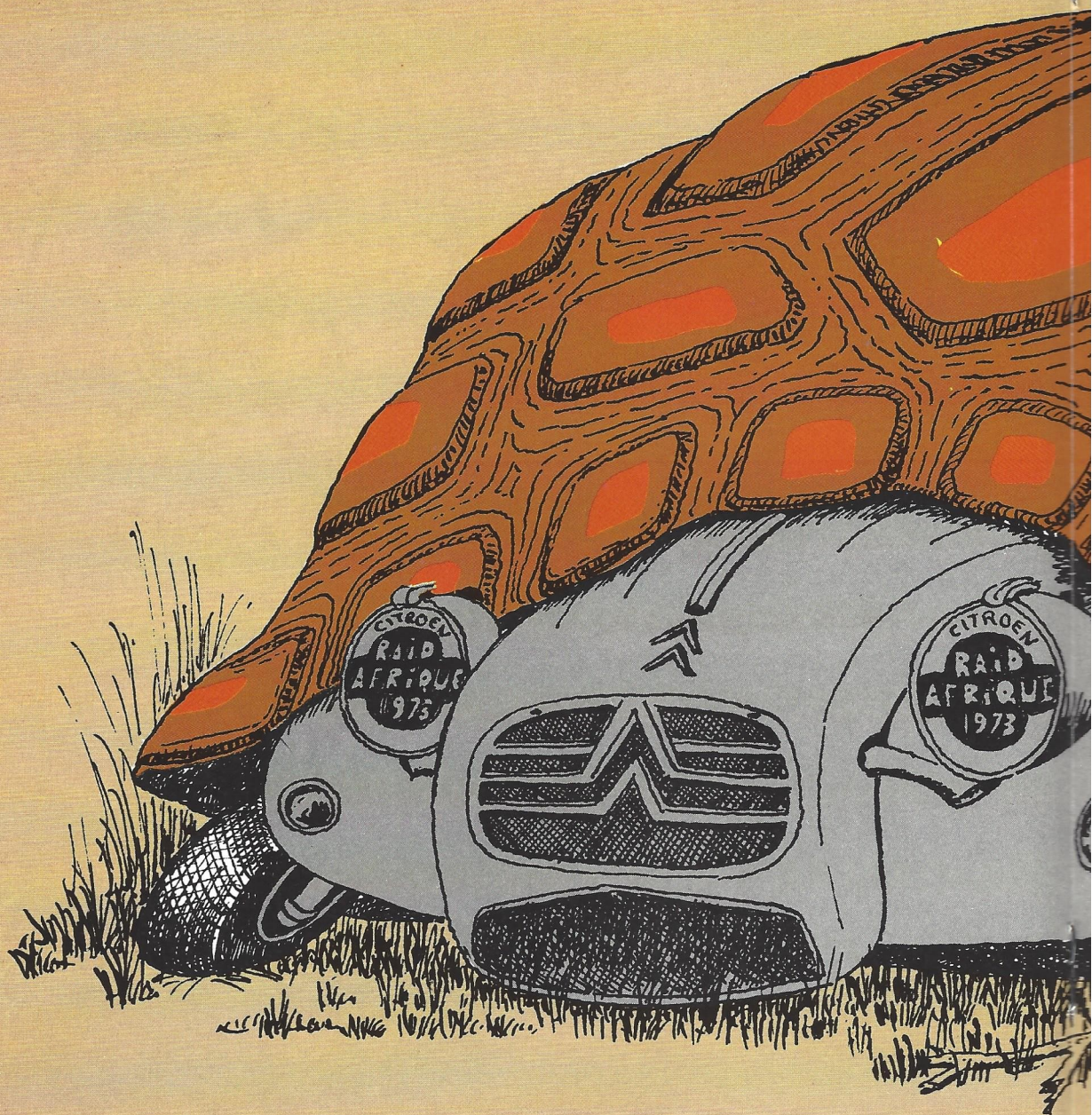


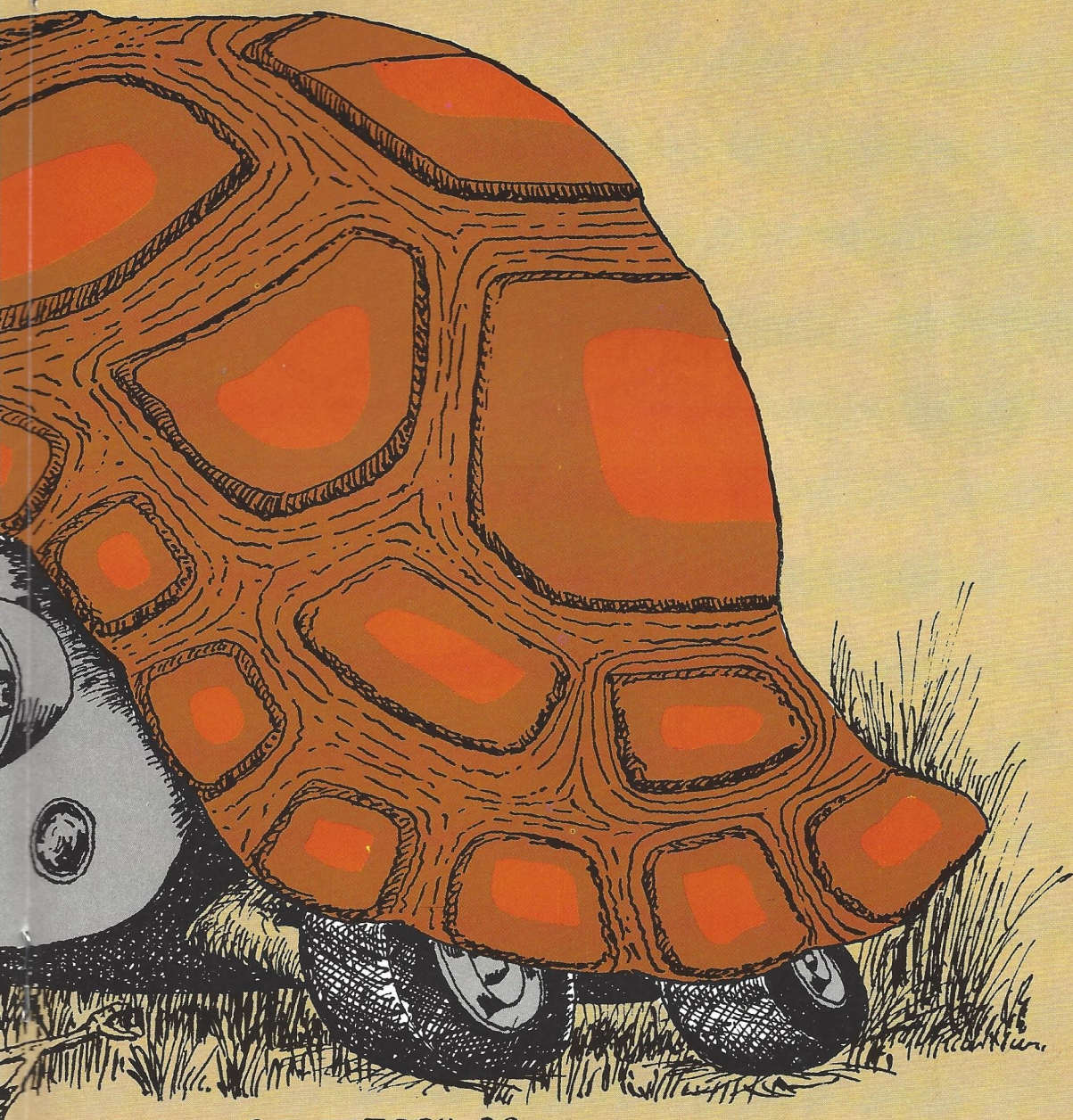
GUY TÉTEAU · 73



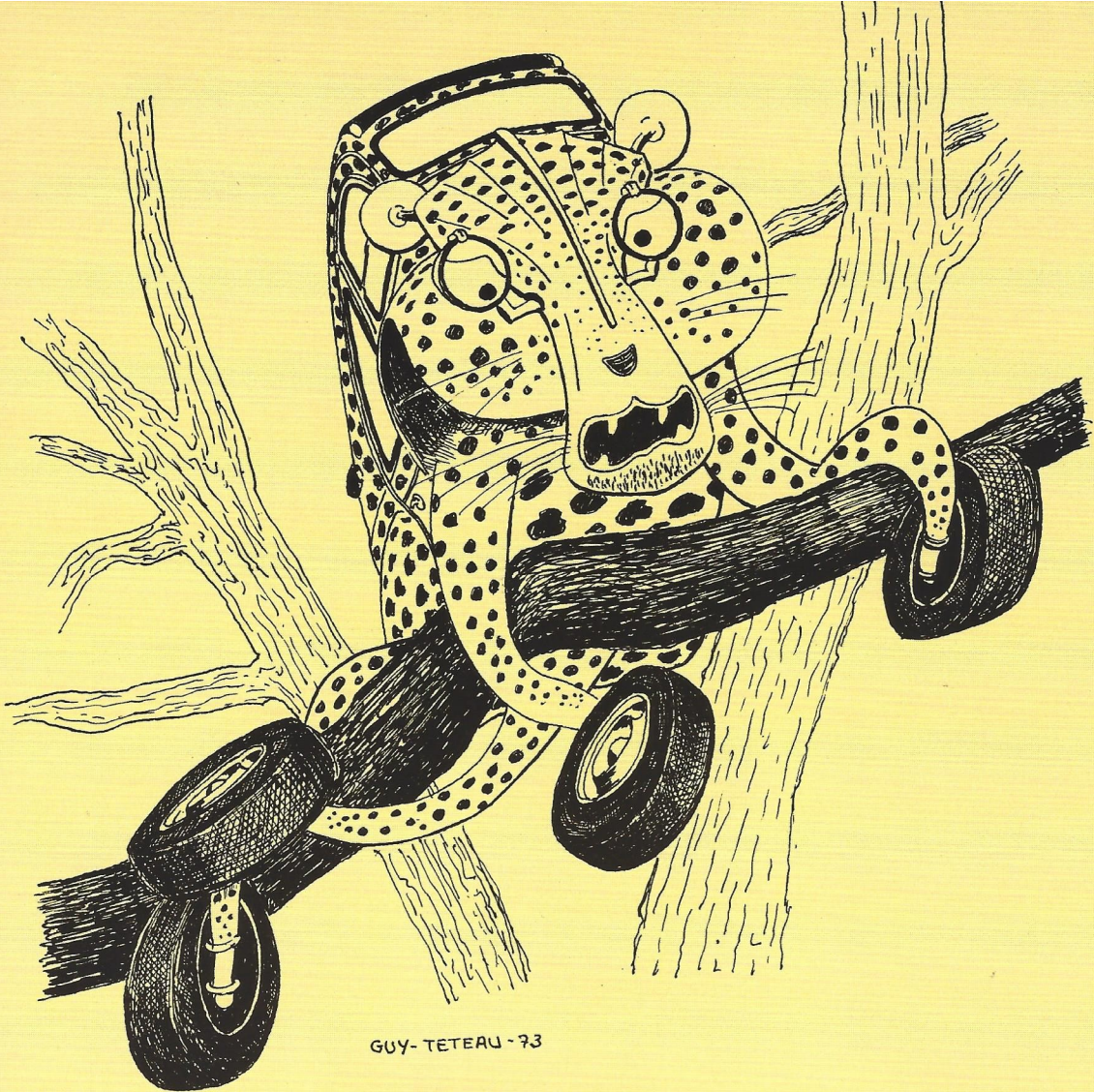
GUY - TÊTEAU - 73



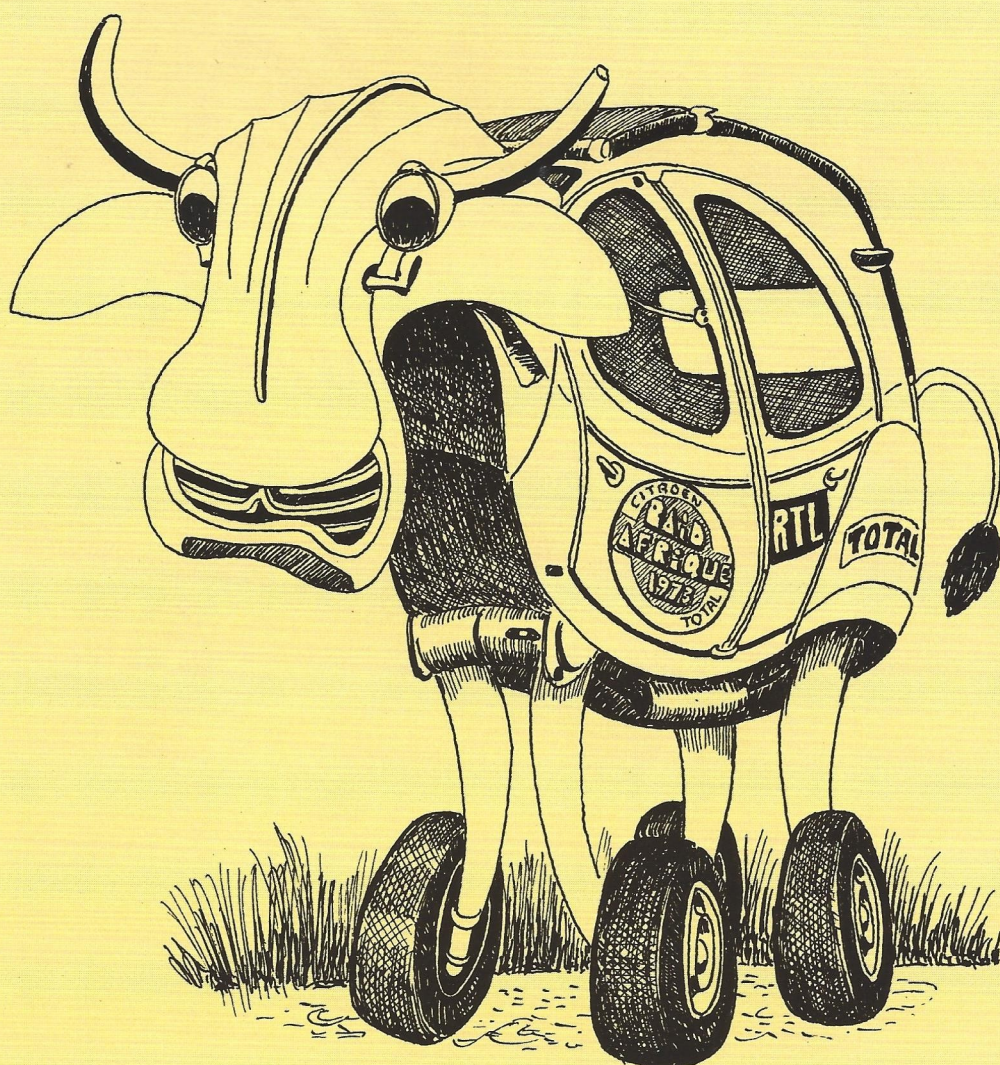




GUY TÉTEAU - 73

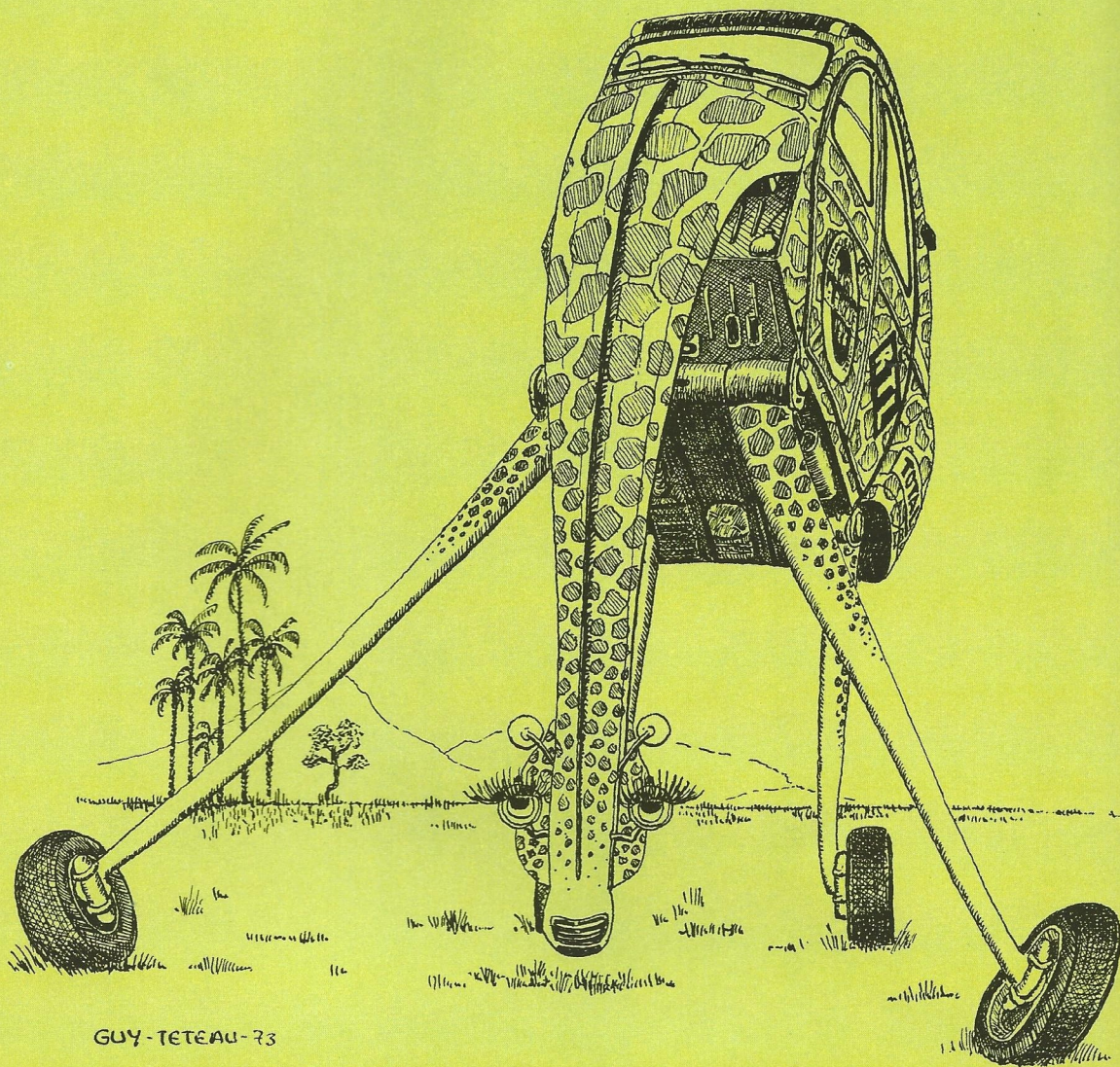


GUY- TETEAU - 73

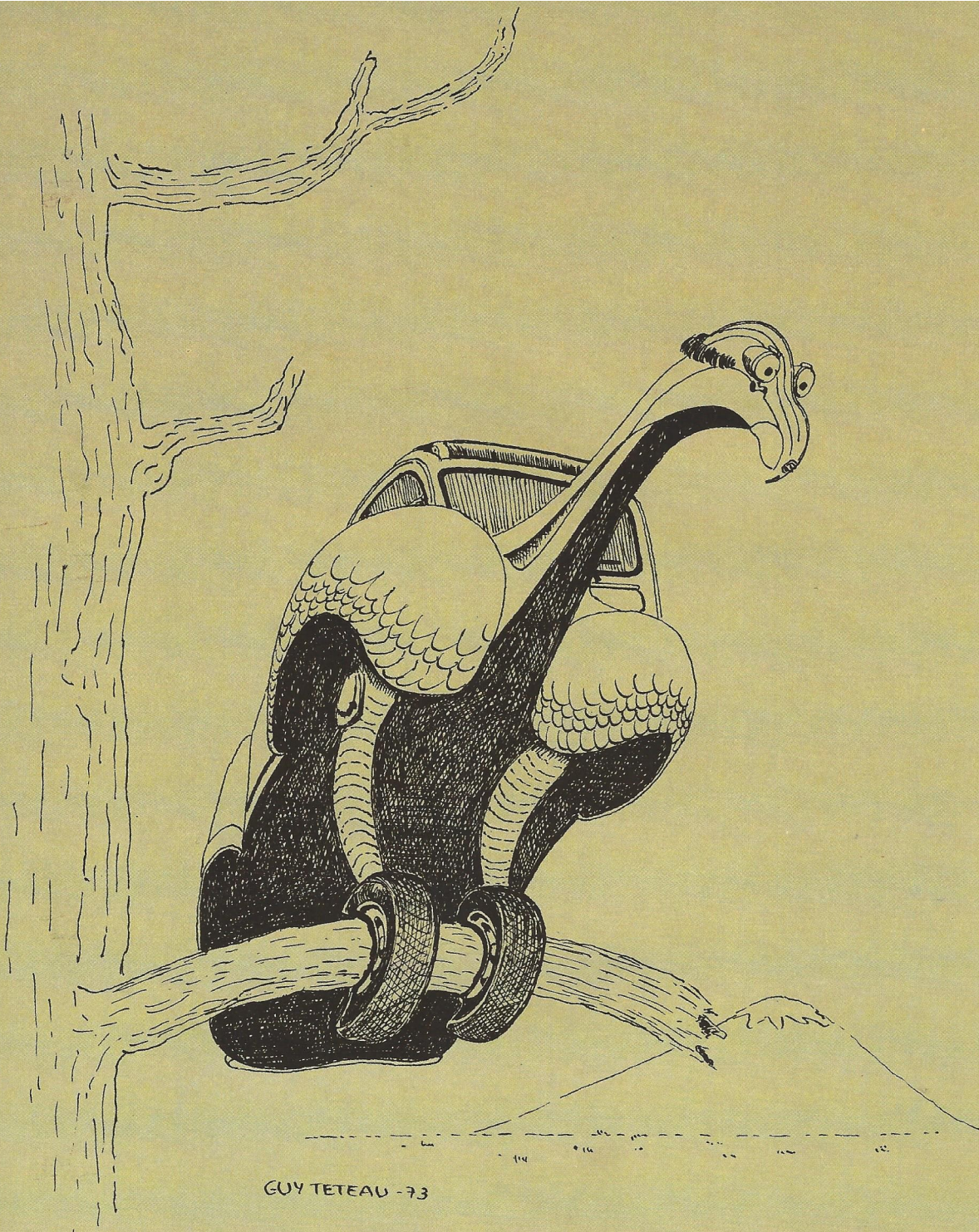




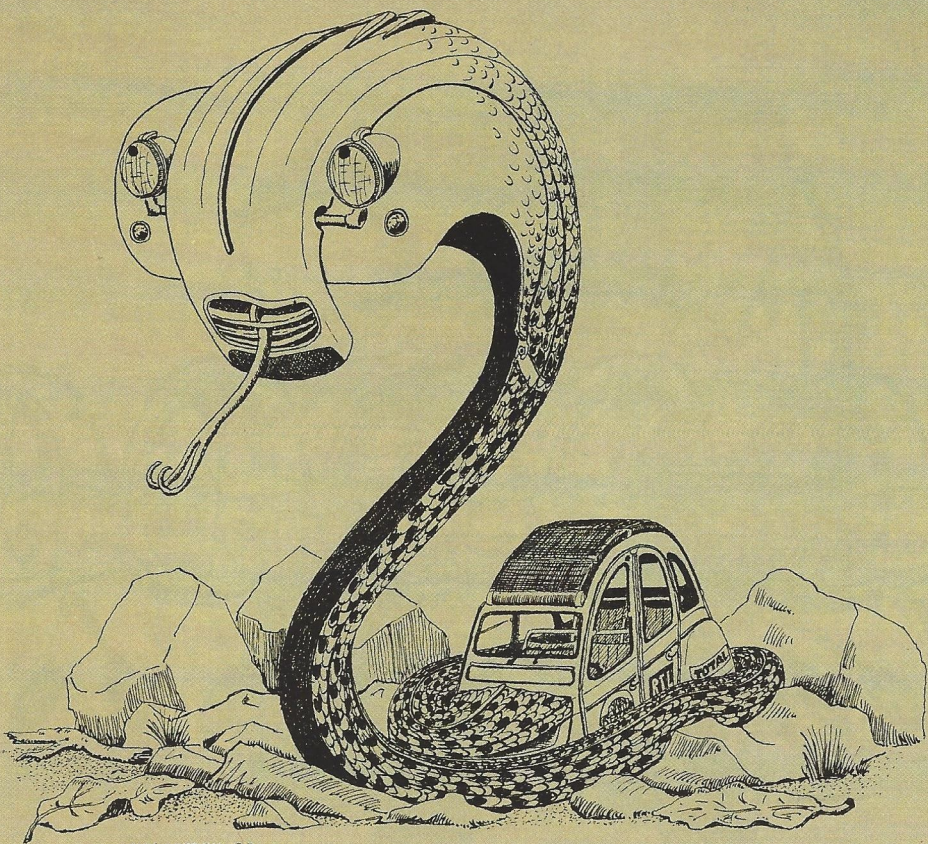
GUY TÊTEAU - 73



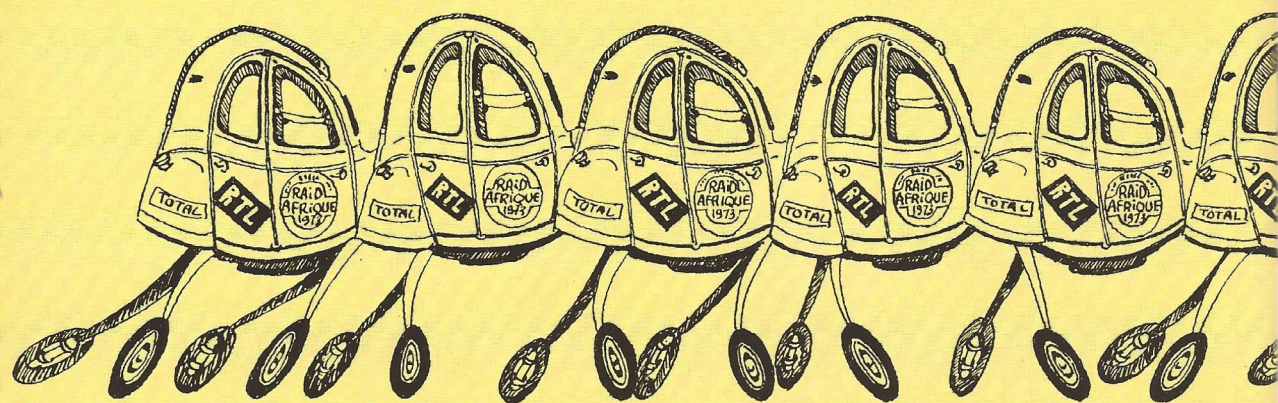
GUY-TÉTEAU-73



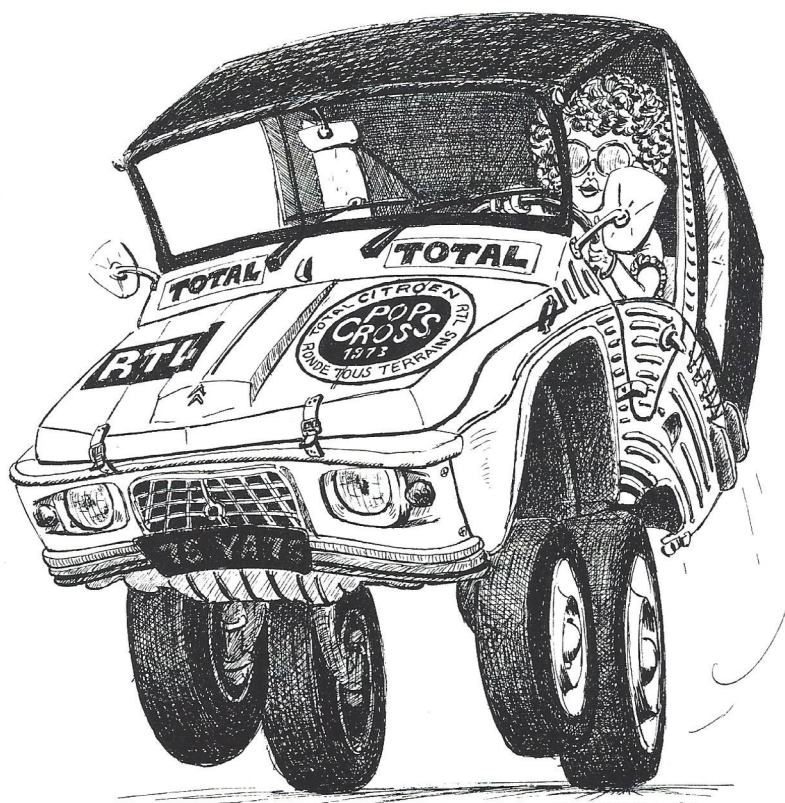
GUY TETEAU - 73



GUY TETEAU 73



Dessin Têteau (Citroën 12 134)



G. TÉTEAU - 73

LE CREUSOT

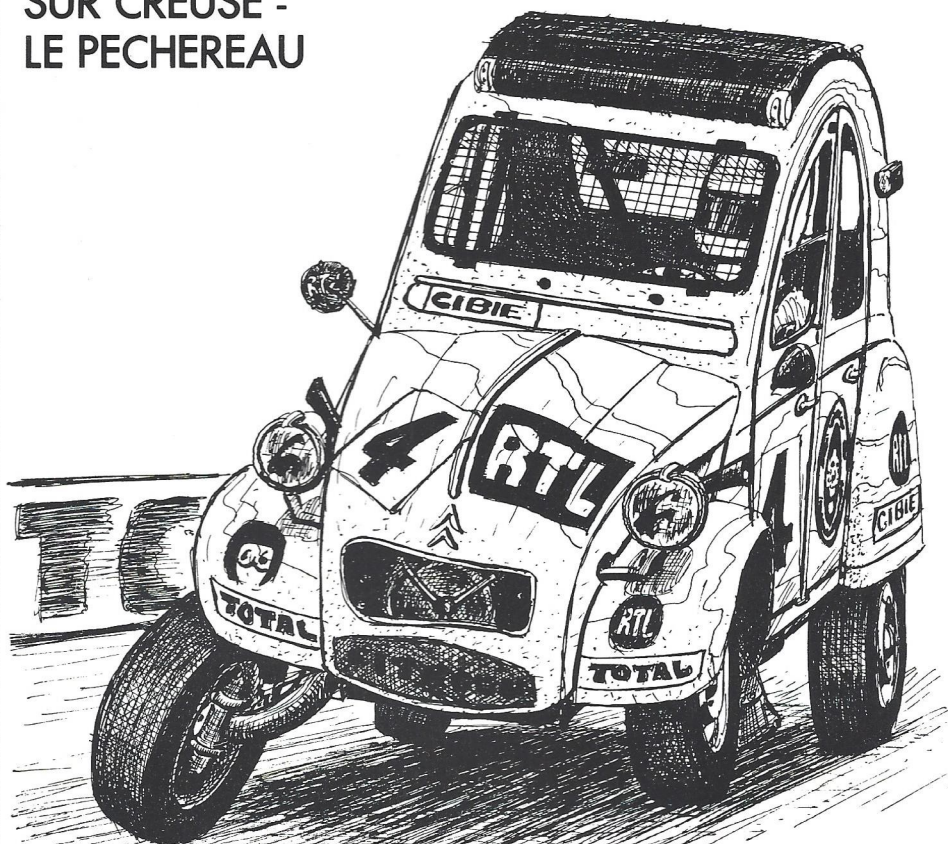


Dessin Tétéau (Citroën 12 129)

Encouragés par le succès de la ronde tous terrains des 2 CV, Dyane et Méhari (3 catégories : 425 cm³, 602 cm³ et Méhari), aux 24 heures d'Argenton-sur-Creuse - Le Pêchereau 1972, Citroën-TOTAL-RTL ont voulu aller un peu plus loin en 1973 en organisant un mini-championnat de « Pop'cross », en trois manches : au Creusot (avec le concours de l'ASA du Creusot), à Argenton-sur-Creuse - Le Pêchereau (avec l'ASA Vallée de la Creuse) à Vic-Fézensac (avec le Racing Club du Fézensac et l'ASA Armagnac-Bigorre). Chacun des circuits mesurait entre 800 et 950 mètres de long. Le sol était en terre, le profil et le tracé soigneusement accidentés, mais calculés de telle manière qu'en aucun cas les voitures n'y puissent dépasser 60 km/heure. Tout était prévu pour que les spectateurs aient constamment sous les yeux le déroulement de la course. Leur sécurité était assurée par les moyens adéquats (tribunes-public placées au-dessus de la piste), de même que celle des concurrents, pour qui le port du casque et d'une ceinture de sécurité trois points étaient obligatoires, ainsi que la pose d'un arceau de sécurité sur leur véhicule, d'un pare-brise en verre feuilleté... ou pas de pare-brise du tout. Chaque « Ronde tous terrains » était

Encouraged by the success of the cross-country roundabout of 2 CVs, Dyane and Mehara (3 categories: 425 cc, 602 cc and Mehari) at the Argenton-sur-Creuse — Le Pêchereau 24 hours in 1972, Citroën-TOTAL-RTL decided to go a little further in 1973, by organizing a "Pop' cross" mini-championship in three heats: at Le Creusot (with the assistance of the Le Creusot ASA), at Argenton-sur-Creuse — Le Pêchereau (with the Creuse valley ASA), and at Vic-Fézensac (with the Fézensac Racing Club and the Armagnac-Bigorre ASA). Each circuit was between 875 and 1040 yards long. The tracks were of earth, with a carefully designed layout, full of twists and turns and ups and downs, such that the cars could on no account exceed 60 km/h (37.3 m.p.h.). Everything was planned so that the public would have excellent constant visibility of the race's developments. The public's safety was guaranteed by adequate means (grandstands placed above the track), as was that of the competitors, for whom it was compulsory to wear a crash helmet and a three-point safety belt, all cars being fitted with a safety hoop, and a triplex windscreen... or no windscreen at all. Each of the "cross-country roundabouts" was rewarded by numerous prizes, the first being 2 CV 6.

ARGENTON SUR CREUSE - LE PECHEREAU



Dessin Tétéau (Citroën 12 118)

dotée par Citroën, TOTAL et RTL, de nombreux prix, dont une 2 CV 6 neuve. En marge des courses diurnes et nocturnes (chrono, qualifications, séries, demi-finales, finales, super-finales, qui se succédèrent sur chaque circuit), chacun de ces week-ends était animé par les soins de RTL : émissions en direct, jeux et concours, orchestre «Mardi sous la pluie», discothèque, fête foraine. Sans compter l'apport important des municipalités locales et du journal qui patronnait le «Pop-cross» : «Courrier de Saône-et-Loire», «Nouvelle République» et «Midi Olympique».

Le Creusot sous la pluie

60 jeunes conducteurs de 2 CV, Dyane et Méhari (dont certains venus de Suisse et de Belgique) furent exacts au premier rendez-vous que leur avaient fixé Citroën, TOTAL, RTL et l'ASA du Creusot pour le premier «Pop-cross» de la saison 1973 sur le circuit de Torcy.

Le départ de la ronde tous terrains fut donné le samedi 19 mai sous une pluie battante qui rendait la piste en terre extrêmement glissante et la transformait en un mini East african Safari, difficulté supplémentaire qui s'ajoutait à celles d'un circuit minutieusement dessiné pour offrir un maximum de difficultés.

Side by side with the day and night races (timing, qualification runs, preliminary heats, semi-finals, finals and super-finals which took place successively on the various circuits), each of these week-end events was enlivened by RTL: live broadcasts, games and contests, the "Mardi sous la pluie" band, discotheque and fun fair. Not to mention the considerable contribution of local town councils and regional newspapers sponsoring the runs: "Courrier de Saône-et-Loire", "Nouvelle République" and "Midi Olympique".

Le Creusot running in the rain

60 young 2 CV, Dyane and Mehari drivers (some of them from Switzerland and Belgium) were on time for the first rendez-vous they had with Citroën, TOTAL, RTL and the Le Creusot ASA (Automobile Sports Association) for the first "Pop'cross" of the 1973 season over the Torcy circuit. The start of the cross-country roundabout was given on Saturday 19th May, in pouring rain which made the earth track extremely slithery and turned the contest into a miniature East African Safari, an additional difficulty on top of those of a circuit carefully designed to offer maximum difficulties. After 24 hours racing, Jean-Claude Mouret, 24, of Châteauroux, winner of last year's

Après 24 heures de course, Jean-Claude Mouret, 24 ans, de Châteauroux, vainqueur l'an dernier du « Pop'cross » désormais historique d'Argenton-sur-Creuse - Le Pêchereau, renoua avec la victoire en remportant, avec une 2 CV 602 cm³, la place au classement général. Jean-Claude Mouret s'était distingué lors des courses de nuit, le samedi 19, en terminant second de la finale toutes catégories, dont il accomplit les 15 tours littéralement les yeux fermés; après un tonneau au second tour et l'écrasement de ses phares, il parvint, sans lumière, à remonter de la 7^e à la 2^e place.

Second au classement général : le bas-normand Patrick Lapie, de Granville, en 2 CV 425 cm³ 1961, qui menait au général jusqu'avant la super-finale.

Troisième : Jean Charbonnier, de Cosne-sur-Loire (Nièvre), en Méhari.

Apothéose à Argenton

Tous les records furent battus, les 16 et 17 juin, aux 24 heures d'Argenton-sur-Creuse - Le Pêchereau, pour le second « Pop'cross » de la saison, record d'affluence : quelque 30 000 spectateurs, record de participation : 114 concurrents. Dans la poussière de la piste de la carrière désaffectée de la Fonteneuille, dans le tressautement des mécaniques et l'enthousiasme des spectateurs et des acteurs, les voitures se livrèrent un combat aux reprises incessantes, fertiles en rebondissements. Sur les chapeaux de roues, sans trêve ni repos, parfois sur les jantes, 2 CV, Dyane et Méhari se trémoussèrent et rivalisèrent de prouesses. Elles firent une fois encore la preuve de leur qualité de tenue de route, de leur robustesse proverbiale, mais aussi de leur rusticité presque incroyable : combien d'entre elles qui disparaissaient, gravement blessées à l'issue d'une manche, réapparaissaient remises à neuf un quart d'heure plus tard. L'ASA du Creusot, battue une première fois sur son terrain par le champion de Châteauroux, Jean-Claude Mouret, avait juré de lui rendre la pareille et était venue en force à Argenton. Elle repartit victorieuse : son pilote Bruno Franco remportait avec sa 2 CV 6 à la fois la couronne du vainqueur de la super-finale et la 2 CV 6 attribuée au premier du classement général. Il était temps, Bruno Franco ne parvint pas à boucler son tour d'honneur, un de ses cardans l'abandonna 50 mètres à peine après la ligne d'arrivée de la dernière épreuve. Si cet incident s'était produit quelques mètres plus tôt, c'est Patrick Lapie, avec sa 2 CV 425 cm³, qui l'eut emporté. Comme au Creusot, il était en tête jusqu'à la super-finale.

Troisième : à nouveau Jean Charbonnier (Cosne-sur-Loire, Nièvre) avec sa Méhari.

Au pays de d'Artagnan

Le 3^e « Pop'cross » eut lieu les 30 juin

now historic "Pop' cross" at Argenton-sur-Creuse — Le Pêchereau, once more met with victory in a 602 cc 2 CV, coming in first in the general classification, and by the same token securing the new 2 CV 6 awarded to the winner. Jean-Claude Mouret was particularly brilliant in the night races, on Saturday 19th, coming in second in the all-categories final, the 15 laps of which he literally did with his eyes shut: after turning turtle during the second lap, during which incident his headlights were crushed flat, he managed, with no lights, to climb back from the 7th to the 2nd place.

Second in the general classification: Patrick Lapie, from Granville in lower Normandy, in a 1961 425 cc 2 CV, who led in the general classification until the super-final.

Third: Jean Charbonnier, of Cosne-sur-Loire (Nièvre), in a Mehari.

Grand display at Argenton

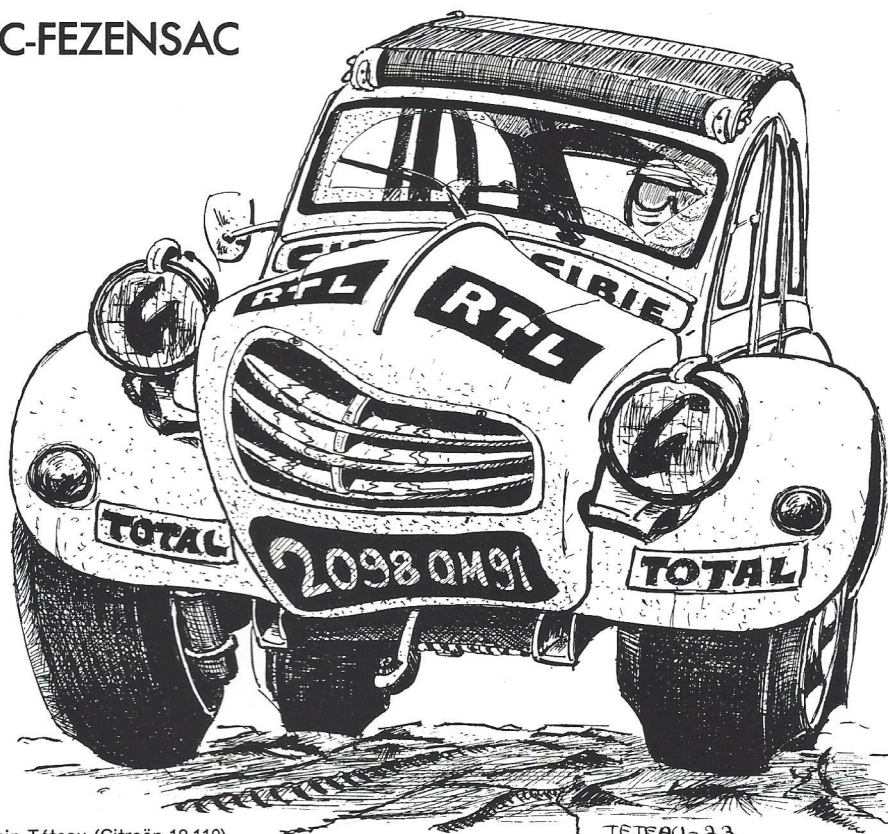
All records were broken on 16th and 17th June, during the 24 hours of Argenton-sur-Creuse-Le Pêchereau, for the second "Pop' cross" of the season: popularity record — a crowd of some 30,000 spectators — and participation record: 114 entries. Not to mention a fine-weather record. In the dust of the abandoned quarry of La Fonteneuille, among the jolting of cars and the enthusiasm of spectators and actors alike, the little vehicles gave unrelenting combat full of the unexpected. As fast as they could go, without a moment's truce or rest, sometimes down to their wheel rims, 2 CVs, Dyanes and Mehara jiggled around, vying for the finest prowess. Once again, they here showed the quality of their road-holding capacities and of their proverbial sturdiness, but also of their unbelievable ruggedness: how many of them, taken to the first aid post as casualties after a heat, were back a quarter of an hour later in the finest fettle for another start.

The Le Creusot ASA, beaten a first time on its home ground by the Châteauroux champion, Jean-Claude Mouret, had sworn to get even and had come in force to Argenton. And victorious it was: its driver Bruno Franco, in his 2 CV 6, won both the super-final and the new 2 CV 6 awarded to the leader in the general classification. Just in time, for Bruno Franco was unable to go the complete victor's lap, one of his couplings giving up the ghost a mere 50 yards beyond the finishing line for the last test. Had this incident occurred a few yards earlier on, Patrick Lapie, in his 425 cc 2 CV, would have won. As was the case at Le Creusot, he had headed the general classification right up to the super-final. Third: once again Jean Charbonnier, of Cosne-sur-Loire (Nièvre), in his Mehari.

In the footsteps of d'Artagnan

The third "Pop' cross" took place on the

VIC-FEZENSAC



Dessin Têteau (Citroën 12 119)

TÉTEAU-93

et 1^{er} juillet, sur la rapide piste de la Téoulère, près de Vic-Fézensac dans le Gers, largement dessinée au flanc d'une colline de prairies.

Le beau temps et la bonne humeur ont régné sur la ronde tous terrains où plus de 15 000 spectateurs participèrent avec enthousiasme et entrain aux prouesses des 2 CV, Dyane et Méhari, luttant roue dans roue, porte à porte et aile à aile. Le duel que l'on croyait inévitable entre Franco (ASA du Creusot) et Mouret (Argenton-sur-Creuse) faillit bien être arbitré par le régional Bonnet qui, pour son coup d'essai, tenta de jouer les troisièmes larrons. A mentionner aussi l'impressionnant mais malchanceux Peter Sprungli, pilote suisse venu de Berne (1 200 km aller, 1 200 km retour, s'il vous plaît) pour participer à l'épreuve dont il s'attribua le record du tour le plus rapide. La seule fille engagée, Éveline Lenormand, la « Duchesse », termina ici comme à Argenton-sur-Creuse, toutes les courses, s'aguerrissant un peu plus à chaque tour. Tous les concurrents furent remarquables d'audace, d'habileté, de volonté de gagner mais aussi d'esprit sportif.

La famille Franco s'illustra une fois encore, en la personne d'Antonio, cette fois, qui remporta Super-finale et classement général. Conclusion unanime des pilotes et des spectateurs, après 24 heures de dérapages, de passages de gué et de sauts au tremplin, à Vic comme au Creusot ou à Argenton : il n'y a vraiment que des Citroën qui puissent résister à un traitement pareil !

30th June on the fast track of La Téoulère, near Vic Fézensac, in the department of Gers, broadly laid out on the slopes of a grassy hill. Fine weather and high spirits beamed down upon this cross-country roundabout, with 15,000 spectators enthusiastically and wholeheartedly applauding the prowess of the 2 CVs, Dyanes and Mehara, locked in wheel-to-wheel, door-to-door and wing-to-wing combat.

The duel between Franco (Le Creusot ASA) and Mouret (Argenton-sur-Creuse), which was deemed inevitable, was nearly ruled out by the local driver Bonnet who, for his first attempt, tried to drive a wedge between them. Another driver deserving of mention was Sprungli, a Swiss come from Bern (750 miles there, 750 miles back) to take part in the contest in which he clocked the fastest lap time. The only girl entrant, "Duchess" Yveline Lenormand, finished each race with courage, as she had at Argenton-sur-Creuse, getting more seasoned at each lap.

All competitors were remarkable for their audacity, their skill and their will to win, but also for their sporting attitude.

The Franco family once more shone, this time in the person of Antonio, who won the super-final and first prize in the general classification.

Unanimous conclusion of drivers and spectators alike, after 24 hours of skids, ford crossings and spring-board leaps, at Vic as at Le Creusot or Argenton: only Citroëns can take such rough handling!



PHOTOTHÈQUE



Le Creusot (19.176)



Le Creusot (19.177)



Argenton S/Creuse (19.206)



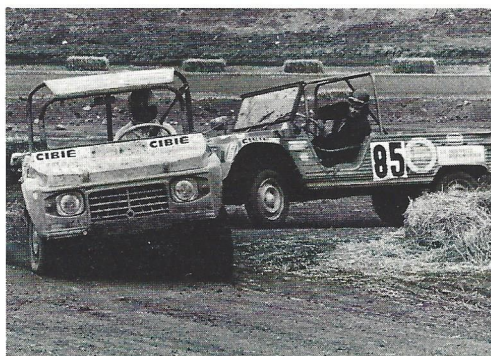
Le Creusot (19.183)



Argenton S/Creuse (19.196)



Le Creusot (19.191)



Le Creusot (19.180)



Le Creusot (19.185)

Ces photographies sont à la libre disposition des journalistes. Il suffit d'écrire aux Relations Publiques Citroën en indiquant le n° de référence pour recevoir le nombre d'épreuves 21 x 29,7 cm demandé.

These photographs are available copyright free to journalists. Merely write to Citroën's Public Relations Department quoting the reference number, and you will receive the 21 x 29.7 (8.3 x 11.7 inch) prints requested.



Vic Fezensac (19.221)



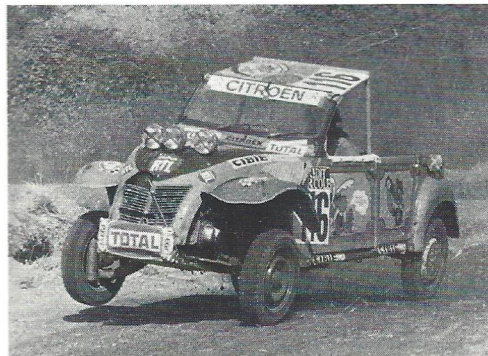
Le Creusot (19.19.178)



Argenton S/Creuse (19.197)



Argenton S/Creuse (19.209)



Argenton S/Creuse (19.202)



Argenton S/Creuse 19.207)



Argenton S/Creuse (10.199)



Vic Fezensac (19.212)

SUISSE : SAFARI ALPIN A SION - YUGOSLAVIE : RENCONTRE MONDIALE A POREC - HOLLANDE : FESTIVAL 2 CV A UTRECHT

2 CV, Dyane, Méhari... 108 équipages de 18 à 30 ans, au matin du 27 avril, étaient au départ du parcours de concentration qui devait, de 14 villes différentes de la Suisse, les mener jusqu'à Sion après qu'ils aient parcouru 500 km et soient passés dans le plus grand nombre possible d'agences Citroën différentes. Vainqueur : K. Schori de Küsnacht.



Photo Erich Müller (Citroën 10 724)

Mais ce n'était que la première partie du grand Rallye suisse des 25 ans de la 2 CV, organisé par Citroën, Total et Michelin : le lendemain 28 avril avait lieu le « Safari Alpin » de Sion à Sion par Verbier, avec contrôles horaires, slalom spécial, piste « Sahara » (très accidentée, sable, gravillons, passages de gués) et gymkhana.

Directeur de la course : P. Fiorina, attaché de presse de Citroën Suisse, qui fut la cheville ouvrière de ces trois journées.

Le lendemain était le jour des festivités : défilé de toutes les voitures dans la ville, repas en commun, proclamation des résultats et distribution des prix.

Premier au classement général (89 classés) : Fluglistaler-Fluglistaler, de Sion, en 2 CV 602 cm³, 2^e : Maye-Biollaz, de Sion (2 CV 602 cm³), 3^e Tissières-Bétrisey, de St-Léonard (2 CV 425 cm³). Meilleur temps des épreuves spéciales : Michel Maye. Meilleur temps sur la piste saha-

2 CVs, Dyanes, Mehara... 108 teams aged between 18 and 30 were on the starting line on the morning of 27th April for the concentration runs which were to take them from 14 Swiss towns to Sion, after covering 500 km (310 miles) and calling on the greatest possible number of different Citroën Agents. Winner: K. Schori, of Küsnacht.

This was however only the first part of the great Swiss Rally for the 25th anniversary of the 2 CV, organized by Citroën, Total and Michelin: on the following day 28th April, the "Alpine Safari", from Sion to Sion via Verbier was run, with time checks, special slalom, "Sahara" track (very steep and winding, with sand, gravel and fords) and gymkhana. Race Manager: P. Fiorina, Citroën Switzerland's press liaison officer, who was the life and soul of these three days.

The following day was one of rejoicing: motorcade of all cars through the town, massed banquet, proclamation of results and prize-giving.

First in the general classification (89 classified): Fluglistaler-Fluglistaler, of Sion, in a 602-cc 2 CV; 2nd: Maye-Biollaz, of Sion (602-cc 2 CV); 3rd: Tissières-Bétrisey, of St Léonard (425-cc 2 CV). Best time for the special tests: Michael Maye. Best time over the "Sahara" track: Bise, of Fleurier; in the slalom: Pelichet-Mottier, of Geneva. Best ladies' team: J. Weber-M. Pretot (425-cc 2 CV). Youngest team: Renner (20) and Loeffel (18) in a 435-cc 2 CV of Moggingen (49th in the general classification).

1300 Citroenists of all ages from 5 months to 86 years

Between 29th April and 1st May, Citroën clubs from all over the world had been invited to their first international meeting at Porec, on the Dalmatian coast, by the YU AS Club (Citroën Club of Yugoslavia,



Photo Quef (Citroën 10 719)

SWITZERLAND : MOUNTAIN SAFARI IN SION - YUGOSLAVIA : INTERNATIONAL MEETING IN POREC - HOLLAND : 2 CV FESTIVAL IN UTRECHT

rienne : Bise, de Fleurier; dans le slalom : Pelichet-Mottier, de Genève. Meilleur équipage féminin : J. Weber-M. Pretot (2 CV 425 cm³), de la Chaux-de-Fonds. Plus jeune équipage : Renner (20 ans) et Loeffel (18 ans) en 2 CV 435 cm³, de Möggingen (49^e au classement général).

1300 Citroënistes de 5 mois à 86 ans

Du 29 avril au 1^{er} mai, les clubs Citroën du monde entier étaient invités à leur première rencontre internationale organisée à Porec, sur la côte dalmate, par le YU AS Club (Club Citroën de Yougoslavie, 3 000 membres actifs, président : M. Kicevac) avec le concours de la Société CIMOS et de l'entreprise hôtelière Plava Laguna.

1 300 personnes de tous âges (le plus jeune avait 5 mois, le plus âgé 86 ans) et de toutes professions, avaient répondu à cet appel. Elles représentaient 18 pays.

Elles étaient venues à bord de plus de 700 voitures, toutes de marque Citroën, parcourant ainsi, aller et retour, l'impressionnant total de 1 327 500 km. (Conducteurs ayant parcouru le plus grand nombre de kilomètres pour arriver à Porec : M. Carlos José Canha Monteiro, 5 000 km depuis le Portugal; Mme Hansen Tore, 2 750 km depuis la Norvège; MM. José Antonio Rueda et Jaime Barollo Navarro, 2 500 km depuis l'Espagne).

Beaucoup d'entre elles étaient abondamment décorées, avec humour et goût (prix de la meilleure décoration : le suisse André Klauser qui avait fort joliment installé une tente sur le toit de sa 2 CV).

Le 30 avril avaient lieu différents concours de virtuosité. 625 concurrents y participaient : précision et habileté de conduite (1^{er} : Horvat Ivica, AMI 6. 2^{es} : Miodrag Lekovic, 2 CV, et Ivan Modrinjak, AMI 8, tous yougoslaves. 4^e : Leif Thorballnieisen, Dyane, Danemark. 5^e : Predag

3000 active members, chairman: Mr Kicevac) with the assistance of the CIMOS Company and the Plava Laguna hotel chain.

1300 people of all ages (youngest 5 months, oldest 86 years) and of all trades had answered the call. 18 different countries were represented.

They had flocked in aboard over 700 cars,

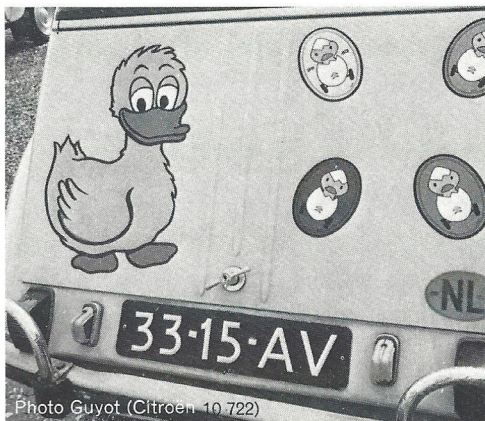


Photo Guyot (Citroën 10 722)

all bearing the Citroën emblem, thus covering in all, on the round trip, the impressive total of 925,000 miles. (Drivers having covered the greatest mileage in reaching Porec: Mr Carlos José Canha Monteiro, 3,100 miles from Portugal; Mrs Hansen Tore, 1,700 miles from Norway; Messrs José Antonio Rueda and Jaime Barollo Navarro, 1,550 miles from Spain).

Many of them bore abundant decorations, both humorous and tasteful (prize for the best decoration: André Klauser, a Swiss who had most neatly set up a tent on the roof of his 2 CV).

On 30th April, various virtuosity contests were held. 625 competitors took part: driving accuracy and skill (1st Horvat Ivica, AMI 6, 2nd Miodrag Lekovic, 2 CV, and Ivan Modrinjak, AMI 8, all of them Yugoslav. 4th Leif Thorballnieisen, Dyane, Denmark. 5th Predag Vucekovic, GS, Jugoslavia. Ladies' Cup: Mrs Kancelaric,



Photo Guyot (Citroën 10 721)

SUISSE : SAFARI ALPIN A SION - YUGOSLAVIE : RENCONTRE MONDIALE A POREC - HOLLANDE : FESTIVAL 2 CV A UTRECHT

Vucekovic, GS, Yougoslavie. Coupe des dames : (Mme Kancelaric, Yougoslavie), rapidité de gonflage et montage de pneu (1^{er} : Daniel Ghiette, Belgique), démontage du véhicule (1^{er} : Miro Kiseljok, Yougoslavie).

Le 1^{er} mai eut lieu un défilé de toutes les voitures. Il s'étirait sur 10 km de long!



Photo Guyot (Citroën 10 723).

La plus vieille voiture qui y figurait était la « traction avant » 11 B 1938 de Josef Kec, venue de Tchécoslovaquie.

Au cours de cette réunion furent présentés plusieurs films Citroën, 53 coupes et des centaines de médailles commémoratives furent distribuées. Cette rencontre permit de recenser 107 clubs Citroën à travers le monde.

2600 petits canards aux halles d'Utrecht

Le 5 mai, la Hollande prenait la suite de ces festivités de l'année du 25^e anniversaire de la 2 CV.

Le matin : rallye-concentration, émaillé d'énigmes à résoudre en 25 sites touristiques du pays et de 5 épreuves sportives en terrains difficiles. Participants : 3 500 personnes, 1 200 voitures.

L'après-midi : festival Citroën dans la nouvelle halle aux légumes d'Utrecht (5 000 m² couverts), 2 600 voitures, 7 500 personnes, de la musique (orgues de Barbarie traditionnels, orchestres Pop), un cirque, des films, des frites, des boissons... une immense et joyeuse kermesse, mais aussi la présentation-« bricolage » du 2 CV Club Néerland (32 « petits canards » ingénieusement modifiés), l'exposition des véhicules du Club de Traction-avant, le coin des enfants (deux 2 CV hors d'usage mises à leur disposition avec tout l'outillage nécessaire pour bien s'amuser) et, en « première mondiale », la grand-mère : le prototype 2 CV 1939.

Jugoslavia); speed in fitting and inflating a tyre (1st Daniel Ghiette, Belgium); dismantling of the car (1st Miro Kiseljok, Jugoslavia).

On May 1st, a motorcade of all the cars, stretching over more than 6 miles, took place. The oldest car to take part was Josef Kec's 1938 11 B 1 front-wheel drive, coming from Czechoslovakia.

During this meeting, several Citroën films were shown, while 53 cups and hundreds of commemorative medals were handed out. The meeting made it possible for a count to be made of Citroën clubs throughout the world: they number 107.

2600 ugly ducklings at Utrecht covered market

On 5th May, it was Holland's turn to take up the relay in these festivities surrounding the 25th anniversary of the 2 CV.

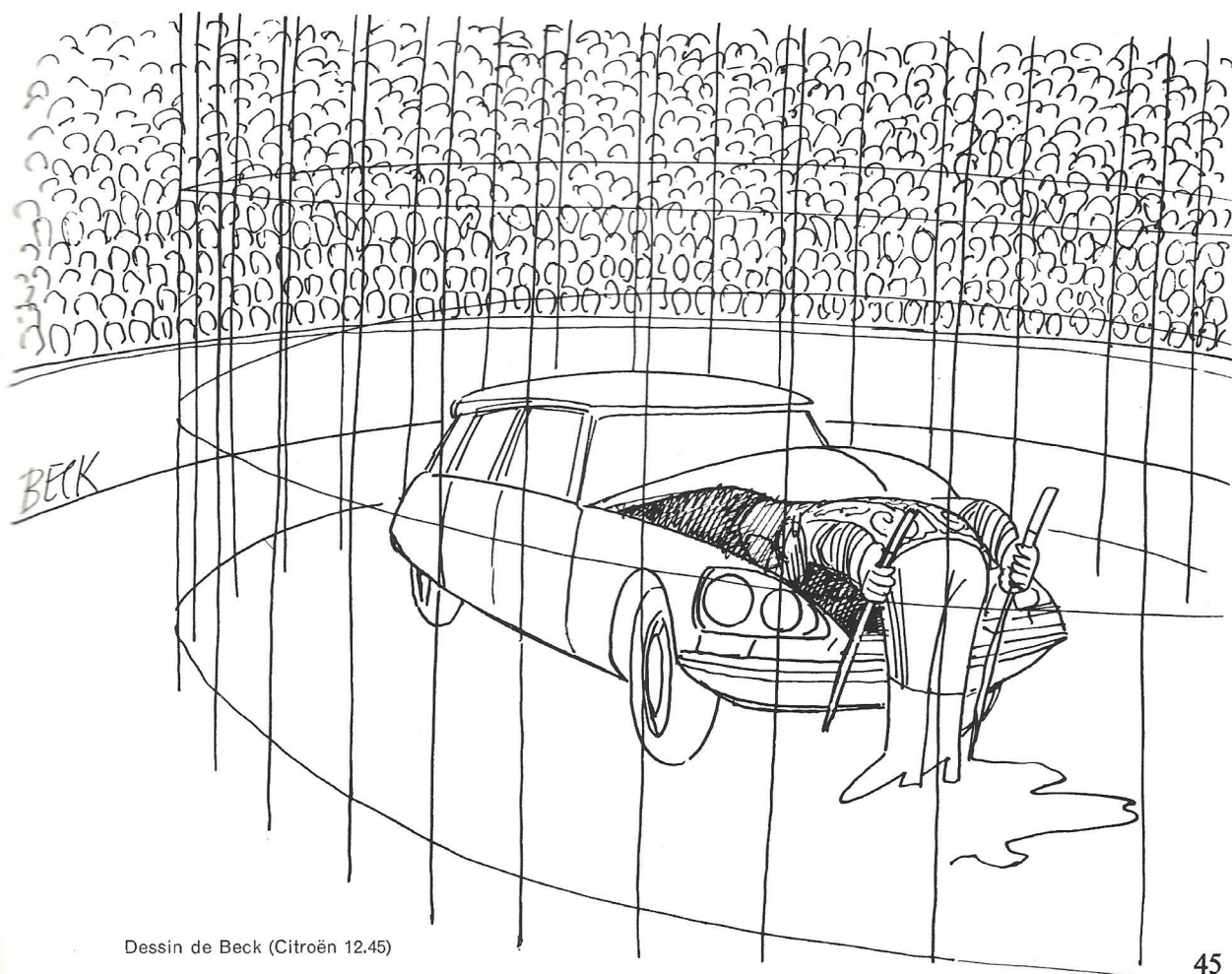
Morning: rally-concentration run, studded with riddles to be solved in 25 of the country's tourist high-spots, and 5 sporting tests over difficult ground. Participants numbered 3500, in 1200 cars.

Afternoon: Citroën festival in Utrecht's new covered vegetable market (54,000 sq. ft roofed over), 2600 cars, 7500 people, music (traditional barrel-organs, Pop bands), a circus, films, chips, drinks... a great, joyful fun-fair, but also the "do-it-yourself" presentation of the Netherlands 2 CV Club (32 "ugly ducklings" having undergone ingenious modifications), and exhibition of the vehicles of the Front-Wheel Drive Club, a children's corner (two discarded 2 CVs put at their disposal, with all the tools required for them to have a fine time) and, as a "world première", the grandma: the 1939 prototype of the 2 CV.

PRODUCTION CITROËN

6 mois	1973	1972
Voitures particulières et commerciales	353 800	356 304
TOTAL CITROËN	405 120	401 818
BERLIET	12 310	12 256
CITROËN-BERLIET	417 430	413 074

échos



échos

HALEY MILLS CHOISIT LA GS



Photo Bill Hennessy
(Citroën 10.728)

LONDRES (Angleterre). La talentueuse actrice britannique Haley Mills a choisi elle aussi la GS. Mr Brian Bridges de l'agence Citroën Normans de Westminster lui a remis avec plaisir les clés de son Break GS 1220.

HALEY MILLS CHOOSES GS

LONDON (England). The talented British actress Haley Mills too has chosen the GS. Mr Brian Bridges of the Citroën Agents, Normans of Westminster, had the greatest pleasure in handing her the keys of her GS 1220 Estate.

LES TRACTIONS BELGES

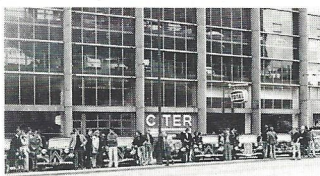


Photo Citroën 10.729

BRUXELLES (Belgique). Pour sa 1^{re} réunion 1973, en mai, le club belge « Traction avant » avait invité ses amis des clubs

homologues français et hollandais. Le rendez-vous était fixé au siège de la filiale Citroën de Bruxelles (ci-dessus). A l'issue de la joyeuse journée un concours d'élégance fut remporté par... une C 4 de 1929 (à M. Jacques Tomson, de Loverdal).

BELGIAN FRONT-WHEEL DRIVES

BRUSSELS (Belgium). For its first 1973 meeting in May, the Belgian "front-wheel drive" club asked as their opposite numbers the French and Dutch clubs. The rendezvous was the head office of the Belgian Citroën subsidiary (above). At the end of the day, a "concours d'élégance" was won by... a 1929 C 4 (belonging to Mr Jacques Tomson, of Loverdal).

AU SALON DE BELGRADE



Photo Citroën 10.736

BELGRADE (Yougoslavie). Du 21 au 29 avril, la Société CIMOS a exposé tous les modèles Citroën sur son stand du Salon de Belgrade. La GS y a remporté son succès habituel. On sait que dans le cadre d'accords de coopération industrielle, CIMOS produit en Yougoslavie les véhicules Citroën et fabrique des pièces Citroën exportées en France.

AT THE BELGRADE MOTOR SHOW

BELGRADE (Jugoslavia). Between 21st and 29th

April, the CIMOS Company exhibited the complete range of Citroën models on its stand at the Belgrade Motor Show. The GS met with its usual success. It will be remembered that, according to international cooperation agreements, CIMOS produces Citroën vehicles in Yugoslavia and manufactures Citroën parts for export to France.

COLOGNE GAGNE L'ABC



Photo Citroën 10.730

BRUXELLES (Belgique). C'est avec le sourire que M. de Jorna, directeur de Citroën Belgique, a remis le Challenge « ABC » (Amsterdam - Bruxelles - Cologne) à l'équipe de football de Citroën Allemagne qui l'a remporté cette année après les trois matches : Amsterdam-Cologne 0-0, Cologne-Bruxelles (vainqueur 1972) 6-1, Bruxelles-Amsterdam 3-2. Le Football club de Citroën Cologne le conservera un an.

COLOGNE WINS THE "ABC"

BRUSSELS (Belgium). It was with a smile that Mr de Jorna, manager of Citroën Belgium, awarded the "ABC" Challenge Trophy (Amsterdam - Brussels - Cologne) to the Citroën-Germany football team, winner this year after three matches with the following scores: Amsterdam-Cologne 0-0; Cologne-Brussels (1972 winners) 6-1; and Brussels-Amsterdam 3-2. Citroën-

Cologne's Football Club will keep the trophy for a year.

PONTOISE-ROME- PONTOISE



Photo J.-L. Castelli (Citroën 10.731)

PONTOISE (France). Tous les chemins mènent à Rome, même et surtout quand ils partent de Pontoise. C'est en tout cas l'avis de M. Rousseau, concessionnaire Citroën, qui avait organisé ce voyage non-stop en GS 1220 Club : départ le 6 juin à 13 heures, arrivée à Rome, place St-Pierre (ci-dessus) le 7 à 4 h 31 mn, retour à Pontoise : 20 h 31 mn. Parcours : 3 075 km. Moyenne : 100,48 km/heure. Le tout sous contrôle d'huissier car ces résultats faisaient l'objet d'un concours organisé par les membres du club GS.

PONTOISE... ...ROME... ...PONTOISE

PONTOISE (France). All roads lead to Rome, even if — in fact, more especially if — they start from Pontoise. Such at any rate is the opinion of Mr Rousseau, Citroën distributor, who had organized this non-stop trip in a "Club" GS 1220: departure on 6th June at 1 p.m., arrival in Rome, in front of St. Peter's (above) on the 7th at 4.31 a.m., and return to Pontoise at 8.31 p.m.. Distance covered: 1911 miles. Average speed: 62.44 m.p.h. All figures vouched for by a commissioner for oaths,

for these results counted in a contest organized by members of the GS club.

JOURNALISTES A L'ÉCOLE



Photo Guyot Citroën 10.733

ALBI (France). Plusieurs stages successifs de journalistes ont été organisés, en juin, à l'école de pilotage Citroën-TOTAL sur le circuit d'Albi. Ils y reçurent l'enseignement théorique et pratique des deux moniteurs, Christine Beckers et Roger Dubos. Tous ont avoué avoir en quelques jours beaucoup appris sur la conduite automobile. Le dernier stage était réservé aux femmes journalistes qui se sont révélées les meilleures élèves, particulièrement aux cours de perfectionnement.

PRESSMEN AT SCHOOL

ALBI (France). Several successive courses for journalists were organized, in June, at the Citroën-TOTAL racing drivers' school on the Albi track. They received theoretical and practical tuition from the two instructors, Christine Beckers and Roger Dubos. All admitted that, in a few days, they had learnt a great deal about car driving. The last course was reserved for women journalists, who proved the most apt pupils, more especially in the refresher course.

LA GS 1220 EN ESPAGNE



Photo A. Beauvais
(Citroën 18.150)

MADRID (Espagne). La presse espagnole de l'automobile, qui avait découvert la GS 1220 au Salon de Barcelone en avril, eut l'occasion de l'essayer un mois plus tard, sur 1 300 km de routes les plus variées, de Madrid ou Barcelone à Andorre, via Saragosse, et retour. Lors de la conférence de presse qui clôturait ces essais, M. Pisano, directeur général de Citroën Hispania, put constater combien les journalistes avaient apprécié les qualités du modèle qui est désormais fabriqué en Espagne.

THE GS 1220 IN SPAIN

MADRID (Spain). The Spanish motoring press, which had discovered the GS 1220 at the April Barcelona Motor Show, were able to try it, a month later, over 800-odd miles of the most varied roads, from Madrid or Barcelona to Andorra via Saragossa, and back. At the press conference which concluded these tests, the general manager of Citroën Hispania, Mr Pisano, was able to note how greatly the journalists had appreciated the qualities of the model, which is now produced in Spain.

échos

échos

1500 INFIRMIÈRES EN 2 CV



Photo Citroën 10.726

BRUXELLES (Belgique). Offerte par Citroën et baptisée au champagne par sa marraine, la 1 500^e 2 CV de « la croix jaune et blanche » va rejoindre la cohorte des 2 CV de l'association. Avec les 1 500 infirmières de la Croix jaune et blanche, elles ont parcouru en 1972 plus de 18 millions de km, pour 7 860 000 soins à domicile. Les infirmières soignent leurs 2 CV avec presque autant de dévouement que leurs malades, témoin une jeune infirmière surprise à compléter soigneusement le niveau d'huile-moteur avec une seringue... par le petit trou destiné à la jauge.

1500 NURSES IN 2 CVs

BRUSSELS (Belgium). Presented by Citroën and christened with champagne by its godmother, the 1500th 2 CV of the "Croix Jaune et Blanche" is on its way to join the Association's 2 CV cohort. With the 1500 nurses of the "Croix Jaune et Blanche", in 1972 they covered well over 11 million miles for 7,860,000 cases of home nursing. The nurses look after their 2 CVs with almost as much care as they do their patients—as witness a

young nurse found painstakingly making up the oil level with a hypodermic syringe, through the small hole intended for the dipstick!

LE TROPHÉE "VELOCIDAD"



Photo Citroën 18.6

MADRID (Espagne). La revue spécialisée « Velocidad » attribue chaque année une série de trophées. L'un de ceux-ci l'a été à la GS 1220 pour ses qualités techniques. Il complète l'impressionnant palmarès international de ce modèle.

THE "VELOCIDAD" TROPHY

MADRID (Spain). The specialized periodical "Velocidad" each year awards a number of trophies. One of these was awarded to the GS 1220 for its technical qualities. This completes the model's impressive international laurels.

HABITABILITÉ

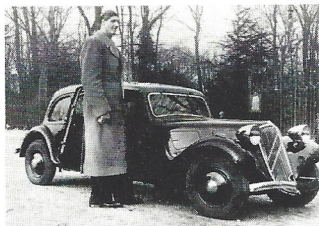


Photo Citroën 10.120

PARIS (France). Les modèles Citroën ont toujours été célèbres pour leur habitabilité. Leur capacité. (c'est le mot!) de transporter à l'aise les plus grands des chefs d'État est bien connue. La plus éclatante démonstration de cette qualité fut donnée en 1936 lorsqu'on

vit un géant roumain de 2,26 m pénétrer sans peine dans une traction-avant.

LIVING SPACE

PARIS (France). Citroën models have always been renowned for their spaciousness. Their capacity (the apt word, if ever there was one) of transporting at their ease the greatest and largest of chiefs of state is well known. The most outstanding demonstration of this quality was given in 1936 when a Rumanian giant 7 ft 5 3/4 ins tall entered a front-wheel-drive Citroën quite effortlessly.



Photo Citroën 10.119

UN NOUVEAU DAUPHIN

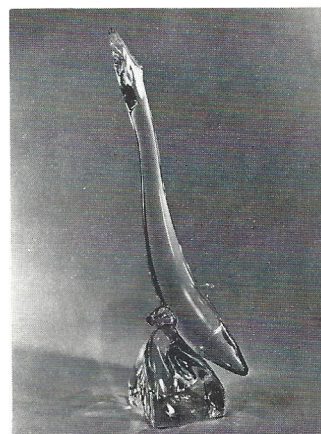


Photo Guerce (Citroën 10.735)

BIARRITZ (France). Le film « La sécurité, qu'est-ce que c'est », tourné dans les laboratoires et sur les pistes d'essais Citroën, a obtenu le dauphin de cristal au Festival International du film industriel de Biarritz. C'est la 2^e année consécutive qu'un film Citroën obtient cette récompense (« Première sortie, première victoire » en 1972). Les deux films primés sont dus au même réalisateur : Claude Caillet (Production Kinès-Films).

A NEW DOLPHIN

BIARRITZ (France). The film "Safety, What is Safety" shot in the laboratories and on the test tracks of Citroën, was awarded the crystal dolphin at the International Film Festival, Biarritz. This is the second year running that Citroën has collected this award ("First Time Out, First Victory" in 1972). Both prize-winning films are by the same director: Claude Caillet (Producer: Kinès-Films).

LA 2 CV DES 24 HEURES

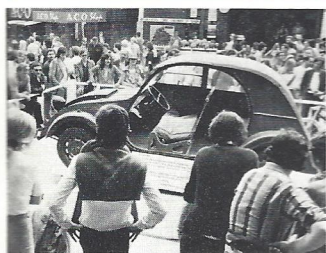


Photo Guyot (Citroën 10.734)

LE MANS (France). Dans son stand du village des « 24 heures », Citroën a fêté avec quatre mois d'avance le 25^e anniversaire de la 2 CV en dévoilant pour la première fois en France l'ancêtre du modèle présenté au Salon 1948 : le prototype de 1939 dont il n'existe plus qu'un seul exemplaire. A ses côtés, la DS 23 de Neyret-Terramorsi, victorieuse en groupe II au récent Rallye du Maroc, et l'une des 2 CV qui fit le parcours de reconnaissance du « Raid Afrique 1973 ».

THE 24-HOURS 2 CV

LE MANS (France). At its stand in the "24 hours" village, Citroën celebrated, four months early, the 25th anniversary of the 2 CV, by unveiling, for the first time in France, the ancestor of the model presented at the 1948 French Motor Show: the 1939 prototype, of which only one specimen is still in existence. Side-by-side with it were the DS 23 of Neyret and Terramorsi,

winner in group II of the recent Morocco Rally, and one of the 2 CVs which carried out the reconnaissance trip for the "Africa Long-Distance Run 1973".

LA 2 CV DU GRAND PRIX



Photo Bernard Cahier (Citroën 10.727)

KRISTIANSTADT (Suède). Avant le départ du Grand Prix de Suède 1955, qu'il va brillamment remporter sur Mercedes avec Stirling Moss, Juan Manuel Fangio se relaxe sur... une banquette de 2 CV, celle d'un jeune journaliste encore débutant venu de France avec elle : Bernard Cahier. Cette 2 CV défraya la chronique car elle servit de voiture d'entraînement à l'équipe Maserati. C'est ainsi que Neubauer, directeur de course de Mercedes, eut la surprise de voir, lors d'une reconnaissance du circuit, sa puissante 220 être dépassée en virage par une 2 CV conduite à la limite par Jean-Behra - Bernard Cahier !

THE GRAND PRIX 2 CV

KRISTIANSTADT (Sweden). Before the start of the 1955 Swedish Grand Prix, which he was brilliantly to win in a Mercedes with Stirling Moss, Juan Manuel Fangio relaxed... on the seat of a 2 CV, that of a newly fledged journalist, Bernard Cahier, who had travelled from France in it. This 2 CV hit the

headlines, for it was used as a training car by the Maserati team. Thus it came about that Neubauer, the Mercedes racing manager, had the surprise, while reconnoitring the circuit, of having his powerful 220 overtaken round a bend by a 2 CV, driven flat out by Jean Behra - Bernard Cahier !

ON TOURNE!

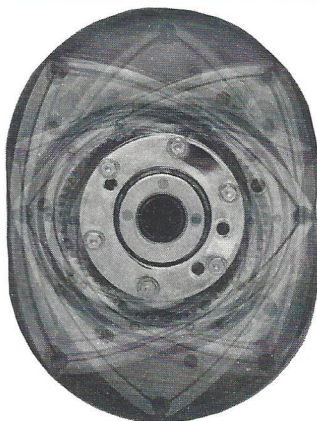


Photo Guyot Citroën 22.14

PARIS (France). Les Relations Publiques Citroën viennent d'ajouter à leur filmothèque un film (Paris Inter Productions, réalisateur Pierre Sisser), sur le moteur à pistons rotatifs : son histoire, ses principes de fonctionnement, sa production dans l'usine Comotor d'Altforweiler. Pour ce moteur comme pour les réalisateurs, jamais l'averlissement : Silence ! on tourne ! n'a été plus justifié.

SILENT MOVIE

PARIS (France). The scope of the Citroën PR Department's film library has just been extended by a new film (Paris Inter Productions, director Pierre Sisser) dealing with the rotary-piston engine: its history, the way it works, and how it is produced in the Comotor Works in Altforweiler. Had no commentary been required, the film might as well have been a silent one, so quietly does the Comotor engine run !

échos



CHEZ L'ANTIQUAIRE

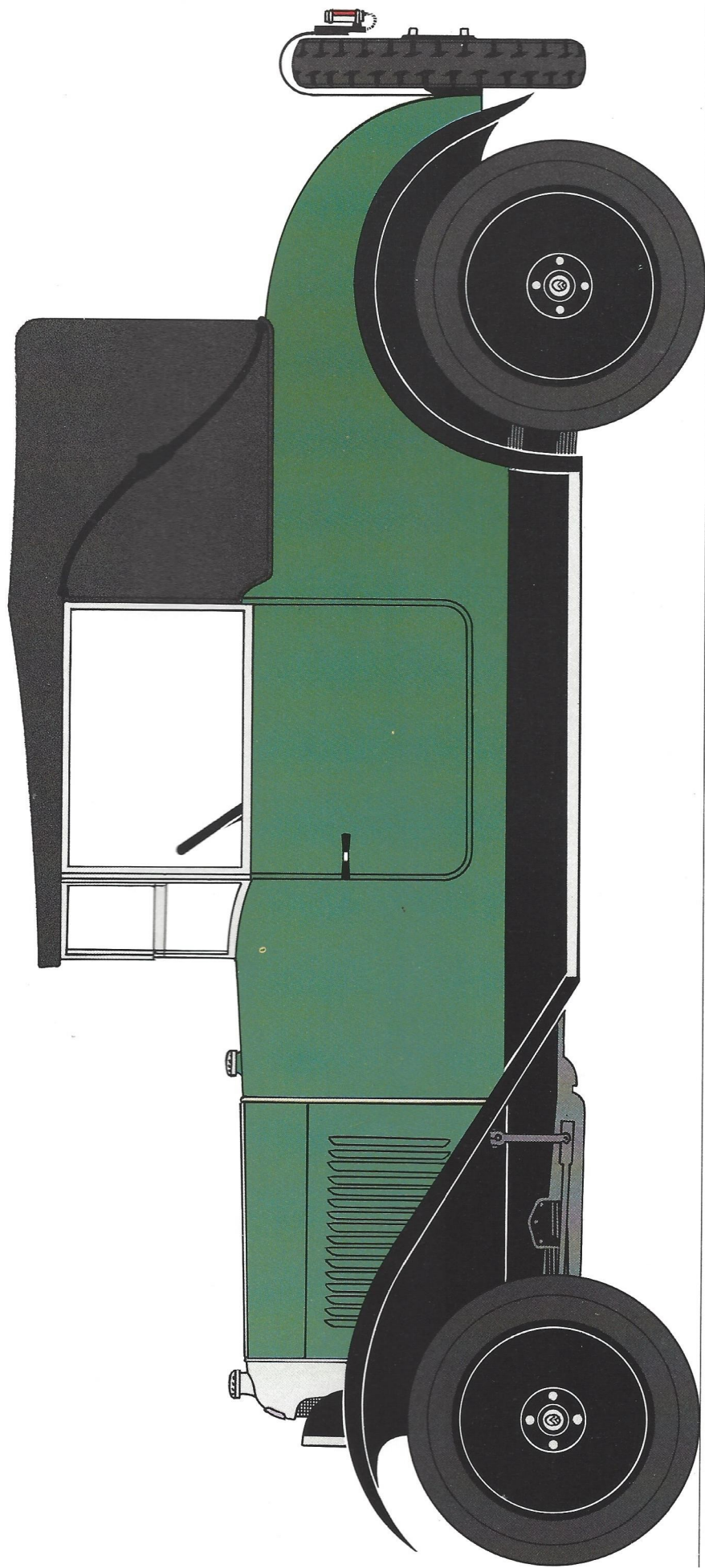
Citroën 10 hp type B2 - 1925

En juin 1924, Citroën présenta, sur le châssis B 2, ses premières carrosseries Tout-Acier (torpédo et conduite intérieure), qui furent construites parallèlement aux modèles classiques. Ces derniers, à caisse à armature de bois, furent supprimés au Salon de la même année, à l'exception du coupé de ville et du cabriolet, qui reçurent alors les nouvelles "ailes rondes" des Tout-Acier. Prix en octobre 1924 : 20.000 francs.

In June 1925, Citroën introduced, on the B 2 chassis, its first All-Steel bodies (open tourer and saloon), which were built side-by-side with the classic models. These, whose bodies were on a wooden framework, went out of production at the time of the Paris Motor Show of the same year, with the exception of the "coupé-de-ville" and the convertible or "cabriolet", which then received the new "rounded wings" of the All-Steel models.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type B2, alias 9/10 HP. Puissance fiscale 9 CV. **MOTEUR** : dérivé du moteur de la type A (modèle précédent). 4 cylindres monobloc, à soupapes latérales, culasse amovible, alésage 68 mm, course 100 mm, cylindrée 1.452 cc. Vilebrequin à 2 paliers. Puissance réelle 20 CV à 2.100 tr/mn. Allumage par magnéto RB. Démarrage électrique. Circulation d'eau par thermosiphon. Radiateur à grande surface. Réservoir d'essence (25 l) en charge sous auvent AV. Carburateur Solex. **EMBRAYAGE** : à disque sec unique. **BOÎTE DE VITESSES** : 3 vitesses, levier à rotule au centre du plancher. **TRANSMISSION** : arbre avec flectors Hardy, pont AR. **ECLAIRAGE** : électrique. **SUSPENSION** : ressorts 1/4 elliptiques superposés à l'AR. **FREINS** : à pied sur transmission, tambour à la sortie de boîte (pédale à droite de l'accélérateur). A main sur tambours des roues AR. **PNEUS** : 710 × 90. A partir de 1924 pneus "Confort" 730 × 130 (2,2 kg/cm²). **CHASSIS** : Empattement 2,835 m. Voies AV et AR 1,19 m. Longueur hors tout 4 m. Largeur hors tout 1,41 m. Hauteur : 1,83 m. **POIDS** : 850 kg. **CARROSSERIE** : Cabriolet 3 places, à pare-brise en coupe-vent. **PERFORMANCES** : Vitesse maximale : 72 km/h. Consommation aux 100 km : essence 8 litres, huile 0,250 litre.

TECHNICAL DATA : Citroën type B 2, alias 9/10 HP. French Treasury rating 9 CV. **ENGINE** : derived from that of the type A (previous model). Block-cast, 4-cylinder side-valved engine with removable cylinder head; bore 2.68", stroke 3.94", capacity 1,425 cc. Two-bearing crankshaft. Effective horsepower: 20 bhp at 2,100 r.p.m.; RB magneto ignition. Electric self-starter. Thermo-syphon water circulation. Large-area radiator. Gravity-feed petrol tank, capacity 5.5 gals., under front cowl. Solex carburettor. **CLUTCH** : dry single-plate. **GEARBOX** : 3-speed, ball-type lever in centre of floor. **TRANSMISSION** : prop-shaft with Hardy couplings, banjo-type rear axle. **LIGHTING** : electric. **SUSPENSION** : inverted 1/4-elliptical springs at front, superposed double 1/4 elliptical at rear. **BRAKES** : foot brake on transmission, with drum on output shaft of gear-box (pedal to the right of the accelerator). Hand-brake on rear-wheel drums. **TYRES** : 710 × 90. As from 1924, "Confort" 730 × 130 (31.3 lbs/sq.in). **CHASSIS** : wheelbase 9 ft 3 1/2 ins.; front and rear tracks 3 ft 10 3/4 ins.; Overall length: 13 ft 1 1/2 ins.; Overall width: 4 ft 7 1/2 ins. Height; 6 ft. **WEIGHT** : 1,874 lbs. **BODY** : 3-seater convertible ("cabriolet") with wind-cutter windscreen. **PERFORMANCE FIGURES** : max. speed: 44,7 m.p.h.



Dessin E.T.A.I.

Citroën 10 hp cabriolet 3 places B2, 1925

