



*Roger Popovitch*



# 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    |
| Production Citroën 1973 .....      | 4    |
| Echos .....                        | 6    |
| Pop'Cross international .....      | 10   |
| Une saison de Formule bleue.....   | 12   |
| Edition Spéciale : le Raid.....    | 13   |
| Rallye : Bandama .....             | 41   |
| Chez l'antiquaire : la T.A. 15 CV. | 50   |

## contents :

|                                 | Page |
|---------------------------------|------|
| Editorial .....                 | 3    |
| Citroën production 1973 .....   | 4    |
| Snippets .....                  | 6    |
| International Pop'cross.....    | 10   |
| "Formule Bleue" :               |      |
| a season's racing .....         | 12   |
| Special Edition :               |      |
| the Africa Long-Distance Run .. | 13   |
| Rallies : Bandama .....         | 41   |
| The Antiquary's Corner :        |      |
| the 15 CV Front-wheel drive ... | 50   |

Rédaction, administration : Société  
Citroën, 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.



Dessin de couverture : Coûte que coûte, n'importe comment, avancer ! Chaque soir rejoindre l'étape selon le tableau de marche fixé aux 60 équipages du Raid Afrique 1974. Chaque jour du mois de novembre, l'objectif fut atteint, sur la boue glissante de la latérite ivoirienne, à travers la poussière, les trous et les bosses de la piste défoncée de Haute-Volta, sur le sable vierge du désert nigérien, dans la rocaïlle noire du Hoggar, sur la tôle « casse-voitures » de Tam à In Salah. A 5 km à l'heure ou à 80, le raid progressait. Avec ici, puis là, des pauses. Alors, parfois, on pouvait voir, dans le groupe Sable par exemple, un homme se mettre un peu à l'écart, s'asseoir à même le sol, se pencher sur ses feuilles de papier et ses encres de couleurs : Georges Popovitch, l'un des dessinateurs du Raid, était à l'œuvre. A gestes rapides et précis, à une vitesse incroyable, il dessinait, il peignait, soit ce qu'il voyait, soit, de mémoire, ce qu'il venait de vivre. C'est l'un de ses dessins que le Double Chevron a choisi pour sa couverture, car il symbolise bien la progression finalement triomphante du Raid Afrique 1973, auquel notre Edition Spéciale (page 13) est consacrée.

Cover drawing : No matter where, no matter what, move on ! Every evening, you must be in at the control point laid down for the 60 teams in the Africa Long-Distance Run 1973. Every night, throughout the month of November, this goal was reached, over slippery Ivory-Coast laterite mud, over the dust, the pot-holes and the bumps of the pitted Haute-Volta tracks, over the virgin sands of the Niger desert, in the black rocky surroundings of the Hoggar, and over the "break-a-car" hardened corrugated tracks between Tam and In Salah. At 3 or at 50 mph, the long-distance run advanced - with here and there a pause. Occasionally, far from this maddening crowd all too familiar to everyone, in the Sandy-yellow group, for example, there might be seen a man, drawing a little apart, squatting on his haunches and bringing out his colour felt pens : this was Georges Popovitch, one of the Run's cartoonists and draughtsmen, getting down to work. Working at an unbelievable pace, with swift, accurate strokes, he was drawing, painting, either what he saw or what he remembered from his memory of what he had just been through. It is one of his drawings that Double Chevron selected for its cover, for it gives an excellent symbol of this determined advance, this finally triumphant progress of the Africa Long-Distance Run 1973 - covered in detail in our Special Edition (page 13).

Dessin Georges Popovitch (Citroën 12.157)



# éditorial

Chaque commencement, chaque aube, porte toutes les virtualités. Que celles-ci soient harmonieusement concrétisées et soient heureuses pour tous est le vœu que formule le Double Chevron en ce début d'année 1974. Les circonstances de ce commencement ne sont pas sans être colorées par les ombres qui pèsent sur son cadre économique : conflits de tous ordres, inflation menaçante, crise de l'énergie, ainsi que, dans le secteur de production qui est le nôtre, une certaine propagande qui se développe, sans qu'on puisse exactement déterminer sa source, visant à ne plus considérer de l'automobile que ses inconvénients, quitte à les exagérer, sans tenir compte de ses avantages, jusqu'ici et pour longtemps encore irremplaçables. C'est ainsi que de drastiques (et le plus souvent inutiles, malgré les allégations et les statistiques officielles) limitations de la liberté de circulation et du transport individuel ont pu être édictées, que des freins ont été imposés à une expansion qui, jusqu'ici, faisait partie intégrante de la civilisation du XX<sup>e</sup> siècle. Il est sûr que les conditions d'utilisation de l'automobile ont changé. Mais il est sûr aussi que l'automobile recèle en elle des capacités d'adaptation qui lui permettront, peut-être par le chemin de définitions nouvelles, de poursuivre sa marche en avant dans la voie qui fut toujours la sienne : celle des services qu'elle rend aux hommes.

---

*Any beginning, any dawn, carries all virtual "becomings". That these should take harmonious form and provide happiness for all is the wish formulated by Double Chevron for 1974. The circumstances of this outset are not however untinged with a touch of gloom overhanging the economic picture : strikes and other discord at all levels, threatening inflation, the power strangle and, in the production sector to which we belong a, certain propaganda which, while it is impossible to determine whence it springs, only deigns to consider the drawbacks of the motor car (and quite prepared to make the most of them !) without however taking into consideration its advantages which — until we have further notice of the question - seem quite irreplaceable, and for quite some time, at that. And thus drastic (and in most cases quite useless, despite official denials and statistics) limitations to free road traffic and individual transport have been laid down, a brake has been put on an expansion which, up to the present, has been part and parcel of the 20th century. Of course, the way in which the motor car is used has altered. But it is no less true that the motor car hides resources for adaptation which will allow it - perhaps along a road signposted with new definitions - to progress along the route it has always followed : that of services rendered unto mankind.*



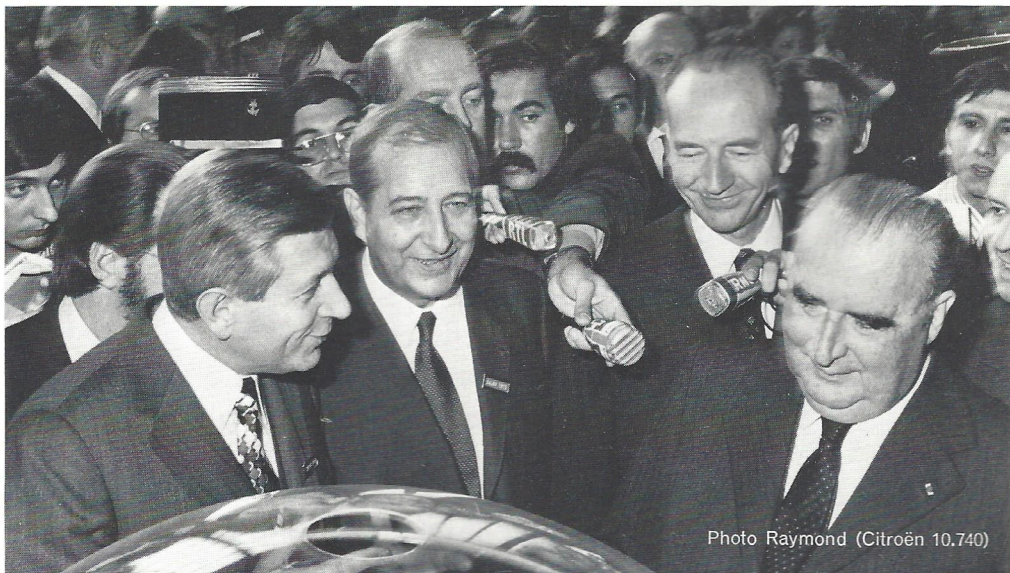


Photo Raymond (Citroën 10.740)

# RESULTATS 1973

En octobre 1973, le président de la république française, lors de sa visite inaugurale du Salon de l'Auto, s'était longuement arrêté sur le stand Citroën; il y était reçu par MM. Rollier (ci-dessus, au centre) président-directeur général de Citroën S.A., et Ravenel (à gauche) président directeur général de la Société des Automobiles Citroën. M. Pompidou s'intéressa particulièrement au moteur à pistons rotatifs qui équipe la GS birotor. Un mois plus tard, la crise pétrolière et la généralisation des contraintes de limitation de l'usage de l'automobile, allaient profondément modifier la physionomie du marché automobile. Ce n'était plus la GS birotor qui était la vedette de la production Citroën, mais la voiture la plus économique de la gamme : la 2 CV qui, pour ses 25 ans, connaissait une nouvelle jeunesse.

Malgré ce resserrement en fin d'année du marché automobile, la production totale du groupe Citroën (Citroën-Berliet-Panhard-Maserati) pour 1973 est de 775.431 contre 758.788 en 1972.

## CITROËN

La société des Automobiles Citroën a soutenu en 1973 le rythme d'accroissement régulier de sa production poursuivi depuis cinq ans.

En dépit des jours de fermeture entre les fêtes de fin d'année, dus à un réajustement de la fabrication, la production a été supérieure à 1972, avec un chiffre de 751.444 véhicules dont 658.829 voitures particulières, contre 736.551 en 1972, dont 648.956 voitures particulières.

53,3 % de cette production a été au marché français, avec 400.920 véhicules, contre 385.253 en 1972.

Les marchés étrangers ont absorbé 46,7 % de la production : en 1973 Citroën a

*In October 1973 the President of the French Republic, during his inaugural visit to the ParisMotor Show, remained at length on the Citroën stand, where he was received by Mr Rollier (centre, above), President and General Manager of Citroën SA, and Mr Ravenel (left) President and General Manager of the Société des Automobiles Citroën. Mr. Pompidou took a particular interest in the twin-rotary-piston engine powering the GS Birotor. A month later, the oil crisis and the generalization of enforced motoring restrictions were to bring about deep-seated changes in the aspect of the automobile market.*

*Despite the end-of-year drop in the motor-car market, the total production of the Citroën group (Citroën - Berliet - Panhard - Maserati) for 1973 rose to 775,431 vehicles as against 758,788 in 1972.*

## CITROËN

*In 1973, the Société des Automobiles Citroën maintained the regularly increasing rhythm of its production.*

*Despite a few day's shut-down between the end-of-year holidays, due to alterations in the production programme, production was higher than in 1972, with a figure of 751,444 vehicles, 658,829 of them private cars, as against 736,551 in 1972, of which 648,956 were private cars.*

*53.3 % of this production went to the French market, with 400,920 vehicles, as against 385,253 in 1972 (representing an increase of 4.06 %).*

*Foreign markets absorbed 46.7 % of production: in 1973, Citroën exported 350,524 vehicles. This figure includes both vehicles exported completely fitted and shipments of parts to Citroën assembly units abroad: South Africa, Argentina, Belgium, Madagascar, Chile, Iran, Yugoslavia,*



exporté 350.524 véhicules. Ce chiffre comprend aussi bien les véhicules exportés montés que les expéditions d'éléments vers les unités de fabrication Citroën à l'étranger : Afrique du Sud, Argentine, Belgique (usine de montage de toutes les fourgonnettes 2 CV/3 CV et des Méhari), Chili, Espagne, Iran, Madagascar, Portugal, Vietnam, Yougoslavie. En 1973, les usines Citroën à l'étranger ont produit 197.360 véhicules, dont 50.072 ont été réimportés en France.

Comme tous les autres constructeurs, Citroën a été touché sur ses marchés d'exportation, en particulier sur certains marchés européens par les incidences de la crise pétrolière survenue en novembre 1973.

Cependant, en raison de la modicité de consommation et d'entretien de ses voitures de petite cylindrée (88,8 % de la production Citroën est constituée de modèles de cylindrée égale ou inférieure à 7 CV), et tout spécialement la 2 CV, qui demeure la voiture la plus économique au monde, Citroën se trouve bien placé pour répondre aux nouvelles exigences du public. D'une manière générale, d'ailleurs, les augmentations du prix des carburants et les limitations de vitesse, par-delà leur caractère de contrainte, donnent une valeur d'actualité à deux qualités fondamentales des modèles Citroën, quelle que soit leur cylindrée : sobriété en carburant (les caractéristiques aérodynamiques des voitures de haut de gamme, par exemple, en font les plus économiques de leur classe de cylindrées) et confort (qualité mieux ressentie par le public au moment où les limitations de vitesse augmentent considérablement le temps passé en voiture).

## BERLIET

La production 1973 de la société des Automobiles Berliet (qui reste le premier constructeur français de camions de plus de 6 tonnes de poids total en charge) est de 23.247 véhicules contre 21.680 en 1972, soit une augmentation de 16 %. Les exportations atteignent 7.231 véhicules en 1973 contre 5.229 en 1972. Ces résultats marquent un accroissement de 38 % des exportations.

La hausse moyenne des commandes rapportée à l'année est de 30 %.

## MASERATI

Les ventes des officines Alfieri-Maserati ont été en 1973 de 740 voitures, contre 639 en 1972, soit une augmentation de 32,85 %. 258 véhicules ont été destinés à l'exportation. Le marché d'exportation le plus favorable à Maserati en 1973 reste les États-Unis d'Amérique, avec plus de 120 véhicules, tous équipés de moteur 8 cylindres. La Merak est le modèle le plus vendu. Dans les grosses cylindrées, l'Indy se place en tête des ventes.

*In 1973, Citroën works abroad produced 197,360 vehicles, of which 50,072 were re-imported into France.*

*As was the case with all the other manufacturers, Citroën felt the pinch in its export markets, more especially certain European markets (Germany, Italy, Holland and Belgium), as a result of the impact of the oil crisis of November '73 and the generalized reduction of speed limits.*

*Yet, as a result of the sober consumption and inexpensive maintenance of its small-engined cars (88.8 % of the Citroën production is made up of models with a capacity not exceeding 7 CV), and more especially the 2 CV, which remains the world's most economical car, Citroën is well situated to answer the public's new demands. Generally speaking, moreover, the increases in fuel costs and speed limits, beyond their constraining character, highlight two of the fundamental qualities of Citroën models of whatever power: sobriety where fuel is concerned (the streamlining of the cars in the upper part of the range, for instance, makes them the most economical in their engine-capacity class) and comfort (a quality of which the public becomes more aware when speed limits considerably increase the time actually spent in the car.)*

## BERLIET

*The 1973 production of the Société des Automobiles Berliet (still the largest French producer of heavy lorries with an all-up weight of over 6 metric tons) was 23,247 vehicles, by comparison with 21,680 in 1972 — an increase of 16 %. Exports reached 7,231 vehicles in 1973 instead of 5,229 in 1972. These results show a 38 % increase in exports. The rise in orders for the year was 30 %.*

## MASERATI

*The sales of Officine Alfieri-Maserati were 740 cars in 1973, as against 557 in 1972, or a rise of 32,85 %. 258 vehicles were for export. The most favourable export market for Maserati in 1973 remained the USA, with over 120 vehicles, all fitted with 8-cylinder engines. The Merak 3-litre is the most widely sold model. Among the big engines, the Indy met with great success, and proved the best seller.*

### PRODUCTION 1973 DU GROUPE CITROEN

| Année                  | 1973    | 1972    |
|------------------------|---------|---------|
| Voitures particulières | 658.829 | 648.956 |
| Total Citroën          | 751.444 | 736.551 |
| Berliet                | 23.247  | 21.680  |
| Maserati               | 740     | 557     |
| TOTAL GROUPE           | 775.431 | 758.788 |



# échos

## MINIMA S'EN VA-T-EN VILLE



Photo Citroën 10-747

PARIS (France). L'une des vedettes du Salon de l'Auto après la GS birotor, fut une toute petite voiture de 2,40 m de long et 1,50 m de large, faite pour affronter les embarras de la circulation urbaine : la Minima créée par Michel Odinet. Carrosserie en plastique ABS, 2 portes latérales coulissantes, pare-choc circulaire, suspension par blocs élastiques sur 4 roues indépendantes, roues « increvables » et mécanique Citroën : moteur 3 CV de la Dyane 6 (2 cyl. refroidis par air, 602 cm<sup>3</sup>, 32 Ch DIN à 5.750 tr/mn) et boîte 4 vitesses Citroën avec embrayage centrifuge en option.

## MINIMA GOES TO TOWN

PARIS (France). One of the star turns at the Paris Motor Show, after the GS birotor, was a tiny car only 7ft 10 1/2 ins long and 4ft 11 ins wide, made to cope with the jams of town traffic: the Minima, designed by Michel Odinet. ABS plastic body, 2 sliding side doors, circular bumper, "unpuncturable" wheels and Citroën mechanical parts: 3 CV Dyane 6 engine (air-cooled twin, 602 cc, 32 HP DIN at 5750 rpm) and four-speed Citroën gearbox with optional centrifugal clutch.

## CHAMPIONNE DE BELGIQUE



Photo Régali (Citroën 10.626)

BRUXELLES (Belgique). C'est une méhari qui a été désignée comme la championne de Belgique 1973 des compétitions en tout-terrain. Entre les mains du jeune champion Guy Hacquin, elle a triomphé pendant toute la saison sur tous les... tout terrains.

## BELGIAN CHAMP

BRUSSELS (Belgium). A Mehari has been named 1973 champion of Belgium for cross-country contests. In the hands of young champion Guy Hacquin, it went from triumph to triumph on all cross-country circuits.

## JACKY ICKX ET LA GAMME 74



Photo Citroën 10.684

BRUXELLES (Belgique). La gamme 1974 a été présentée par Citroën Belgique à la presse et à son réseau, en septembre dernier, au château Coloma (Leeuw St-Pierre). Citroën y a reçu un amateur éclairé d'automobile en même temps qu'un client (il utilise une GS) : le champion automobile Jacky Ickx (ci-dessus à gauche, au côté de M. de Jorna, président de Citroën Belgique).

## JACKY ICKX AND THE 74 RANGE

BRUSSELS (Belgium). The 1974 Citroën range was presented to the press and to the sales network in September last at Coloma Palace (Leeuw St-Pierre). Citroën had among its guests a knowledgeable amateur of cars as well as a customer (he drives a GS) : racing champion Jacky Ickx (left, above, next to Mr. de Jorna, president of Citroën-Belgium).

## 2 CV CHEF-D'ŒUVRE

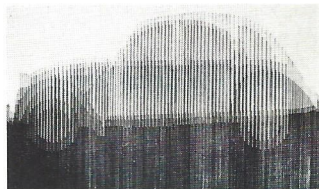


Photo Portillo (Citroën 10-759)

MADRID (Espagne). A l'occasion du 25<sup>e</sup> anniversaire de la 2 CV, Citroën avait organisé parmi les jeunes un grand concours artistique dont le premier prix était une (vraie) 2 CV 6. Il fut remporté devant 100 candidats par M. Francisco Martinez (ci-dessus : son œuvre) tandis que le prix de la presse automobile allait à Mlle Tirsca Caja pour sa sculpture « Citrotoro » (ci-dessous).

## 2 CV MASTERPIECE

MADRID (Spain). To celebrate the 2 CV's 25 th anniversary, Citroën had organized a great art contest for youngsters, the first prize being a (real) 2 CV 6. It was carried off by Mr. Francisco Martinez (his masterpiece is illustrated above), while the Motoring Press prize went to Miss Tirsca Caja for her sculpture called "Citrotoro" (below).



Photo Portillo (Citroën 10-757)



## AU SALON DE LA COURSE

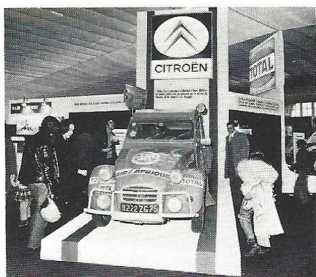


Photo Guyot (Citroën 10-761)

PARIS (France). Au Salon de la Voiture de Course, Citroën et TOTAL présentaient sur un stand commun une 2 CV de « pop' cross » et l'une des voitures ayant participé au Raid Afrique 1973. Le stand comportait une salle de cinéma où plusieurs films en rapport avec le sport automobile étaient projetés en permanence.

## AT THE RACING-CAR SHOW

PARIS (France). At the Racing Car Show, Citroën and TOTAL presented on a common stand a "pop' cross" 2 CV and one of the cars which had taken part in the 1973 Africa Long-Distance Run. The stand included a projection room in which several films connected with motor racing and rallies were on continuous show.

## AU SALON DE FRANKFORT



Photo Raihschlag (Citroën 10-749)

FRANKFORT (Allemagne). C'est au Salon de Francfort qu'est revenu le rôle d'ouvrir la saison automobile 1974. C'est ainsi qu'on put y voir, sur le stand Citroën, la GS birotor

à la place d'honneur, en première présentation mondiale. Le moteur birotor qui l'équipe étant à l'origine le produit de l'accord Citroën-N.S.U., ce n'était que justice.

## AT THE FRANKFURT SHOW

FRANKFURT (Germany). The Frankfurt Show marked the opening of the 1974 Motor Car season. Thus it housed, in the place of honour, the GS Birotor, whose world premiere this was. The twin-rotor engine which powers it originally being the product of the Citroën — NSU agreement, this was only right and fair.

## LONDON MOTOR SHOW



Photo Citroën 10-758

LONDRES ( Angleterre). Du 17 au 27 octobre, le nombreux public du Salon de l'Auto à Londres a pu admirer la GS sur le stand Citroën. Elle vient en tête (près de 50 %) des ventes Citroën en Angleterre qui ont augmenté en 1973 de 23 % (20.976 véhicules pour 17.054 en 1972). Mais les autres modèles n'étaient pas pour autant délaissés, la Dyane (ci-dessus) par exemple, dont 3.825 exemplaires ont été vendus dans l'année.

## LONDON MOTOR SHOW

LONDON (England). Between 17 and 27 October, the crowds at the London Motor Show were able to admire the GS on the Citroën stand. It is in the lead (50 %) of Citroën sales in the United Kingdom, which

rose by 23 % in 1973 (20 976 vehicles against 17 054 in 1972). Other models were not brushed aside for all that — for instance the Dyane (above), of which 3 825 were sold during the year.

## CITROËN - METZ FAIT LA FOIRE



Photo Masson (Citroën 10-745)

METZ (France). Dans le stand de l'usine Citroën de Metz-les-Blémonts à la Foire Internationale de Metz 1973 étaient présentées certaines pièces offertes en sous-traitance, ainsi que les ensembles moteur-boîte des modèles D 23 et GS et la traverse avant de la GS Birotor. Plus de 20.000 Lorrains sont venus interroger les techniciens de l'usine présents sur le stand, tant sur les moteurs que sur la vie de la plus grande usine de mécanique de leur région.

## CITROËN-METZ FAIR TRADE AT TRADE FAIR

METZ (France). On the stand of the Citroën Metz-les-Blémonts works at Metz International Trade Fair 1973 were shown certain parts to be sub-contracted for, as well as the engine-gearbox units of the DS 23 and the front cross member of the GS birotor. Over 20 000 Lorrainers came and asked questions of the technicians present on the stand, both about the engines and about life in the largest mechanical engineering works of their region.



## L'EXPO DES MINI-2 CV

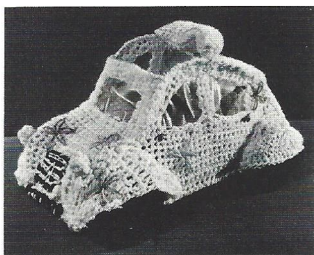


Photo Citroën 10.741

PARIS (France). Témoins des violons d'Ingres des lecteurs de « Citroën-Informations » les « 2 CV Pop » ont fait du chemin en 1973. De Paris à Rennes, de Caen à Metz, Mulhouse et Reims, de Besançon à Lille et à Arras, elles ont eu des milliers d'admirateurs : personnel de six usines et de six succursales et concessions, visiteurs de tous ordres... Ces modèles réduits (30 cm) réalisés pour un concours lancé par le journal intérieur de la société, vont regagner le calme du logis de leurs propriétaires. Là ne s'arrêtera pas leur carrière, elles y seront longtemps encore admirées et bien soignées.

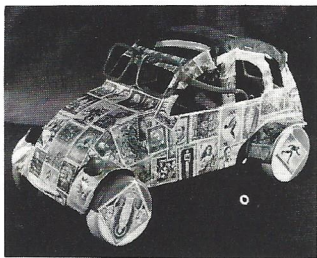


Photo Citroën 10.742

## MINI 2 CV EXHIBITION

PARIS (France). Illustrating the hobbies of the readers of "Citroën-Informations", "pop 2 CVs" made great headway in 1973; from Paris to Rennes, from Caen to Metz, Mulhouse and Reims, from Besançon to Lille and to Arras, they were admired by thousands: personnel of 6 factories and 6 subsidiaries and agencies, visitors of all sorts... These scale models (1 ft long) built for a contest organized by the firm's internal rela-

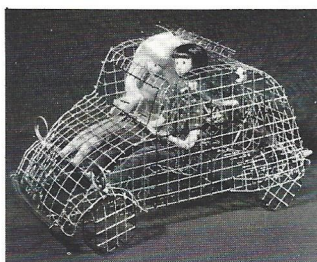


Photo Citroën 10.743

tions newspaper, will now return to their owners' peaceful homes, there to earn ungrudging admiration and care for many years yet.

## LA SÉCURITÉ TRUSTE LES PRIX



Photo Surget (Citroën 10.765)

PARIS (France). Le film réalisé par Claude Caillet sur la sécurité Citroën, « La Sécurité qu'est-ce que c'est? », qui avait obtenu le dauphin de cristal du Festival National du Film Industriel 1973 à Biarritz et avait été sélectionné pour le Festival International du Film Industriel, a reçu un nouveau prix à ce festival qui s'est tenu en Novembre 1973 à Paris.

## "SAFETY" WINS ALL THE PRIZES

PARIS (France). The film produced by Claude Caillet on Citroën safety, "What is safety?", which had earned the crystal dolphin at the 1973 Industrial Film Festival, Biarritz, and had been selected for the International Industrial Film Festival, was awarded yet another prize at this festival, held in Paris in November 1973.

## DE JAVEL A CITROËN

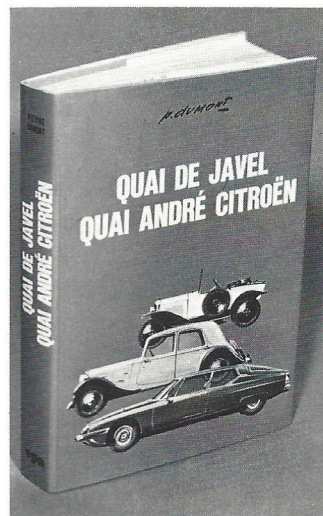


Photo Malard (Citroën 10.760)

PARIS (France). Pierre Dumont est non seulement un dessinateur de voitures plein de talent (il a collaboré plusieurs fois à notre rubrique « chez l'antiquaire ») mais aussi un érudit et passionné spécialiste de l'histoire de l'automobile. Il publie aux Éditions Pratiques Automobiles (83, rue de Rennes, 75006 Paris) un livre consacré à l'histoire de Citroën, somme de nombreuses années de travail et de recherches. Cet ouvrage considérable (440 pages très denses, format 17 x 24, près de 500 photographies dont beaucoup sont inédits, 24 dessins hors textes en couleurs de l'auteur) retrace l'histoire de la marque depuis sa fondation jusqu'à nos jours, les différents modèles notamment et les innovations qu'elles introduisaient y sont étudiées en détail. Un livre à lire toute affaire cessante.

## FROM JAVEL TO CITROËN

PARIS (France). Pierre Dumont is not merely an extremely talented "car-artist" (he has several times contributed to our "Antiquarian's Corner") but also a most learned scholar and enthusiastic specialist in the History of the Motor



Car. He is publishing (*Editions Pratiques Automobiles*, 83, rue de Rennes, 75006 PARIS) a book devoted to the history of Citroën, the fruit of many years of hard research work. This anything but slim volume (440 very dense pages, 17 × 24 cm — or about 7" × 10", with close on 500 photographs, of which many hitherto unpublished, and 24 plates of drawings by the author) retraces the history of the marque from its foundation to the present day; the various models and the novelties they introduced are given detailed study. A book you simply must read.

## N'IMPORTE QUOI...



Photo Karl Seidner (Citroën 10-629)

SAINT-MALO (France). La 2 CV transporte vraiment n'importe quoi... C'est le club Citroën de Wiesbaden (Allemagne) qui a repéré en Bretagne cette colonne d'affichage montée sur une camionnette 2 CV. La colonne tourne sur elle-même lorsque la 2 CV roule. Une publicité que personne ne pourra ignorer.

## ANYTHING... AND EVERYTHING

SAINT-MALO (France). The 2 CV will transport anything and everything. It was the Citroën Club of Wiesbaden (Germany) that spotted, in Brittany, this poster column mounted on a 2 CV light van. The column revolves as the van advances. Here's a bit of advertising nobody can ignore!

## 120 000 JEUNES AU VOLANT



Photo Guyot (Citroën 10.617)

PARIS (France). L'opération « Jeunes au Volant », conduite par Citroën en collaboration avec la Prévention Routière et la Gendarmerie Nationale, qui consiste à enseigner le code de la route à des jeunes de moins de 18 ans en les mettant finalement au volant d'une véritable voiture, a accueilli en 1973 12.017 jeunes de 13 à 18 ans, représentant une moyenne de fréquentation journalière de 203 adolescents. Depuis le lancement de l'opération en 1967, près de 120.000 jeunes, garçons et filles, dans une centaine de villes, ont pu conduire une des Méhara mises à leur disposition par Citroën.

## 120 000 YOUNGSTERS AT THE WHEEL

PARIS (France). Operation "Youngsters at the Wheel", carried out by Citroën together with the "Prévention Routière" (Road Safety Organization of France) and the Gendarmerie Nationale (needs no explanation, gendarmes being well known all over) and aimed at teaching the rules of the road to youngsters under 18, by at last letting them get the feel of the wheel (in France, you have to be 18 years old to have a driving licence), in 1973 took in hand 12,017 young people of 13 to 18, with a daily average

of 203 teen-agers. Since this operation was started, in 1967, close on 120,000 youngsters, boys and girls alike, have become acquainted with one of the Méhara put at their disposal by Citroën.

## ANCÊTRES AU PORTUGAL



Photo Citroën 10-754

LISBONNE (Portugal). Une fois de plus, le Salon des voitures anciennes organisé par l'Automobile Club de Porto, a connu en 1973 un grand succès. Un stand y était consacré à Citroën. On pouvait y voir non seulement les plus célèbres « ancêtres » de la marque (telle le taxi landaulet de notre photo) mais aussi les dernières nées : SM et GS. Pérennité d'une tradition du progrès technique...

## VETERANS IN PORTUGAL

LISBON (Portugal). Once again the Veteran Car Show organized by the Oporto Automobile Club met with great success in 1973. One of the stands was devoted to Citroën. Not merely were the best-known "ancestors" of the marque to be seen (such as the landaulet taxi in our picture), but also the latest born: SM and GS. A lasting tradition of technical advance...

# échos



# POP" EN BELGIQUE

Le 29 septembre, sur le circuit automobile de Nivelles (à 25 km de Bruxelles) comme dans le nouveau « Motorest » tout proche que TOTAL venait d'ouvrir, les Belges (et de nombreux étrangers), fêtaient le 25<sup>e</sup> anniversaire de leur « 2 CV chérie ».

Le temps maussade puis carrément pluvieux ne vint jamais à bout des flonflons de la fête foraine et des manèges, des grésillements des boutiques à frites. Parents et enfants y ont visité l'exposition Citroën à travers les siècles, applaudi le défilé des Tractions-avant mêlées aux majorettes de Rosendaël. Ils ont été voir les films Citroën, dont beaucoup à la gloire de la



2 CV, projetés en permanence, tandis que les plus sportifs et les plus économes se disputaient âprement une course d'Economy-run, dont le vainqueur, M. Van Hoorich n'utilisa que 1,04 litre d'essence (TOTAL) pour parcourir 30 km en 35 minutes, soit à peine plus de 3 litres aux 100 km!

Auparavant s'était disputé sur un terrain détrempé et même, pourrait-on dire, marécageux, un Pop'cross où s'étaient illustrés Dick Oosterlinck pour la Belgique et le Français Jean Ballereau, pour les étrangers. Ensuite eut lieu l'élection de « Miss 2 CV chérie » qui ne devait pas se contenter d'être jolie, mais devait encore, au cours d'un gymkhana, faire la preuve de ses capacités au volant d'une 2 CV, et satisfaire à différentes épreuves : dessin, saut à la corde, houla-hop et... sciage chronométré d'une bâche récalcitrante. Un instant menacée par une sémillante bonne sœur, ce fut Mlle Jannie Levie (de Vieux Genappe) qui l'emporta.

Le soir, un bal tonitruant réunit tout le monde fort avant dans la nuit. Un seul bruit réussit à couvrir celui de l'orchestre et du feu d'artifice : le joyeux cliquetis des clés des huit 2 CV neuves remises aux différents gagnants de la journée.

On 29 September, over the Nivelles motor circuit (15 miles out of Brussels) and in the "Motorest" close by, newly opened by TOTAL, Belgians (and numerous foreigners) celebrated the 25th anniversary of their "Beloved 2 CV".

Dull weather, later turning to rain, never got the better of the blare of the band, the fun fair and the roundabouts, nor the sputter of the chip-sellers' frying kettles. Parents and children visited the "Citroën through the ages" exhibition, and applauded the Traction-avant motorcade, accompanied by the majorettes of Rosendaël. They went to see the Citroën films (many of them glorifying the 2 CV), on permanent show, while the more sporting and the more thrifty partook in an economy run, the winner of which, Mr van Hoorich, only used 1.04 litre of petrol to cover 30 km (i.e. 18.64 miles on under 1/4 gallon - 0.23 to be precise) in 35 minutes: this amounts to just over 3 litres per 100 km, or about 90 m.p.g.!

Earlier, over soaking, not to say marshy, ground, a Pop'cross contest had taken place, with two star turns: Dick Oosterlinck for Belgium and Jean Ballereau, a Frenchman, for non-Belgians.

Then came the election of "Miss Beloved 2 CV" who had to be not merely pretty but also, in a gymkhana, to show her competence at the wheel of a 2 CV and pass a variety of tests: drawing, skipping rope, hula-hoop, and... timed sawing of an uncooperative log. Although threatened for a while by a sprightly nun, Miss Jannie Levie (from Vieux Genappe) finally took the prize.

In the evening, a thundering ball kept everyone together into the early hours of morning. Only one sound seemed able to dominate those of the band and the fireworks display: that of the keys of the eight 2 CVs awarded to the day's various prize-winners.





# CROSS AU PORTUGAL



Photo Citroën 10.746

Le 29 septembre également et le 30, avait lieu, à l'autre bout de l'Europe : à Elvas au Portugal, et sous le soleil cette fois, une manifestation similaire, si ce n'est qu'il n'y avait ni frites ni Miss 2 CV chérie, mais un Pop'cross de 2 CV dont on parle encore de l'Algarve au Tras os montes.

Organisé avec la collaboration de l'importateur Berliet au Portugal, la Metalurgica Duarte Ferreira, ce Pop'cross, le premier au Portugal, vit s'affronter 51 pilotes, en majorité Portugais, bien sûr, mais aussi : un Suisse, six Français et un Espagnol.

Le Suisse était Peter Sprungli, bien connu des aficionados du Pop'cross. Il partait quelques semaines plus tard pour un raid à travers l'Afrique.

Les Français étaient essentiellement représentés par « la bande à Franco », de l'ASA du Creusot, dont le leader Antonio Franco devait remporter les cinq finales, le classement général scratch et donc les 10.000 escudos du prix Sacor. Il ne fut menacé que par instant par Peter Sprungli (arrêté le second jour par des ennuis mécaniques), Herminio Martins (premier des pilotes portugais), Michel Joly et Antonio Fernandes, tandis que Pinto Hespanhol s'adjugeait la première place de la catégorie 1 (425 cm<sup>3</sup>) après avoir remporté le prix Michelin (5.000 escudos) de la voiture la mieux décorée.

Seule femme à disputer l'épreuve, Dominique Bertrand, elle aussi du Creusot, remporta sans problème la coupe des Dames.

Près de 15.000 personnes s'étaient déplacées pour assister à ce Pop'cross ensoleillé. Elles ne se séparèrent qu'à regret fort avant dans la nuit, après la fête offerte par l'Office de tourisme d'Elvas, à laquelle participèrent des tziganes venus de l'Espagne proche.

*Also on 29 September, but stretching into the 30th, and at the other end of Europe, at Elvas, Portugal — under sunny skies, this time — a similar event, although there were no chips and no "Miss Beloved 2 CV", but a 2 CV pop'cross which is still a topic of conversation from Algarve to Tras os Montes.*

*Organized with the cooperation of the importer of Berliet lorries to Portugal, Metalurgica Duarte Ferreira, this pop'cross race, the first to be run in Portugal, opposed 51 drivers, most of them Portuguese of course, but also one Swiss, six Frenchmen and one Spaniard.*

*The Swiss was none other than Peter Sprungli, well known to all French pop'cross aficionados. A few weeks later, he was off on a long-distance run through Africa.*

*The French were essentially made up of the "Bande à Franco" — "Franco's Gang" — of the Le Creusot ASA, whose leader, Antonio Franco, was to win the five finals and the general scratch classification, and hence the 10,000 escudos of the Sacor prize. His only occasional threat came from Peter Sprungli, who had to give up on the second day as a result of mechanical mishaps, Herminio Martins (first of the Portuguese drivers), Michel Joly and Antonio Fernandes, while Pinto Hespanhol took first place in category 1 (425 cc) after winning the Michelin prize (5,000 escudos) for the best-decorated car. The only woman in the run, Dominique Bertrand, also from Le Creusot, had no difficulty in making off with the Ladies' Cup. Almost 15,000 people had gone out to watch this sun-drenched Pop'cross run. They only broke up, regretfully, late in the night, after the fête offered by the Elvas Tourist Bureau, in which gypsies from near-by Spain took part.*



# Le critérium national de formule bleue 1973

## J.-P. Maillard Champion de France

Ouvert le 18 mars par une course sur l'autodrome de Monthléry, le Critérium national de Formule Bleue 1973 s'est achevé le 14 octobre sur le Circuit Bugatti au Mans. Au total, 29 épreuves ont eu lieu, 15 courses en circuits et 14 courses de côtes, disputées par quelque 75 pilotes de Citroën MEP.

On sait que la Citroën MEP X 27, construite à Albi par M. E. Pezous, est une monoplace équipée du moteur GS 1.015 cm<sup>3</sup> (78 Ch DIN à 6.750 tr/mn). Elle atteint près de 200 km/h en vitesse de pointe. Les freins arrière, les transmissions et la boîte de vitesses (coupe conique 9 x 33) sont ceux qui équipent les GS de série.

C'est en 1969 que la Citroën MEP a été officialisée par la F.F.S.A. comme formule française d'initiation à la compétition, sous l'appellation de « Formule Bleue », Critérium annuel richement doté par les sociétés Total, Michelin et Citroën qui se sont alliées pour faciliter l'accession des jeunes à la course automobile et encourager les meilleurs d'entre eux.

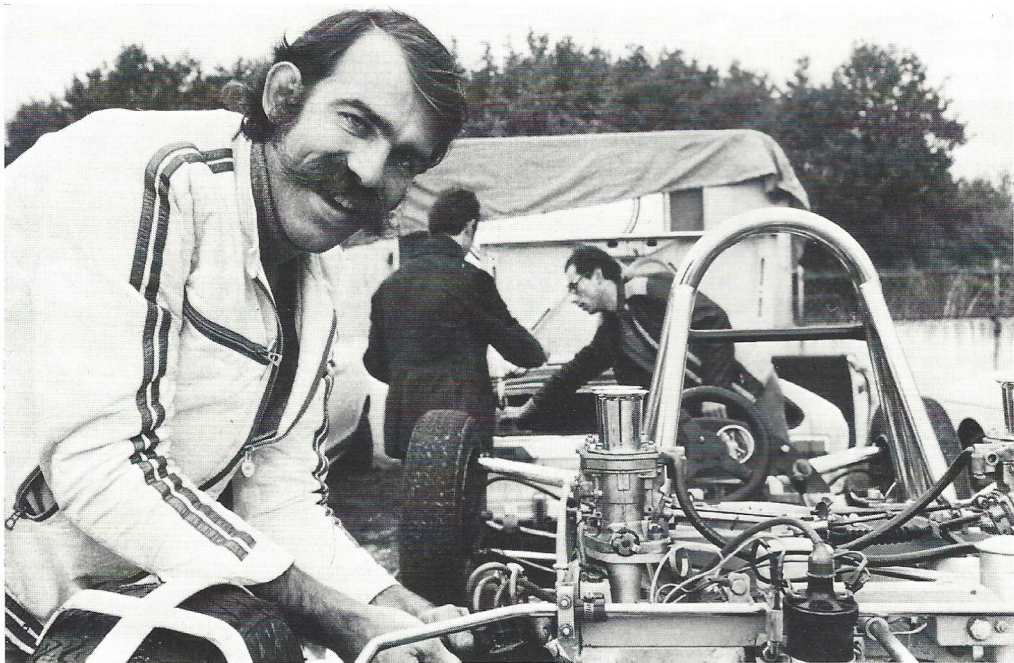
En 1973, le meilleur fut Jean-Pierre Maillard, six fois premier en circuit, trois fois en course de côte. Il est champion de France 1973 de Formule Bleue. Le classement du Critérium s'établit ainsi : 1<sup>er</sup> Jean-Pierre Maillard, 2<sup>e</sup> Jean-Daniel Raulet, 3<sup>e</sup> Gérard Thiévin, 4<sup>e</sup> Michel Dubois, 5<sup>e</sup> Marc Bon, 6<sup>e</sup> Patrick Piget, 7<sup>e</sup> Michel Gabriel, 8<sup>e</sup> Marc Regal, 9<sup>e</sup> Michel Claus, 10<sup>e</sup> Daniel Vincent...

## J.-P. Maillard French Champion

*Inaugurated with a race over the Montlhéry racing track, the National "Formule bleue" Criterium 1973 wound up its course on 14th October on the Bugatti circuit at Le Mans. In all, 29 tests were run, 15 round tracks and 14 hill-climb races, with some 75 Citroën MEP drivers.*

*All our readers know that the MEP X 27, built at Albi by M. E. Pezous, is a single-seater fitted with the 1015 cc GS engine (developing 78 HP DIN at 6750 rpm). At top speed, it reaches almost 200 km/h (125 mph). The rear brakes, transmission and gear box (mitre-gear ratio 9 x 33) are those normally fitted on a production GSs. In 1969, the Citroën MEP was officially recognised by the F.F.S.A. (French Federation of Motor Sports) as a French "learners" formula for track racing, under the name of "Formule Bleue", an annual Criterium richly endowed with prizes by the firms of TOTAL, Michelin and Citroën, which got together to assist young people to reach racing-driver standard and to further the best of them.*

*For the year 1973, the best was Jean-Pierre Maillard, who took 6 firsts in the track events and 3 in hill-climbs. He is now 1973 Champion of France for the "Formule Bleue". The classification for the "Criterium" is as follows: 1st Jean-Pierre Maillard, 2nd Jean-Daniel Raulet, 3rd Gérard Thiévin, 4th Michel Dubois, 5th Marc Bon, 6th Patrick Piget, 7th Michel Gabriel, 8th Marc Regal, 9th Michel Claus, 10th Daniel Vincent...*



Jean-Pierre Maillard,  
Champion  
de France 1973  
de Formule Bleue.  
Photo Guyot  
(Citroën 20,19)





# RAID AFRIQUE





Photo Monestier (Citroën 19.276)

Marseille, samedi 1<sup>er</sup> décembre 1974 : le Raid Afrique est terminé. Les cent jeunes Français qui, en un mois, parcoururent en 2 CV 8.000 km de pistes africaines d'Abidjan à Tunis en passant par le Ténéré — pour la première fois traversé par des voitures à deux roues motrices — et le massif du Hoggar, ces cent jeunes Français dont beaucoup, il y a quelques semaines, ne se connaissaient même pas, ont du mal à se séparer. Pendant un mois, ils ont vécu avec pour point de mire ce retour à Marseille. Maintenant qu'il est atteint, ils ressentent comme une sensation de vacuité : l'aventure est finie !

Ce qu'elle fut, tous ne s'en rendent pas encore compte, tous ne sont pas encore conscients de ce qu'ils ont réussi ce que personne avant eux n'avait fait, et sans doute ce que personne ne refera avant longtemps. Pendant le Raid qu'ensemble ils bâtissaient peu à peu, jour après jour, kilomètre après kilomètre, ils n'ont guère eu le temps d'y penser. C'est normal et c'était prévu ; qu'est-ce qu'un raid ? C'est, dit le dictionnaire « une incursion rapide en territoire inconnu ». Ou encore, ne riez pas « un vol de longue distance exécuté par un ou plusieurs appareils ».

A Marseille, l'aventure était terminée ; une autre commençait, plus proche de la réalité quotidienne mais construite sur le bilan de ce mois de novembre 1973 que chacun allait s'efforcer de dresser. Un bilan qui s'appuie sur des souvenirs. Chacun les siens, bien sûr. Mais il n'est interdit à personne de les raviver au feu des rappels présentés par les chroniqueurs de l'expédition.

Voici que se termine le temps des mécaniciens, des médecins, des intendants ; commence celui des reporters, des photographes, des caméramen, des preneurs de son et des dessinateurs. Voici venue l'heure de « rendre compte ». Ils le font.

*Marseilles, Saturday 1st December 1973: the Africa Long-Distance Run was over. The hundred young French people who, in one month, had aboard 2 CVs covered 5000 miles of African tracks between Abidjan and Tunis, via the Ténéré — crossed for the first time by vehicles with only two driving wheels — and the Hoggar range — these young people who, a bare month ago, did not know one another, now had difficulty in parting. For a month, they had been living with this return to Marseilles as their aim. Now they had reached it, they felt a sensation as it were of emptiness: the adventure was over!*

*What this adventure actually was was not yet clear to all of them, for they had not yet realized that they had done something no-one had ever done before them, and which would probably not be repeated for many a year to come. During the run, which was their gradual creation from day to day, from mile to mile, they had not had much spare time to think about it. It was normal and foreseen: what is a long-distance run, corresponding to the French "raid"? According to some dictionaries, a quick incursion into unknown territory. Or again a long-distance flight by one or more aircraft.*

*At Marseilles, the adventure was over; and another was beginning, nearer to daily realities but built on the results of this month of November, as reconstructed by each of the participants. A synthesis based on memories. Each his own, of course. But nobody is forbidden to call them up in the light of reminders penned by the expedition's chroniclers.*

*The day of the mechanics, the doctors and the quartermasters was now over: that of the reporters, the photographers, the caméramen, the sound recorders and the artists*



Avec une bonne volonté, des compétences, et une fortune diverses, ils rapportent leur vision de ce que fut le Raid. C'est à plusieurs d'entre eux que nous avons fait appel aujourd'hui — journalistes professionnels qui ont accompagné le Raid ou amateurs occasionnels qui en faisaient partie. Avant le film ou le livre en cours d'élaboration, les épisodes, les tranches de reportages que nous vous présentons ici, constituent une première approche de ce que fut le Raid Afrique 1973 : le survol, grâce à l'automobile de tous les jours, d'un continent inconnu de la plupart de ceux qui ont voulu, si brièvement et si peu que ce soit, le découvrir.

#### ABIDJAN. 27 octobre.

Après huit heures de vol, les participants ont débarqué dans la chaleur de l'aéroport d'Abidjan, vers 7 heures. Malgré l'heure matinale, de nombreuses personnalités étaient venues pour les accueillir.

Les soixante 2 CV du Raid, embarquées du Havre il y a trois semaines, à bord du « MS Bamenda »... les attendaient... débarquées, dédouanées, enregistrées, toutes formalités accomplies sans délais, ni problèmes, elles sont là, pimpantes, étincelantes, prêtes pour la grande équipée, sagement rangées aux côtés des puissants camions sahariens de Berliet qui vont, pendant 30 jours, transporter tout ce qui sera nécessaire à leurs « petites sœurs » mécaniques.

*Le Midi Libre (30 octobre 1973).*

#### ABIDJAN. 28 octobre.

Après une matinée passée à « bichonner » les voitures, chacun part à l'aventure... à quatre ou cinq, nous filons dans le quartier populaire de Treshville. L'heure est à la fête. C'est la fin du Ramadan... Nous nous promenons entre les petites maisons en banco couvertes de tôles ondulées au milieu d'une foule bigarrée... On entend les premiers Tam-Tam. Des groupes se forment autour des gens qui dansent ou devant les étalages et les boutiques aux enseignes sur-

*had dawned. This was the time for "debriefing". And down it all went. With various degrees of willingness, skill and good luck, they described their personal vision of what the Run actually was. We have here called upon a number of them — professional pressmen accompanying the Run or amateurs just taking part in it. Before the film or the book in the process of being put together, we shall here present episodes, slices of reportages making up a first approach to what the 1973 Africa Long-Distance Run actually was: a bird's-eye view, thanks to the most everyday of motor-cars, of a continent unknown to most of those who wished — if only briefly and incompletely — to discover it.*

#### ABIDJAN, 27th October

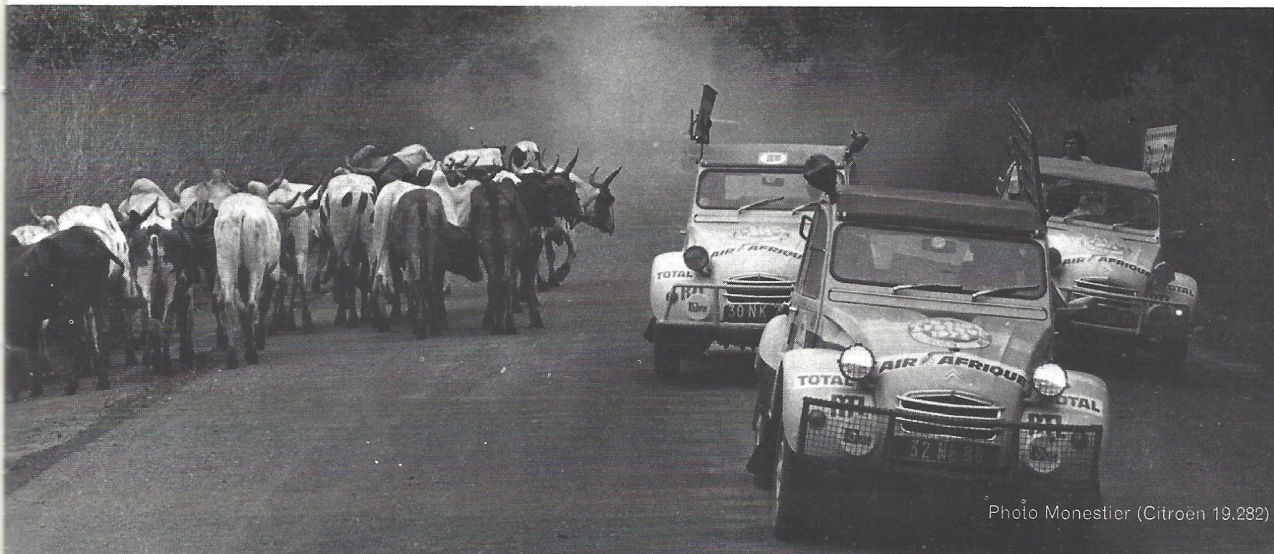
*After an eight-hour flight, the participants had disembarked in the heat of Abidjan airport, towards 7 o'clock. Despite the earliness of the hour, numerous leading figures were there to greet them.*

*The sixty 2 CVs of the Run, embarked at Le Havre three weeks earlier aboard MS Bamanda, were there awaiting them — put ashore, cleared through the Customs, registered, all of which formalities were effected without hold-ups or problems. There they were, clean and sparkling, ready for the great crossing, demurely aligned beside the great powerful Berliet Saharan lorries which were, for 30 days, to transport everything necessary for their "lesser mechanical sisters".*

*Le Midi Libre (30th October 1973).*

#### ABIDJAN, 28th October

*After a morning spent "titiating" the cars, everyone went off for a snoop round... in fours and fives, we shot off into the popular quarter of Treshville. The atmosphere was gay. Ramadan had just ended... there we walked between the small banco houses roofed with corrugated iron, amid a many-hued crowd... The first tom-toms were to be heard. Groups formed round dancing figures or before displays and shops with*





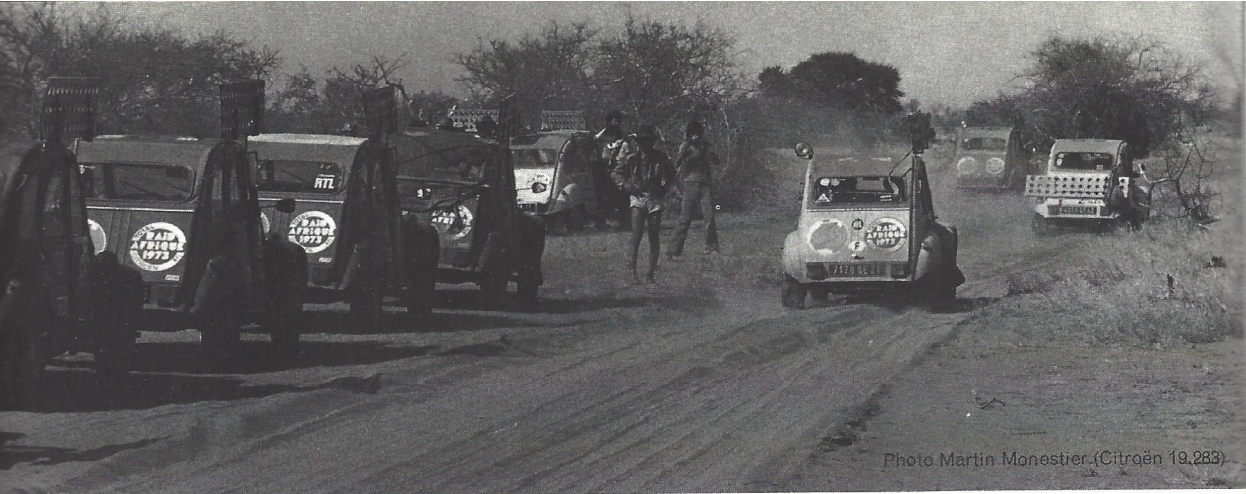


Photo Martin Monestier (Citroën 19.283)

prenantes... L'une d'entre elles m'arrête: « le roi de la tondeuse - Coiffure - Hommes - Dames ». Décidés à sacrifier nos chevelures de hippies avant la chaleur des sables, nous entrons... Une demi-heure plus tard, cinq boules blondes quittent le coiffeur de Treshville et marchent en se cachant dans les rues où tout le monde danse. Didier de la Lande de Calan - rédacteur (équipe 53).

#### KORHOGO. 29 octobre.

... Les trois cents kilomètres d'asphalte embrumée au milieu d'une jungle verdoyante et piquetée de fleurs rouges, des hibiscus, ont donc servi de hors-d'œuvre aux 2 CV qui abordent prudemment les 327 kilomètres de piste fluante... C'est après treize heures de piste que la longue chenille multicolore sur laquelle le rouge de la terre avait fortement déteint, pénètre dans la première ville étape, Korhogo. Et le soir tombé, cette première nuit du Raid entamée, les échos d'émerveillement de chacun se transmettent d'une « deuche » à l'autre.

Thierry de Saulieu - Rallye (décembre 1973).

#### BOBO-DIOULASSO. 30 octobre.

... On a déjà laissé derrière soi l'Afrique moderne pour rencontrer l'Afrique des cases, au parfum de feu de bois, à la population amicale et franche. Au plan de la sympathie, l'accueil dépasse tout. Le lendemain, passage de la frontière avec la Haute-Volta, en direction de Bobo-Dioulasso. La poussière est là, la tôle aussi, qui réserve bien des surprises... les plus lents tenteront de maintenir une vitesse constante, avec un petit frisson d'angoisse, les plus rapides lèveront le pied, en essuyant sur leurs visages les traces d'une grosse chaleur. Et la piste continue comme cela, éternelle...

Jean-Louis Moncet - Sport Auto (décembre 1973).

#### OUAGADOUGOU. 31 octobre.

... Au hasard des villages et campements, un climat de sympathie et d'hospitalité est partout rencontré par la caravane.

Au sein même du groupe des jeunes et des

*the strangest signs... One of them brought me up short: "The King of the Clippers - Ladies' and Gentlemen's Hairdresser". Ready to sacrifice our long hippy locks before the heat of desert sands, we went in... Half an hour later, five smooth skulls left the Treshville hairdresser's establishment and moved on, hiding between the streets on which everyone danced.*

Didier de la Lande de Calan - writer - (team 53)

#### KORHOGO, 29th October

*...two hundred miles of macadam surface through green jungle spangled with red hibiscus flowers had thus been a hors-d'œuvre to 203 miles of loose earth track... It was after 16 hours on the track that the long multicoloured snake, much tinted with the red earth, entered its first stopping place, Korhogo. And once night had fallen and the Run's first night had started, everyone's expression of the wonderment they felt was exchanged from 2 CV to 2 CV. Thierry de Saulieu - Rallye (December 1973).*

#### BOBO-DIOULASSO, 30th October

*...modern Africa was already far behind us, and we were in the midst of the Africa of huts, fragrant with wood fires, with a francophile population. Where amity was concerned, we were greeted with the greatest enthusiasm. On the following day, we crossed the frontier into Haute-Volta, heading for Bobo-Dioulasso. Plenty of dust there, and corrugated roads too... the slower teams tried to keep up a constant speed; with a slight shiver of anxiety, the faster lifted their accelerator foot, wiping the traces of great heat from their brows. And so the track goes on, for ever it seems... Jean-Louis Moncet - Sport Auto (December 1973).*

#### OUAGADOUGOU, 31st October

*...no matter what village or camping site we came across, the caravan was everywhere met by an atmosphere of sympathy and hospitality.*

*Within the group of young people and the*



organisateurs qui les encadrent, immédiatement s'est instauré un esprit d'entr'aide et de bonne volonté qui, à lui seul, est le gage d'un voyage réussi.

*L'Argus (12 novembre 1973).*

### **OUAGADOUGOU. 1<sup>er</sup> novembre.**

... C'est à Ouagadougou que le Raid Afrique Citroën-TOTAL-RTL a connu, jeudi, sa première journée de repos...

Les 356 km de tôle ondulée entre Bobo-Dioulasso et Ouagadougou avaient été éprouvants.

Une seule attraction, mais de taille, avait pu faire oublier aux participants les difficultés de la conduite en savane : la mare aux caïmans de Sabou. Sachant la fascination de nos voyageurs pour ces animaux, les enfants de Sabou les appâtaient avec des poulets vivants pour permettre aux reporters de fixer de « croquantes » images sur leurs pellicules...

*La Liberté de l'Est (7 novembre 1973).*

### **NIAMEY. 2 novembre.**

A 140 km de Ouagadougou, le goudron soudain s'arrête : c'est la piste rouge, la poussière ocre, et le volant qu'il faut tenir à deux mains sur la « tôle ondulée » : 50, 60, 80... Trouver la bonne vitesse, chercher en un clin d'œil le meilleur passage, virer, retenir, accélérer, se faufiler, repartir... jeu d'adresse, de précision. Jeu du risque aussi, car les pièges sont partout : le rocher en saillie, la marche d'escalier, l'ornière trop profonde...

*Jean-Pierre Renau - La Vie Catholique (28 novembre 1973).*

### **NIAMEY. 3 novembre.**

L'après-midi nous partons à 5 CV vers l'île de Boubou pour aller voir danser les Peulhs Bororo... Nous nous embarquons dans une longue pirogue pointue et basse, recouverte d'un toit de chaume, très bas lui aussi... Le bateau tanguait un peu et prend l'eau. Deux Nigériens, à l'avant et à l'arrière nous font traverser lentement le fleuve à l'aide de grandes perches.

*organizers leading them, a spirit of mutual help and good will immediately built up, and this, by itself, augurs well of the trip's success.*

*L'Argus (12th November 1973).*

### **OUAGADOUGOU, 1st November**

*... At Ouagadougou, on Thursday, the Citroën-TOTAL-RTL Africa Long-Distance Run had its first day's rest...*

*The 221 miles of corrugated track between Bobo-Dioulasso and Ouagadougou had proved very trying.*

*A single tourist feature, but one not to be easily forgotten, to drive the difficulties of savanna tracks out of the drivers' minds: the Sabou cayman pool. Knowing how fascinated our travellers were with these crocodiles, the children of Sabou baited them with live chickens to allow the photographers to record "crack" pictures of the event...*

*La Liberté de l'Est (7th November 1973).*

### **NIAMEY, 2nd November**

*87 miles from Ouagadougou, no more macadam: the red track is back, with ochre dust, and you need both hands on the wheel to keep the car on the corrugations: 30, 40, 50 m.p.h.... Finding the right speed, looking for the best passage in the twinkling of an eye, rounding bends, holding her back, gunning the engine, wriggling through, starting off again... all these were games of skill and accuracy. And a risky ploy too, for snares abounded: jutting rocks, stair-like thresholds, unexpectedly deep ruts...*

*Jean-Pierre Renau - La Vie Catholique (28th November 1973).*

### **NIAMEY, 3rd November**

*In the afternoon we left in a 5 CV for the island of Boubou to watch the Bororo Peulhs dancing... we boarded a long, sharp-bowed, low-slung dug-out canoe with a thatched*





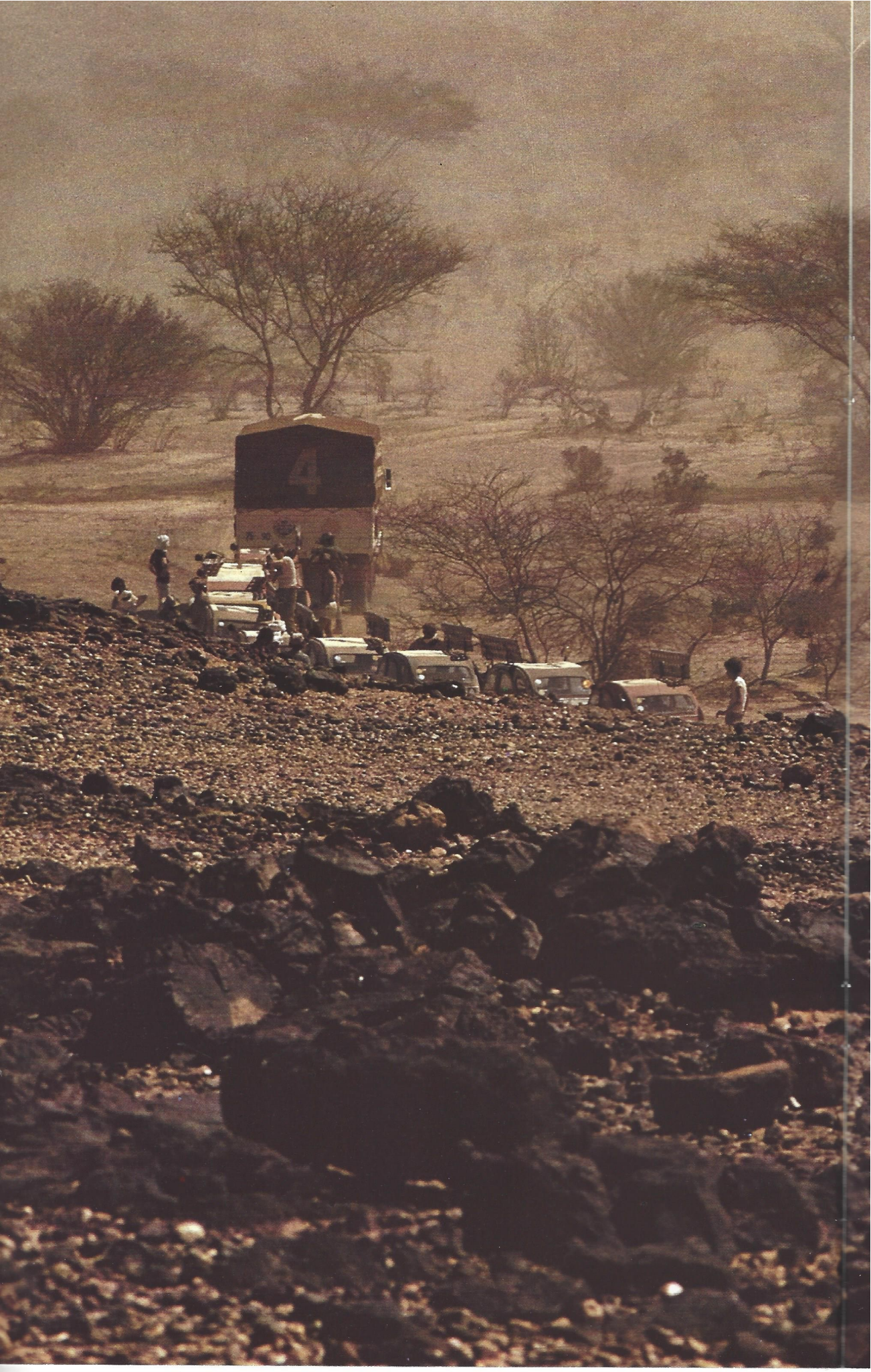










Photo Brisou (Citroën 19.203)

Sur l'île, les Peulhs dansent, presque sur place, en chantant sur trois ou quatre notes. Les femmes sont petites, la figure couverte de cicatrices symétriques, plus timides. Les hommes sont sveltes, le visage très fin, le nez surtout, très beau et mince et des dents éclatantes. Ils ont peint leur figure en jaune safran, avec un peu de blanc. Leurs vêtements sont bleu très sombre avec quelques fils rouges ou jaunes, sans manche et très échancrés sur les côtés...

Malcy Ozannat - rédactrice (équipe 44).

#### **DJANET. 4 novembre.**

La traversée du Ténéré en 8 jours par les « 2 CV » a constitué un exploit sans précédent. Éprouvée par la chaleur des jours, le froid des nuits, la fatigue des désensiblissements et aussi quelques émotions dues à des erreurs de parcours, la caravane motorisée a aperçu avec délices, au bout d'un défilé rocheux, la tache verte de la palmeraie de Djanet. Les conditions de vie difficile ont mis à l'épreuve l'esprit d'équipe et le sentiment de solidarité de chacun...

*Le Parisien Libéré (19 novembre 1973).*

#### **NIAMEY. 5 novembre.**

Un village au cœur d'une île, sur le Niger. Les pirogues nous laissent dans la pousière et les herbes. Les Peulhs Bororo, dieux africains, incarnation des races et des distinctions, dansent, étrangement maquillés. Ils psalmodient une mélodie.

Marc Hennekiné - *Le Figaro*  
(8 novembre 1973).

#### **AGADES. 6 novembre.**

C'est aussi la fête... Dans l'après-midi a lieu le mariage touareg de Marie-Christine et de « Auguste ». Premier acte : les touareg à chameau poursuivent les taureaux que l'on a amenés... C'est une poursuite sans mise à mort, contrairement à la coutume, mais qui ressemble aux

roof, also very low-slung... The boat pitched a little, and shipped water. Two Nigerians at stem and stern slowly punted across the stream with long quanting poles.

On the island, the Peulhs were dancing, almost on the same spot, to the tune of three or four notes. The women are small and bashful, their faces scored with symmetrical scars. The men are slim, with very clean fine-featured faces, narrow noses and flashing teeth. Their faces were painted with saffron yellow, and a touch of white. Their clothes were a very dark shade of blue, with here and there red or yellow threads, sleeveless and deeply slashed at the sides...

Malcy Ozannat - girl writer (team 44)

#### **DJANET, 4th November**

*Crossing the Ténéré desert in a week with 2 CVs was an unprecedented feat. Severely tried by the heat of the day and cold at night, the fatigue of hauling out sanded-up cars, and also by some nerve-racking moments after losing the track, the motorized caravan beheld with undisguised delight, beyond the end of a rocky defile, the green splotch of Djanet palm oasis. Difficult living conditions had tried the team spirit and feeling of solidarity of all participants...*

*Le Parisien Libéré (19th November 1973).*

#### **NIAMEY, 5th November**

*A village at the heart of an island of the river Niger. The dug-out canoes had dumped us among the dusty grasses. The Bororo Peulhs, gods of Africa, an incarnation of races and distinctions, were dancing, curiously daubed with "make-up". As they danced, they sang a psalm-like melody.*

Marc Hennekiné - *Le Figaro*  
(8th November 1973).



courses espagnoles. Dans la foule, les cris, les rires... Puis le directeur des cérémonies qui avaient précédé la course de taureaux s'avance vers la case au centre du camp, accompagné par les témoins en touareg. Marie-Christine sort de la tente avec une femme targuie. Elle porte une grande chèche bleu ciel dont elle recouvre sa tête, ainsi que la tête de la femme targuie. Lentement, précédée et suivie par une cohorte de jeunes filles... elle fait le tour de la case. « Auguste » est là qui attend, le sabre droit, la chèche blanche lui cachant le visage. Ensemble maintenant ils attendent le préfet. Lecture de l'acte de mariage... Ils s'embrassent... La foule crie. Gérard Starck - rédacteur (équipe 34).

#### **ADRAR AZZAOUAGER. 7 novembre.**

C'est parti, mais rien ne va plus. Nous avons couvert 20 kilomètres en quatre heures!... Un vent de sable se lève. La visibilité devient presque nulle et l'on distingue à peine la voiture qui nous précède et encore moins celle qui nous suit. La piste a disparu, on navigue entre les arbres à sa recherche. Nous décidons d'allumer nos phares orientables. Le vent de sable redouble de violence et... le groupe perd des voitures, on se compte, il en manque cinq! Respectant les consignes, nous arrêtons notre progression... Le vent se calme enfin, les cinq voitures sont retrouvées et c'est reparti. Pas pour longtemps! La piste devient de plus en plus meurtrière... On décide de s'arrêter. Nous avons couvert 100 km en 10 heures au lieu des 250 prévus:

Jean-Pierre Gratiot -  
Action Automobile et Touristique  
(janvier 1974).

#### **ARBRE DU TÉNÉRÉ. 8 novembre.**

Le point géographique qui doit marquer la fin d'étape est bien sûr « l'arbre ». Il est rejoint à 16 h 30, et ce qui n'avait été qu'un bruit depuis Agadès se révèle exact. L'arbre du Ténéré gît à terre. Il est tombé. Celui que H. Lhote avait vu recouvert de fleurs jaunes, celui que d'autres avaient

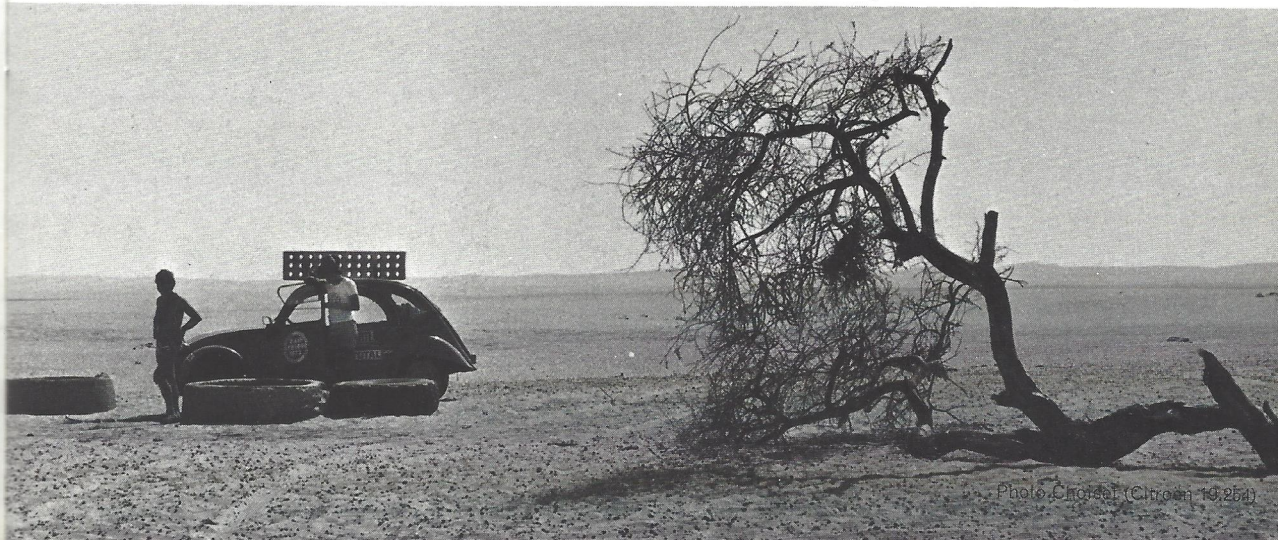
#### **AGADÈS, 6th November**

*Here again merry-making was the order of the day... In the course of the afternoon, Marie-Christine and "Auguste" 's Tuareg wedding took place. First act: the Tuaregs on camel-back went after the bulls that had been brought in... a corrida without the "pase de la muerte", contrary to habit, but which nevertheless resembles the Spanish bull-fight. Among the crowd, shouting and laughing... Then the Master of the Ceremonies which had gone before the corrida strode towards the centre of the camp, followed by the witnesses in Tuareg dress. Marie-Christine came out of the tent with a Targui woman. She was wearing a broad shesh of pale blue with which she covered her own head and that of the Targui woman. Slowly, with a cohort of girls preceding and following her... she walked all round the hut. "Auguste" was there awaiting her, his sword at the "present" and his white shesh hiding his face. Now they were both waiting for the "Préfet". The deed of marriage was read out... the groom and bride kissed... the crowd cheered. Gérard Starck - writer (team 34)*

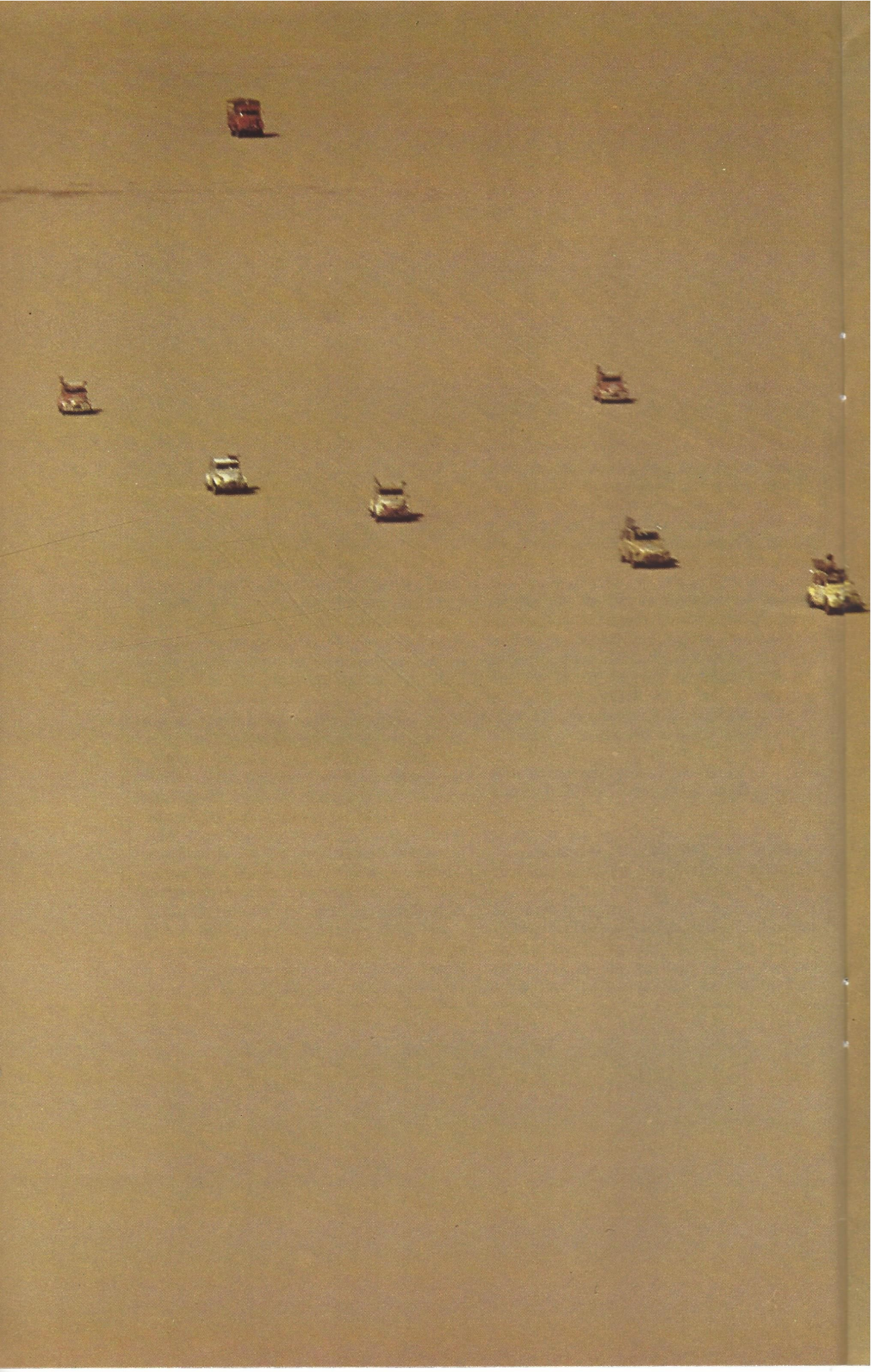
#### **ADRAR AZZAOUAGER, 7th November**

*Off again, but it 's no go. Only 12 1/2 miles covered in four hours!... A desert wind blowing up. Visibility almost down to zero; we had difficulty in discerning the car just ahead of us, and not a hope of seeing that behind. Track gone — we were looking for it navigating between the trees. It was decided to light up our swivelling headlights. The desert wind became twice as violent... the group had lost some cars, and a count showed that five were missing! Respectful of rules laid down, we halted... At last the wind died down and the five cars were found once more, and off we went again. Not for long! The track was becoming more and more deadly... It was decided that a halt should be called. We had covered 60 miles in 10 hours, instead of the 155 planned.*

Jean-Pierre Gratiot - Action Automobile et Touristique (January 1973).









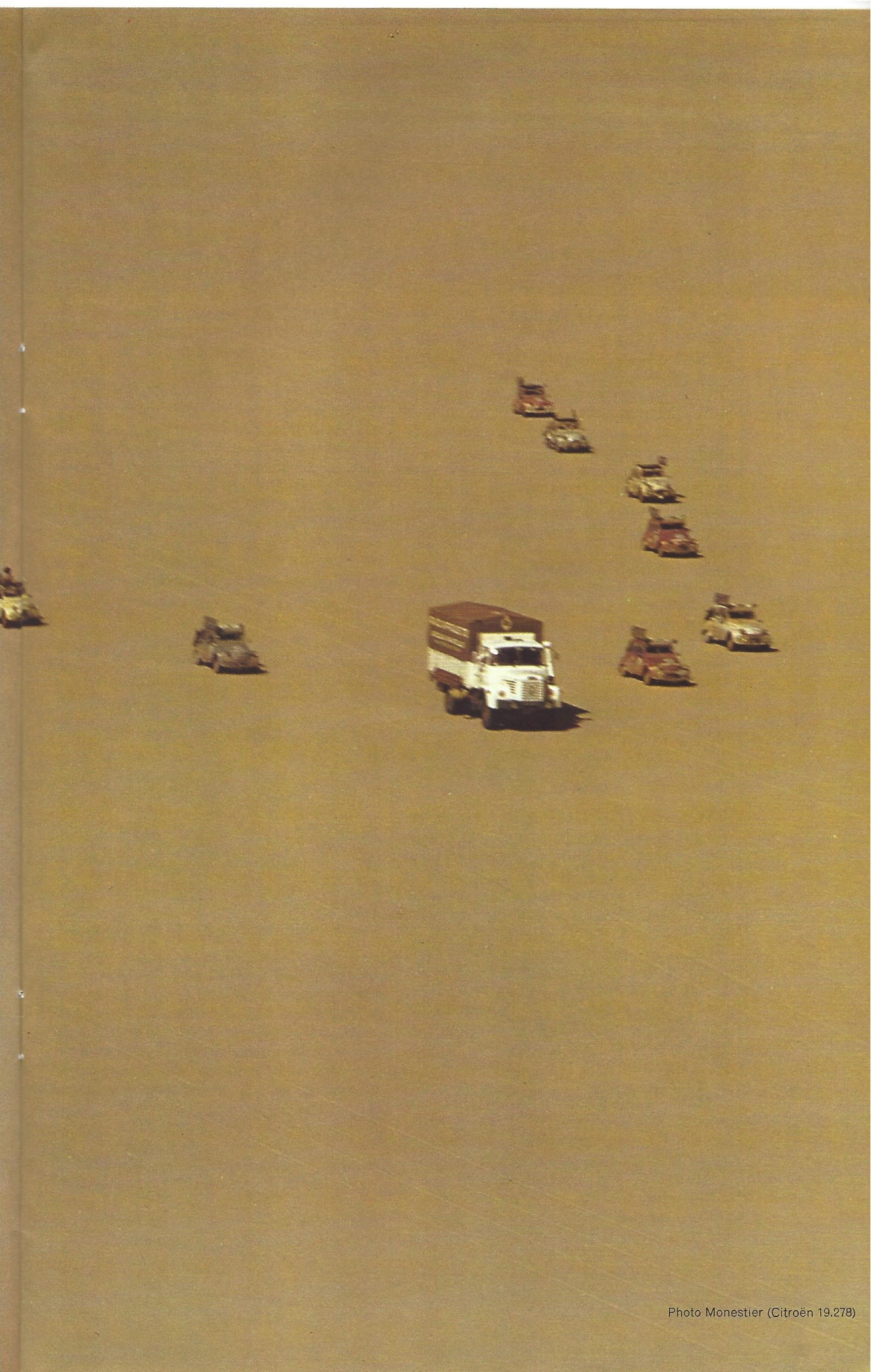






Photo Choiset (Citroën 19.285)

connu avec un nid de rapaces qui méditaient, n'est plus qu'un pauvre épineux couché sur le sable. Quelques rameaux sont encore verts, mais son maître le Ténéré les asséchera vite. Alors il disparaîtra dans les feux de camp, à moins que le respect que sait inspirer le désert ne le protège de tout sacrilège.

Notre déconvenue est compensée par l'arrivée d'une caravane. Dix hommes, une soixantaine de chameaux. Une vieille femme aussi, et une enfant, mais elles sont assises sur une bête à l'arrière du troupeau. Quelques touareg qui étaient partis à l'avance ont fait le plein d'eau à l'un des deux puits, rejoignent leurs compagnons de voyage... la caravane reprend son allure mécanique et s'éloigne au sud-ouest vers Agadès.

Les 12 2 CV et le camion ont fermé le cercle du campement, façon conquête de l'ouest. La nuit tombe très vite, le froid incite à sauter au fond des duvets.

Jean-Claude Popovitch - rédacteur  
(équipage 39).

#### FALAISES D'ACHEGOUR. 9 novembre.

Le guide du groupe blanc auquel j'appartiens s'appelle Adam!... Quand Adam a eu vingt-cinq ans, son père lui a dit : « Voilà des années que tu traverses le désert avec moi... la prochaine caravane, tu la conduiras seul »... Il est parti et il est arrivé... Autour de nous, c'est le vide jaunâtre. Pis : nous sommes sur une île. Le mirage circulaire mange partout l'horizon. A deux kilomètres, où qu'on regarde, l'eau commence. Adam, assis entre le chauffeur du camion et moi, tend le bras, pour indiquer qu'il faut aller un peu plus à droite...

« Mais comment fais-tu, Adam, pour t'y retrouver? »

— Eh bien, je sais que là (il montre l'avant), c'est bon, parce que là (il pointe à gauche), ce n'est pas bon et là (il pointe à droite), non plus.

« Tu vois quelque chose, tu reconnais? »

— Non, mais je sais.

Serge Lafaurie - *Le Nouvel Observateur*  
(26 novembre/2 décembre 1973).

#### DIRKOU. 10 novembre.

Hier, entre Tahoua et Agadès, c'était

#### TÉNÉRE TREE, 8th November

*The geographical spot due to mark the end of the day's run was of course "the tree".*

*It was reached at 16.30 hours, and what had been but a rumour since Agadès turned out true. The Ténéré tree lay flat on the ground. It had toppled over. That tree that H. Lhote had seen covered in yellow flowers, which others had known as a place of meditation for birds of prey, was now no more than a poor thorn stretched out on the sand. A few green twigs still remained, but its master, Ténéré, would soon dry those out. Then it will disappear among the camp fires, unless the respect the desert can inspire preserves it from all sacrilege.*

*Our disappointment was compensated by the arrival of a caravan. Ten men and about sixty camels. Also an old woman and a small girl, but they were seated on an animal at the back of the herd. A few Tuaregs who had gone as vanguard to fill up with water at one of the two wells came back to their travelling companions... The caravan resumed its mechanical gait and went south-westward towards Agadir.*

*The 12 2 CVs and the lorry had closed up the camp circle, in fine ole Western style. The night was falling fast, and the cold was a good incentive for getting deep into those flea-bags.*

Jean-Claude Popovitch - writer (team 39)

#### ACHEGOUR CLIFFS, 9th November

*The guide of the White Group to which I belonged was named Adam...! Now, when Adam was 25, his father said to him: "Here you have been crossing the desert with me for years... the next caravan you will lead by yourself"... So he left, and got there... All around us, nothing but yellowish void. Worse yet, we were on an island. The horizon all around us was eaten up by mirage. Wherever you looked, the water seemed to start not more than a mile and a half away. Adam, seated between the lorry driver and myself, held out his arm to indicate a route slightly to the right...*

*"Adam, how do you manage to find your way?"*

*"Well, you see, I know that that way (pointing forwards) is all right, because there (pointing to the left) it is no good at*



encore la piste, une piste difficile où les 2 CV venaient s'affaler sur les langues de sable. Il fallait alors pelleter ferme et les tôles de désensablage ne chômaient guère. Le Berliet, notre mère poule, se jouait de ces difficultés, hautain, fort de ses quatre roues motrices. Aujourd'hui, tout a changé, nous sommes dans le désert, le vrai, celui que l'on rêve à huit ans quand on veut encore être explorateur ou missionnaire... Aujourd'hui, le bahut n'est plus à son affaire. Il est lourdement chargé... Nous ne devons pas nous éloigner du camion, et comme nous ne pouvons nous arrêter sous peine d'ensablement, nous tournons inlassablement autour du Berliet afin de ne pas le dépasser. Ce ballet insolite durera deux jours dans un univers de sable sans le moindre repère.

Jean-Claude Letrou - *L'Automobile*  
(janvier 1974).

#### CHIRFA. 11 novembre.

L'horizon vire au bleu marine. Le soleil va disparaître dans moins d'un quart d'heure. Ses rayons rasants donnent au sol un relief hostile. Le sable noir et ocre semble bombardé de millions de météorites. La colonne du groupe 4 stoppe soudain devant un mur de rocaïlle volcanique. Impossible d'avancer, il faut faire vite. Depuis plus de quatre heures nous avons perdu les traces des groupes précédents. Nous sommes perdus en plein désert nigérien à 500 kilomètres de tout point de civilisation... Pour ce soir, il s'agit de trouver un abri pour le campement. Le vent s'est levé, il fait déjà froid. A la lueur des phares nous repérons un cratère niché au pied d'une dune. Nous plaçons les 2 CV et le 4-4 Berliet dont nous dépendons tous, de façon à former un cercle, comme le faisaient les pionniers pour parer aux attaques indiennes...

Jean-François Destin - *France Soir*  
(30 novembre 1973).

#### DJADO. 12 novembre.

... Après une heure de sable caillouteux, nous arrivons près de Djado. Étrange et ancienne capitale des sables perchée sur un piton comme un mont Saint-Michel. Les Toubous sont passés par là : des remparts et des maisons construites en gradins, imbriqués dans un labyrinthe de raidillons, il ne reste que ruines et osse-

*all, no more than it is there" (pointing right). "Can you see anything, any landmarks you know?"*

*"No, I just know."*

Serge Lafaurie - *Le Nouvel Observateur*  
(26th November - 2nd December 1973).

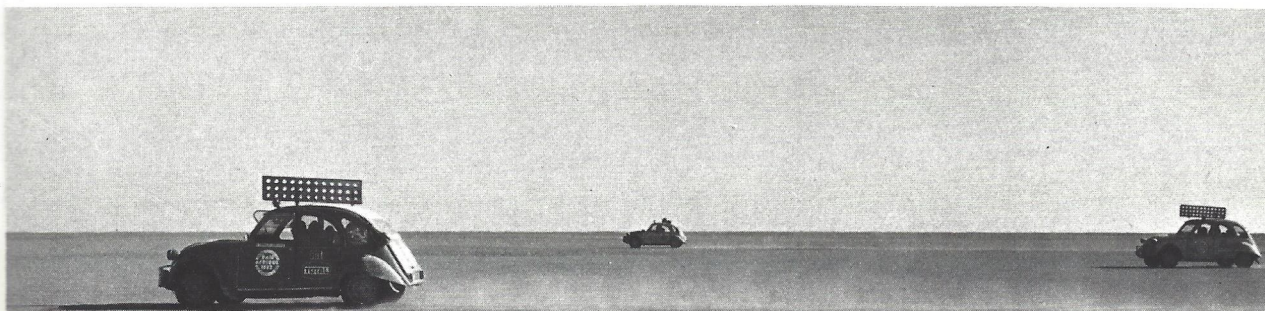
#### DIRKOU, 10th November

*Yesterday, between Tahoua and Agadès, we were still on the track, a hard track on which the 2 CVs were brought to a standstill by tongues of sand. You then had to shovel hard, and the strips of sheet steel used in getting the cars out of sand-traps knew little respite. The Berliet, our mothering hen, could not have cared less about these difficulties, looking down upon us from the vantage point of its four driving wheels. Today, however, everything had changed — we were in the desert, the real desert, the one of our eight-year-old dreams when we still yearned to be explorers or missionaries... Today even the big truck wasn't quite happy. It was heavily loaded... As for us, we were not allowed to stray away from the lorry and, since we could not stop without getting imbedded in the sand, we drove in circles round the Berliet to avoid overtaking it. This unusual ballet was to last for two days in an universe of sand without so much as a single landmark.*

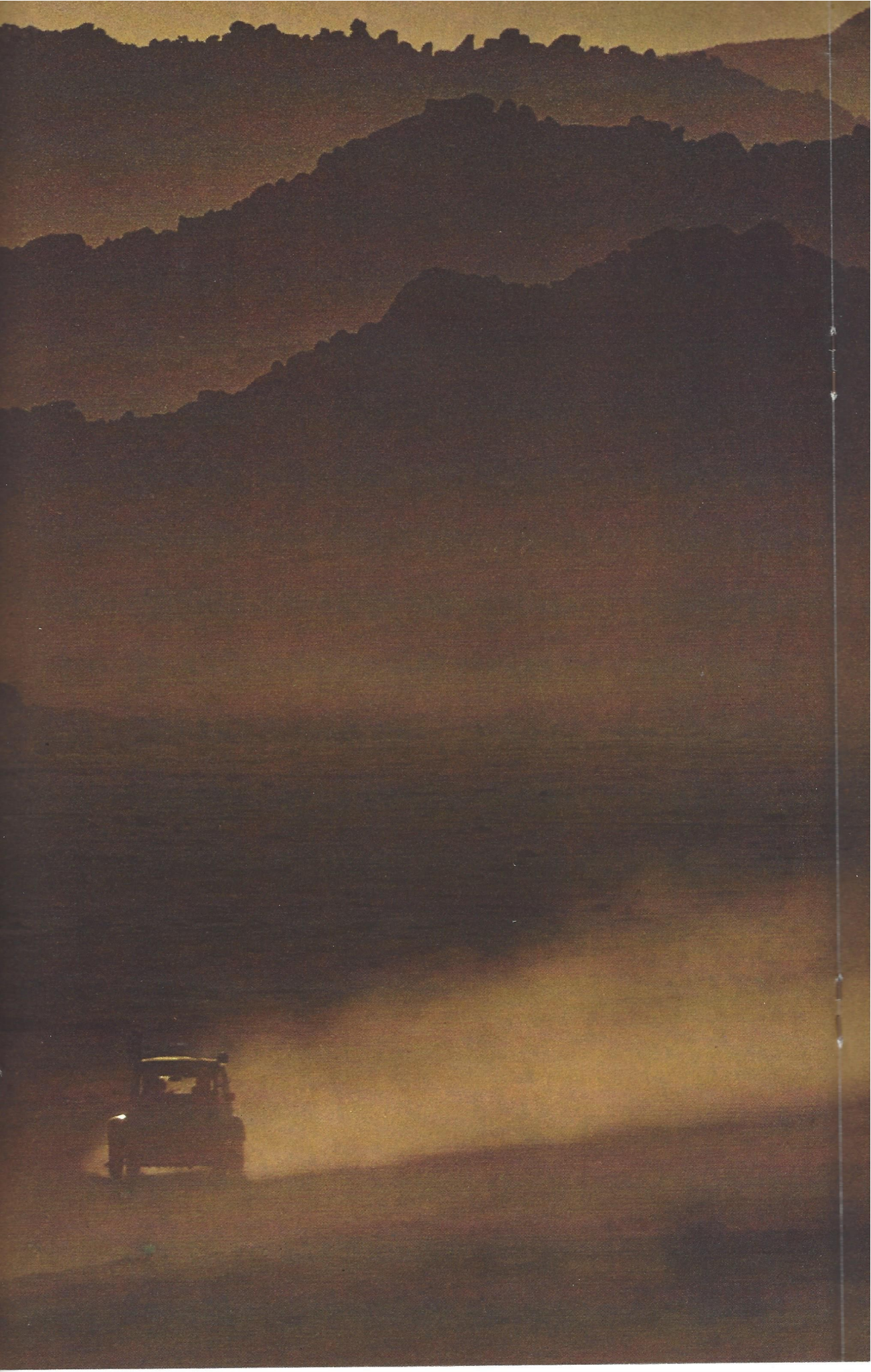
Jean-Claude Letrou - *L'Automobile*  
(January 1974).

#### CHIRFA, 11th November

*The horizon turned to navy blue. Within a quarter of an hour, the sun would have disappeared. Its tangent rays gave the ground a hostile silhouette. The black-and-ochre sand seemed bombarded by millions of meteorites. Group 4's column suddenly halted in front of a wall of volcanic rocks. No hope of advancing, we had to get cracking. For the past four hours we had lost every trace of the groups ahead of us. Here we were, lost in the middle of the Niger desert, 300 miles or so from the nearest outpost of civilization... For tonight, what we needed was shelter for the camp. The wind was rising, and it was already cold. By the light of the headlamps, we spotted a crater nestling at the foot of a sand-dune. We put the 2 CVs and the Berliet, on which we were all dependent, so as to make up a circle, as the pioneers*









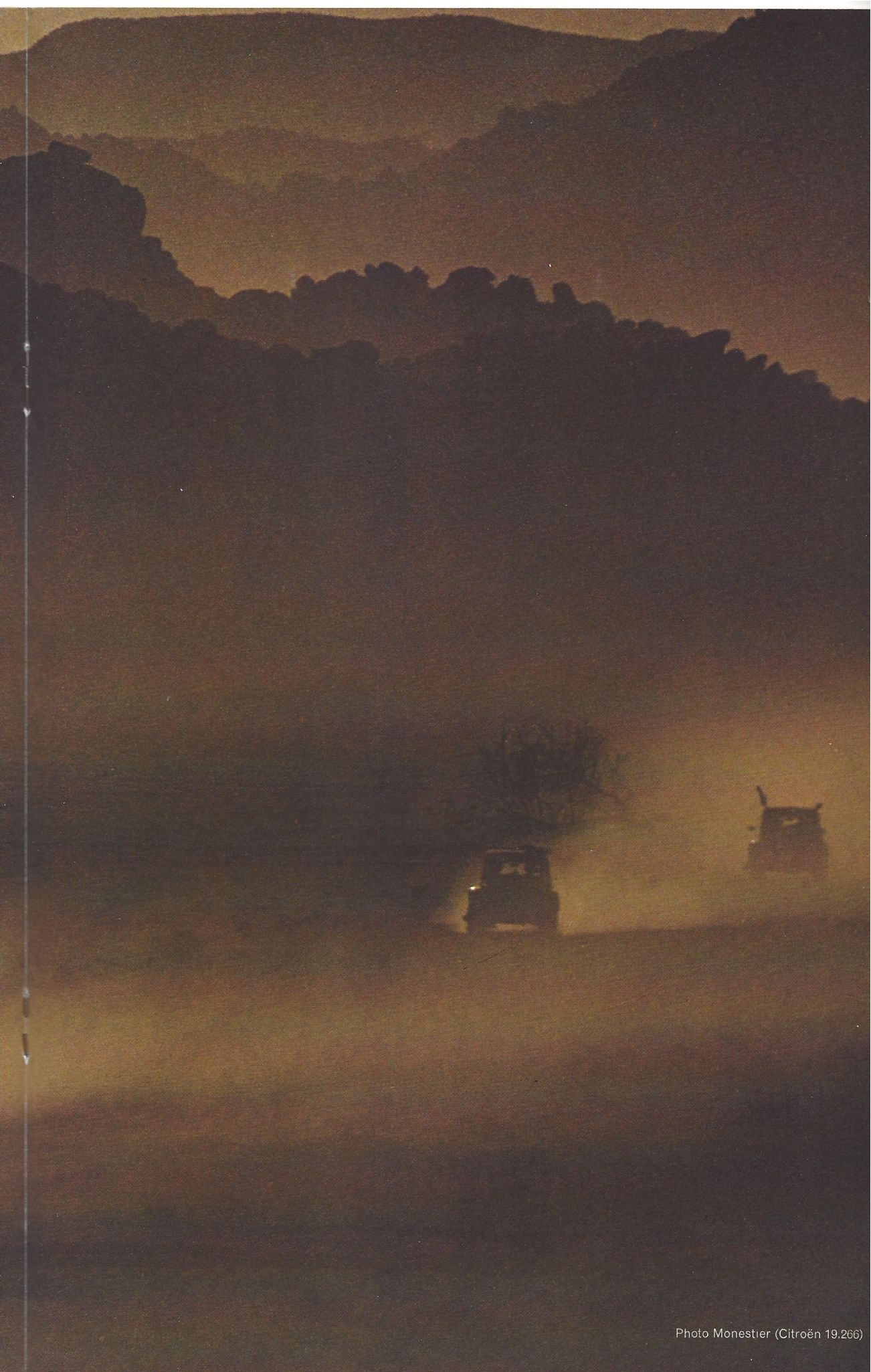






Photo Cholset (Citroën 19.286)

ments... Massacrée, razzée, la ville ressemble à une immense tête de mort, son accès est difficile. Les jeunes la découvrent en respectant l'étonnant silence recouvrant cette cité maudite. Mais au pied du « Mont », l'eau saumâtre suinte encore. Cela suffit à quelques familles touareg pour entretenir une palmeraie et un petit monde vivant.

L'impressionnante image de Djado dont on voudrait connaître la tragique histoire n'est pas prête de s'effacer des esprits.

*Philippe Volmerange - Nord Éclair*  
(5 décembre 1973).

#### **FRONTIÈRE ALGÉRIENNE. 13 novembre.**

... Nous avions rejoint la piste, délimitée par les balises Berliet, qui relia Tamanrasset et Djanet... Le terrain était plus accidenté, plus poussiéreux aussi. Des bouquets de rochers noirs surgissaient au détour d'une dune, qu'il fallait éviter à grands coups de volant. On suivait l'embryon de la piste dans un dédale de maigres touffes d'Alfa. C'était la mi-journée. Le soleil tombait à pic. Autour de nous, le grand vide mordoré du désert, d'une lancinante platitude. La vision se troublait dans l'atmosphère agitée d'une luminosité trop crue, et découvrait ses premiers mirages...

Sous le vent des « deuch » sauvages le désert était d'une troublante beauté, d'une férocité merveilleuse!...

*Christian Vella - L'Équipe* (30 novembre 1973).

#### **DJANET. 14 novembre.**

... La tâche la plus spectaculaire du Raid revient aux mécaniciens du Raid. Dès qu'une voiture de leur groupe est arrêtée au bord de la piste, ils se précipitent pour tout remettre en ordre. A l'arrivée de chaque étape, ils doivent réparer, qui une jante, qui une bielle, et leur activité se poursuit souvent fort tard dans la nuit. En plein cœur du Ténéré, ils ont réussi à remonter un moteur défaillant en 30 minutes, avec autant d'aisance que dans un atelier très perfectionné!

*Le Midi Olympique* (19 au 25 novembre 1973).

*of the West did to protect themselves from the Indians' attacks...*

*Jean-François Destin - France-Soir*  
(30th November 1973).

#### **DJADO, 12th November**

*... After an hour over stony sand, we approached Djado — a curious and ancient capital of the desert sands, perched on a peak like mont Saint-Michel. The Toubous had come that way: of the city walls and houses built in steps, imbricated in a labyrinth of steep streets, nothing is left but ruins and bleached bones... Massacred, raided and raped, the remains of the town resemble a huge skull and can only be reached with difficulty. The young people discovered it, respecting the amazing silence surrounding this accursed city. Yet, at the foot of the "Mount", brackish water still seeps through. This is enough for a few Tuareg families to keep a palm oasis going, and a small live world.*

*The heart-rending picture of Djado — whose history one would like to become familiar with — will not readily fade from the memory.*

*Philippe Volmerange - Nord Éclair*  
(5th December 1973).

#### **ALGERIAN BORDER, 13th November**

*... We had got back to the track, pinpointed by Berliet landmarks, which leads from Tamanrasset to Djanet... The going was rougher and also more dusty. Clutches of black rocks seemed to leap out round a bend, and had to be avoided with quick steering reactions. The embryo track could be followed through a maze of sparse tufts of alfalfa. Midday was there, with the sun dead overhead. All around us, the shimmering empty desert, painfully flat. Vision was obscured in the agitated atmosphere of too crude a light, and discovered its first mirages...*

*To leeward of the careering 2 CVs, the desert was disquietingly beautiful and magnificently ferocious!...*

*Christian Vella - L'Équipe*  
(30th November 1973).



### **DJANET. 15 novembre.**

C'est avec joie que les 100 participants du Raid Afrique 1973 Citroën, TOTAL, RTL, ont accueilli la journée de repos à Djanet, après l'épreuve que fut le désert des déserts. Cette journée fut consacrée à des visites touristiques sur le plateau du Tassili, riche en fresques et peintures rupestres datant de l'époque néolithique. Le soir, les touareg de Djanet, inquiétants dans leurs chèches noirs à reflets bleus, l'épée à la main, donnèrent un aperçu d'une singulière fête : tout d'abord la danse des dromadaires, puis autour d'un feu de palmes, les femmes touareg, parées de leurs bijoux d'argent, chantèrent des airs lancinants, accompagnées par les tambourins et par la foule.

*La République du Centre  
(27 novembre 1973).*

### **SÉROUÉNOUT. 16 novembre.**

Les premiers kilomètres de piste dès que l'on sort de Djanet sont bons... Plus loin, la piste se dégrade en une éprouvante tôle ondulée... jusqu'à Sérouénout... C'est véritablement infernal de conduire dans de telles conditions. Tout vibre dans la voiture... Elle-même secouée comme un navire dans la tempête, retombe lourdement après avoir passé une bosse, talonne plusieurs fois de suite... L'énergie de ces 2 CV est incroyable. Leur volonté à franchir l'obstacle donne le moral aux équipiers.

*Jacques Bonnier - rédacteur (équipe 67).*

### **IDÉLÈS. 17 novembre.**

... Attardé par une réparation à faire à la traverse de la voiture 48 (le groupe 4), fut prévenu par radio que deux groupes auraient besoin des postes de soudure des camions vert et rouge. La nuit tombait, néanmoins, Jacques Wolgensinger décida de rejoindre Idélès pour que les autres groupes puissent réparer avant le lendemain.

Les 2 CV et les deux camions firent ainsi 50 kilomètres de nuit sur la piste la plus exécrable jamais rencontrée par le Raid... et tout à coup, quelques kilomètres avant

### **DJANET, 14th November**

*... The most spectacular task in the Run is that of its mechanics. No sooner is a car of their group halted by the wayside than they rush out to set things back in order. When the stopping place is reached, it is up to them to repair a wheelrim here, a con-rod there, and they often stay at it late into the night. In the very heart of the Ténéré, they managed to strip and re-assemble a failing engine in 30 minutes, just as easily as if they had been in an up-to-date repair shop!*

*Le Midi Olympique*

*(19th and 25th November 1973).*

### **DJANET, 15th November**

*It was with undisguised joy that the 100 participants in the 1973 Citroën-TOTAL-RTL Africa Long-Distance Run accepted their day's rest at Djanet after the discomforts and dangers of the desert of deserts. This "day off" was given over to tourist visits of the Tassili plateau, rich in cave frescoes and paintings of Neolithic origin. In the evening the Tuaregs of Djanet, disquieting in their blue-glinting black sheshes, and sword in hand, gave a glimpse of a singular rejoicing: first the dromedaries' dance, then, round a fire of palm leaves, the Tuareg women, wearing their silver jewelry, sang haunting tunes, with the tambourines and the crowd as accompaniment.*

*La République du Centre*

*(27th November 1973).*

### **SEROUENOUT, 16th November**

*The first few miles of track out of Djanet are good... Further on, the track degenerates into a bone-shaking corrugated surface... as far as Sérouénout... Driving in such conditions is hellish indeed. Everything in the car vibrating... The car itself, shaken like a ship in gale-force winds, drops into a "trough" after clearing a hog's back, bumping several times running... The energy these 2CVs display is quite unbelievable. Their will to clear all obstacles raises the teams' morale.*

*Jacques Bonnier - writer (team 67)*









**Idèles :** la piste entièrement refaite, un vrai boulevard. En 50 kilomètres, le pire et le meilleur des pistes du Hoggar.  
*Pierre Ragond L'Union (30 novembre 1973).*

**ASSEKREM. 18 novembre.**

Le pays de la peur, tel est le surnom du Hoggar...

Le spectacle est titanesque : des champs d'énormes rochers, d'étendues lunaires, de cônes de volcans éteints à perte de vue, pendant des heures et des heures de routes, dans la poussière et la chaleur, à 15 km/h. L'ultime ascension où l'aspect désolé du décor et les difficultés de la route augmentent encore pour atteindre à une apothéose de désolation et de sauvagerie, battu par un vent glacial au sommet de l'Assekrem. A 2.800 m d'altitude : le refuge du Père de Foucauld.

Le coucher de soleil rejette le Raid dans le froid. Pourtant, malgré la température qui descend aux alentours de 0 degré, les rafales de vent qui hurlent sur le plateau dénudé, les cent participants du Raid passent dans une atmosphère wagnérienne l'une des plus belles nuits de leur existence.

*André Bloch L'Aurore (26 novembre 1973).*

**TAMANRASSET. 19 novembre.**

L'équipage n° 57.

... Dans ce massif de montagnes noires qui monte jusqu'à 2.800 mètres, les 2 CV, minuscules, ressemblent étrangement à une armée de puces sautillantes.

*Le Berry Républicain (24 novembre 1973).*

**TAMANRASSET. 20 novembre.**

L'après-midi, les jeunes partirent à la découverte de la ville : promenade dans les bazars pleins à craquer de souvenirs et d'objets étincelants... Au hasard des ruelles, ils purent goûter à de succulents couscous...

Négligeant la tentation des souks, certains participants profitèrent de la journée pour effectuer une promenade à dos de chameau

**IDELES, 17th November**

... Delayed by repairs to the cross member of car 48 (group 4), were informed by radio that two groups would be needing the welding apparatus of the green and red lorries. Night was falling; yet Jacques Wolgensinger decided to go to Ideles so that the other groups could do their repairs before the following day.

The 2 CVs and both lorries thus covered over 30 miles at dead of night over the most abominable track ever encountered during the Run... and suddenly, a few miles short of Ideles — a brand-new road like a city thoroughfare. Over 30 miles odd, the best and worst of the Tracks of the Hoggar.

*Pierre Ragond - L'Union (30th November 1973).*

**ASSEKREM, 18th November**

The Hoggar is nicknamed "The Land of Fear"...

The sight is on a titanic scale: fields of huge boulders, of lunar plains, of the cones of extinct volcanoes as far as the eye can reach, over hours and hours of tracks, in the dust and the heat, at barely 10 miles an hour.

The last climb, on which the desolate aspect of the landscape and the difficulties of the way increase yet further, to reach an apotheosis of desolation and wilderness, whipped by an icy wind at the summit of Assekrem. 9,200 feet up: Father de Foucauld's hermitage.

Sunset threw the Run and its members into the cold. Yet, despite the temperature, which went down to something like freezing, despite the howling gusts of wind over the arid plateau, the hundred participants in the Run spent one of the finest nights of their lives, in a Wagnerian atmosphere.

*André Bloch - L'Aurore (26th November 1973).*

**TAMANRASSET, 19th November**

Team No. 57

... In this range of black mountains climbing



Photo Bissou (Circéen 1972)













Photo Tinat (Citroën 19.288)

qui les menèrent à la source alcaline de Tahabort, l'une des deux seules sources du Hoggar.

Marc Francioli - *Le Dauphiné Libéré*  
(29 novembre 1973).

#### **TIGUELQUEMINE. 21 novembre.**

... Lorsqu'au détour de la piste se dresse un marabout, sorte de mini-mosquée dédiée à la mémoire d'un saint homme, il convient d'en effectuer au moins trois fois le tour pour s'attirer les bonnes grâces du saint et poursuivre sa route en toute quiétude. Or l'ami Philippe... surnommé Brise-Tout... faisant preuve d'un scepticisme aveugle avait décrété qu'il ne tournerait pas autour du Marabout. A moins de cent mètres du monument, il devait interrompre sa course... la traverse avant fendue en deux venait de rendre l'âme sur la tôle ondulée.

... Il ne fut pas le seul ce jour-là et les divers incidents provoquèrent la dislocation du groupe qui se trouva éparpillé

up to over 9,000 feet, the 2 CVs, dwarfed, strangely resembled an army of skipping fleas.

Le Berry Républicain (24th November 1973).

#### **TAMANRASSET, 20th November**

*In the afternoon, the young people went off to discover the town: a stroll through the bazaar, to bursting point with souvenirs and glittering gewgaws... At random, on a narrow, alleyway they were able to taste succulent couscous...*

*Scornful of the Souks' temptations, some of the participants took the opportunity of a camel-ride to the alkaline spring at Tahabort, one of the only two springs of the Hoggar.*

Marc Francioli - *Le Dauphiné Libéré*  
(29th November 1973).

#### **TIGUELQUEMINE, 21st November**

*... when, round a bend in the track, a marabout - a sort of mini - mosque dedicated to the memory of some holy-man — heaves in sight, it is seemly to go round it three times at least in order to bring the saint's blessing upon one's head and to be able to pursue one's journey in peace. Now friend Philippe... nicknamed "Break-all" ... with blind scepticism decreed that on no account would he go round the marabout. Less than a hundred metres from the monument, he had to come to a halt — the front cross-member had just given up the ghost on the corrugated track.*

*... he was not the only one, on that day, and various incidents dislocated the group, which was scattered over 30 miles odd when night fell. A night in the open, in a dust-laden wind.*

Gilles Legall - *Presse Océan* (5th December 1973).

#### **EL GOLEA, 22nd November**

*In Sallah... an icy, depressing city... Before midday, a course, was set for El Goléa - nearly 200 miles over a straight, macadamized road with hardly any traffic worth speaking of. After so many miles over tracks, some of the 2 CVs were literally jumping for joy and finding that their true vocation was the soldier's life... the country was less hilly... When first going to El Goléa, the only thing the newcomer sees is a line of palm trees across the horizon. In Arabic, El Goléa means "the pearl of oases". A long streamer, played out at the last moment, bade us welcome... On the following day we learnt to our amazement that one group only got in at three o'clock in the morning, completely exhausted by a thousand mechanical mishaps.*

Gabriel Chakra - *Le Méridional* (9th December 1973).



sur 50 km quand survint la nuit. Nuit passée à la belle étoile, dans le vent qui charriait des nuages de poussière.

*Gilles Legall - Presse Océan*  
(5 décembre 1973).

#### **EL GOLÉA. 22 novembre.**

In Sallah... une ville glacée, cafardeuse... Avant midi, cap sur El Goléa, 300 km sur une route rectiligne et goudronnée, au trafic insignifiant. Pour avoir trop roulé sur des cailloux, certaines « Deuchs » sautaient littéralement de joie et se découvriraient subitement une nouvelle vocation de baroudeuse... le paysage est moins accidenté... Quant on vient pour la première fois à El Goléa, on ne distingue d'abord qu'une ligne de palmiers barrant l'horizon. En arabe, El Goléa signifie « la perle des oasis ». Une grande banderole, fébrilement déployée, nous souhaite la bienvenue... ... Le lendemain nous apprenons avec ahurissement qu'un groupe n'est arrivé qu'à trois heures du matin complètement exténué par mille incidents mécaniques...

*Gabriel Chakra - Le Méridional*  
(9 décembre 1973).

#### **GARDHAIA. 23 novembre.**

La ville est très particulière. La cité blanche et bleu pastel est complètement entourée de murailles, le soir les portes sont fermées et aucun étranger ne peut aller y pénétrer (c'est la ville sainte)...

*La Gazette de l'Ile de France*  
(19 décembre 1973).

#### **OUARGLA. 24 novembre.**

Une nouvelle « fantasia » d'honneur était donnée à l'arrivée du Raid sur le terrain de camping où une tente avait été dressée pour chaque groupe. La population locale réserve maintenant chaque soir un bon accueil aux raideurs, qui sont entourés par la foule, après avoir été longtemps seuls sur les pistes.

*Michel Monhoeven - Centre Presse*  
(3 décembre 1973).

#### **HASSI-MESSAOUD. 25 novembre.**

Après avoir parcouru de long en large les puits pétroliers..., le petit monde du Raid Afrique est convié à de savoureuses agapes par la SONATRACH. A deux pas des torchères infernales libérant dans les cieux une épaisse fumée noire, les acteurs du Raid Afrique débouchent dans une palmeraie où ont été dressées des Kheimas (tentes bandées des Touareg)...

*La Nouvelle République du Centre Ouest*  
(28 novembre 1973).

#### **TOZEUR. 26 novembre.**

L'imposant convoi qui se présente... à la frontière algéro-tunisienne de Bou Azoua, est au grand complet. La bonne

#### **GARDHAIA, 23rd November**

*The city is quite peculiar. The white and pastel-blue town is completely surrounded by walls, whose gates are closed at night, so that no stranger may enter (this is the holy town)...*

*La Gazette de l'Ile-de-France* (19th December 1973).

#### **OUARGLA, 24th November**

*Once again a "fantasia" was given in honour of the Run as it came in, on the camping ground where a tent had been erected for each group. The local population each night made welcome the people of the Run, who were now surrounded by crowds whereas they had long been alone on the tracks.*

*Michel Monhoeven - Centre Presse*  
(3rd December 1973).

#### **HASSI-MESSAOUD, 25th November**

*After having visited the oil wells in the greatest detail... the microcosm of the Africa Run were invited to a gastronomic meal by SONATRACH. Two steps from the infernal cressets releasing thick black smoke into the skies, the actors in the Africa Run*



Photo Richard (Citroën 1500)













Photo Brisou (Citroën 19.245)

humeur se lit sur les visages de ces « baroudeurs » amateurs : ils sont prêts à découvrir une nouvelle région africaine, un nouveau monde : la Tunisie.

Bernard Trenz - rédacteur  
(équipage 67)

#### KAIROUAN. 27 novembre.

Le jour était à peine levé, pourtant Nefta et Tozeur étaient déjà loin derrière. A l'aube, nous avons dit au revoir aux dernières oasis du voyage...

Nous avons laissé sur notre droite le chott El Djerid, étendue de boue salée, scintillant sous les premiers rayons du soleil levant... Nous venions d'abandonner définitivement la vision de terre où rien ne pousse.

Après quinze jours de désert, nous roulions vers la végétation... nous mîmes le cap sur l'amphithéâtre romain d'El Djem qui au tout premier abord nous impressionna par sa masse et son allure quelque

*found themselves in a palm oasis where stood Kheimas (the Tuareg's tautly stretched tents)...*

La Nouvelle République du Centre Ouest (28th November 1973).

#### TOZEUR, 26th November

*The awe-inspiring convoy arriving... at the Algerian-Tunisian border at Bou Azoua was at full strength. Happiness beamed from the faces of these amateur explorers: they were ready to discover a new region of Africa, a new world: Tunisia.*

Bernard Trenz - writer (team 67)

#### KAIROUAN, 27th November

*Day had barely broken, yet Nefta and Tozeur lay far behind us. We had said a dawn goodbye to the last oases of the trip... To our right, we had left Shott el Djerid, a lake of brackish mud, glittering in the first rays of the sun... We had just abandoned the earth where nothing will grow.*



Photo Brisou (Citroën 19.245)



peu écrasantes; marque d'une autre civilisation qui s'intègre parfaitement au paysage de ce pays, qui marque de son empreinte l'œuvre du vainqueur, la conquiert à sa façon avant de se retrouver lui-même.

Jacques Bonnier - rédacteur (équipe 67).

#### TUNIS. 28 novembre.

Après une nuit de repos ils se rendirent près du célèbre et harmonieux bassin des Aghlabides, immense réservoir d'eau destiné à alimenter la ville en eau potable. Une fantasia endiablée attendait les participants près de ce beau miroir naturel qui a fait chanter plus d'un poète de l'Islam. ... Enfin le Raid prit la route de Tunis et se regroupa à la station TOTAL de Hammanlif pour l'ultime ravitaillement

*After a fortnight in the desert, we were moving towards vegetation... we headed for the Roman amphitheatre at El Djem, which from the very first glimpse impressed us with its overwhelming mass and appearance — a vestige of another civilization in perfect harmony with this country's landscape, which places its imprint on the conqueror's handiwork, and in its own way conquers it before becoming itself once more.*

Jacques Bonnier - writer (team 67)

#### TUNIS, 28th November

*After a night's rest they moved close to the well known and harmonious Bassin des Aghlabides, a vast reservoir supplying the city with drinking water. A mad "fantasia" awaited the participants by this lovely natural mirror, sung by more than one poet of Islam.*



du voyage. Le soir, ce fut l'apothéose au cours d'une extraordinaire réception donnée par le conseil municipal de Tunis dans les jardins du bey Hussein.

Jean Bruno - Éclair Pyrénées  
(1<sup>er</sup> décembre 1973).

#### MARSEILLE. 30 novembre.

... L'ultime épreuve, la plus dure peut-être : ... la traversée de la Méditerranée... une tempête a surpris le bateau au beau milieu de la traversée...

Pendant ce temps, dans la cale, les 2 CV continuent à se balancer, comme elles l'ont fait inlassablement sur toutes sortes de terrains depuis un mois.

Ce sont elles sans doute, les grandes triomphatrices du Raid.

G. Ferrand - Les Dépêches  
(1<sup>er</sup> décembre 1973).

*... Finally the Run took the road to Tunis and foregathered at the TOTAL petrol station at Hammanlif for the last fill of the trip. In the evening came the grand finale, during an extraordinary reception given by the City Council of Tunis in the Bey Hussein gardens.*

Jean Bruno - Eclair Pyrénées (1st December 1973).

#### MARSEILLES, 30th November

*... The last trial, and perhaps the hardest: ... the crossing of the Mediterranean... a storm caught the ship half way across... Meanwhile in the holds, the 2 CVs went on swaying, as they had untiringly done over every sort of country for the past month. There is little doubt that they, in fact, were the conquering heroes of the Run.*

G. Ferrand - Les Dépêches (1st December 1973).







# Tornado sur le Bandama

**Au Marathon de la Côte-d'Ivoire, qui dispute au Rallye du Maroc le titre de « plus difficile du monde », Citroën classe trois voitures sur quatre et la GS 1220 confirme ses qualités.**

L'édition 1973 du Rallye du Bandama, encore appelé (très justement) Marathon de la Côte-d'Ivoire, était d'autant plus attendue cette année qu'en 1972 l'épreuve s'était révélée si difficile qu'aucun des concurrents n'avait pu la terminer.

Disputé du 28 au 30 décembre sur le même itinéraire, à peu de chose près, que l'an dernier : 3.897 km dont 3.540 de pistes à des moyennes imposées très élevées pour chaque étape (les pilotes n'arrivant pas à les réaliser sont pénalisés d'autant de minutes qu'ils ont de retard sur l'heure idéale fixée par les organisateurs, trop de retard entraînant la mise hors course, selon des délais variant avec les étapes), avec seulement quelques heures de repos théoriques (à supposer que les équipages arrivent à l'heure) à Bouaké, après 1.454 km, et à Daloa, après 3.206 km. Soit plus de cinquante heures de conduite sur des pistes trouées, défoncées, coupées de dos d'âne et de cassis, tour à tour boueuses ou couvertes de poussière sèche, pour atteindre l'impossible moyenne générale fixée à plus de 95 km/h. Au départ : 73 équipages, 17 marques, 10 nationalités.

Face à 13 Datsun dont 5 prototypes d'usine, à 12 Peugeot, dont 6 d'usine, à 9 Renault dont une R 17 d'usine, 2 Alpine dont une d'usine, 2 Lancia dont une Beta d'usine, 2 Volvo et 3 Saab d'usine, etc... Citroën présentait au départ : deux SM groupe V confiées à Neyret-Terramorsi et à Verrier-Umbricht, une DS 23 groupe II confiée à l'équipage autrichien Bochnicek-Kaja et une GS 1220, groupe II confiée à Laurent-Marché.

## Épreuve de pré-sélection : La Djibi

Le 26 décembre avait lieu une épreuve de pré-sélection pour déterminer l'ordre des départs des concurrents. Il s'agissait d'une course de côte d'environ 3 km 600 sur piste, comportant notamment un redoutable dos d'âne qui valut à plus d'un concurrent de se retrouver sur le toit.

***In the Ivory Coast Marathon, which disputes the Morocco Rally's right to be named "the toughest in the world", Citroën had three cars in, out of four, at the finish. the GS confirmed its worth.***

*The 1973 edition of the Bandama rally, also (and quite rightly) known as the Ivory Coast Marathon, was all the more looked forward to this year in that, in 1972, the test had proved so hard that not one of the competitors was in at the finish. Fought out between December 28 and 30 over the same course, or nearly so, as last year: 2421 miles, of which 2200 are mere tracks, at very high compulsory averages for each leg (drivers not managing to get in within time limits earn a penalty of as many minutes as they come in behind the ideal time as set by the organizers, excess delay being penalized by exclusion from the race, times and delays varying according to legs), and with in theory only a few hours of rest for the teams (on the assumption that they come in on time) at Bouaké, after 904 miles, and at Daloa, after 1992 miles. This means over 50 hours' driving over pitted, rutted tracks sprinkled with hogs' backs and bumps, now muddy, now deep in dry, choking dust, in order to reach the impossible overall average speed laid down — over 59 m.p.h. Starters: 73 teams, 7 marques, 10 nationalities.*

*Pitted against 13 Datsuns (5 works prototypes among them), 12 Peugeots (6 of them from the works), 9 Renaults, and among them one works R 17, 2 Alpines with one of them from the works, 2 Lancias with one ex-works Beta among them, 2 ex-works Volvos and 3 Saabs also from the works, were 4 Citroëns: 2 group V SMs in the hands of Neyret-Terramorsi and Verrier-Umbricht, one group II DS 23 entrusted to the Austrian team of Bochnicek-Kaja, and one group II GS 1220, in the hands of Laurent-Marché.*

## Preselection test : the Djibi

*On 26 December a preselection test was held to determine the order in which the competitors were to start. This was a hill-climb of just over 2 miles, on a track with, among other snares, a fearsome hog's back which caused more than one*





Photo Photivoire (Citroën 7.373)

Le meilleur temps (3 minutes 23 secondes 4/10<sup>e</sup>) fut réalisé par le Kenyen Mehta, avec un prototype Datsun 240 Z, suivi, à 7/10<sup>e</sup> de seconde seulement, par la Citroën SM de Guy Verrier. 3<sup>e</sup> : le pilote de Formule II et III Jabouille, sur Alpine 1800 S groupe V, 4<sup>e</sup> : Gérard Larrousse (Datsun 1800 groupe V). 5<sup>e</sup> : Tony Fall (Peugeot 504 groupe II). 6<sup>e</sup> : Brouns (3' 28'' 9, Alpine 1800). 7<sup>e</sup> : Robert Neyret (Citroën SM). 8<sup>e</sup> : Ambrosino (proto Datsun 240 Z). 9<sup>e</sup> : Piot (Renault 17 groupe V). 10<sup>e</sup> : Chasseuil (Datsun 1600 S). 11<sup>e</sup> : Richard Bochnicek (Citroën DS 23). 12<sup>e</sup> : Mikkola (Peugeot 504). 13<sup>e</sup> : Hermann (Datsun 1800). 14<sup>e</sup> : Assef (Peugeot 504). 15<sup>e</sup> : Claude Laurent (Citroën GS 1220)...

L'étonnante prestation de la GS dans cette course de vitesse enthousiasma les quelque 2.000 spectateurs qui se trouvaient là : quinzième sur 73, à 14 secondes seulement de la super-Datsun classée première!

### **La Boucle Abidjan-Abidjan : nuit et brouillard**

Mais le surlendemain, cette course de vitesse pure allait se prolonger pendant près de 4.000 km : le rallye proprement dit commençait.

Le 28 décembre, à 0 heure 01, 71 équipages

competitor to turn turtle. The best time (3 minutes 23.4 seconds) was made by the Kenyan Mehta, in a Datsun 240 Z prototype, followed with a lag of only 7/10 seconds by Guy Verrier's SM. 3rd: Formula II and III driver Jabouille in a group V Alpine 1800S; 4th: Gérard Larrousse (Group V Datsun 1800); 5th: Tony Fall (Group II Peugeot 504); 6th: Brouns (3'28.9'', Alpine 1800); 7th: Robert Neyret (Citroën SM); 8th: Ambrosino (Datsun 240 Z prototype); 9th: Piot (Group V Renault 17); 10th: Chasseuil (Datsun 1600 S); 11th: Richard Bochnicek (Citroën DS 23); 12th: Mikkola (Peugeot 504); 13th: Hermann (Datsun 1800); 14th: Assef (Peugeot 504); 15th: Claude Laurent (Citroën GS 1220)...

The astonishing performance of this GS in this speed test filled the 2000-odd spectators present with enthusiasm: 15th out of 73, only 14 seconds behind the super-Datsun which made first place!

### **The Abidjan-Abidjan loop : night and mist**

But, two days later, this speed test was to continue 2500 miles: the rally proper had then begun.

On 28 December, at one minute past midnight, 71 teams started out, at two-minute



prirent le départ, de deux minutes en deux minutes, pour la boucle Abidjan-Abidjan, trois étapes formant la première partie du Rallye (592 km).

Sept heures plus tard, au contrôle d'Abidjan, il ne restait déjà plus que 32 équipages en course. Pour la plupart d'entre eux, par cette nuit où la poussière mêlée au brouillard censurait toute la visibilité, le problème n'était pas de réussir les meilleurs temps mais simplement d'éviter de prendre plus de 1 h 30 de retard, fatidique délai de mise hors course. Beaucoup n'y parvinrent pas (34, exactement). Le meilleur fut Larousse (Datsun) qui n'encourut que 13' 27" 5 de pénalisations, devant Mehta (Datsun) 15' 23" 4, Fall (Peugeot 504) 21' 28" 1, Mikkola (Peugeot 504) 21' 35" 4, Bochnicek (Citroën DS 23) 24' 35", Chasseuil (Datsun) 29' 33" 1, Hermann (Datsun) 44' 37".

Les SM de Verrier et de Neyret avaient pris beaucoup de retard à la suite d'ennuis de circuits électriques. Ils étaient cependant toujours là. Neyret à 50 minutes de Verrier avait évité d'une minute la mise hors course, bien qu'ayant essayé de remonter dans la 3<sup>e</sup> étape Aboisso-Abidjan qu'il couvrit à 200 km/h. Marlène Cotton les fit pointer en avance, ils furent pénalisés d'autant, mais regagnèrent ainsi du temps sur leur délai de mise hors course. Réparées en hâte à Abidjan, les 2 SM, respectivement 15<sup>e</sup> et 33<sup>e</sup> au classement général, repartaient pour la quatrième étape, non moins difficile : Abidjan-Darhala, 483 km.

## L'exploit de la GS 1220 de Laurent

L'événement de cette boucle Abidjan-

intervals, on the Abidjan-Abidjan loop, three stretches forming the first part of the rally (367 miles).

Seven hours later, at the Abidjan checkpoint, there were already only 36 teams left in the race. For most of them, during this night in which the dust, added to the mist, almost totally obscured visibility, the problem was not to make the best time but to be content with not being over an hour and a half behind, this being the fateful span after which the race was over for the unfortunate team. Many did not manage it (34, to be precise). Fastest was Larousse (Datsun) who only earned 13' 27.5" penalties, in front of Mehta (Datsun), 15' 23.4", Fall (Peugeot 504), 21' 38.1", Mikkola (Peugeot 504), 21' 35.4", Bochnicek (Citroën DS 23), 24' 35", Chasseuil (Datsun), 29' 33.1", and Hermann (Datsun), 44' 37".

Verrier's and Neyret's SMs had lost a lot of time as a result of electric circuit trouble.

Nevertheless they were still in the running.

Neyret, 50 minutes behind Verrier, had avoided being put them out of the race by just one minute, although he had tried to make up for lost time in the 3rd stretch from Aboisso to Abidjan, which he covered at 125 m.p.h. or so. Marlène Cotton had them checked in in advance, and they accordingly earned penalty marks, but they were thus also able to pick up bonus time over that lag which might have put out of the race.

Repaired under high pressure at Abidjan, both SMs (which had respectively come in 15th and 33rd in the general classification) were able to set off on the fourth (and by no means the easiest) of the stretches: Abidjan-Darhala, 300 miles.



Photo Photivoire (Citroën 7.375)



Abidjan fut, sans conteste possible, la performance accomplie par Claude Laurent au volant de sa GS 1220. Sans jamais forcer, presque facilement pourrait-on dire, il réussit à placer sa petite voiture à la huitième place du classement général absolu, avec seulement 44' 37'' 6 de pénalisation, battant sans problème toutes les Alpine, les BMW, toutes les Peugeot sauf deux, les Renault, les Porsche, Lancia, Alfa Roméo, etc.

Quoi qu'il pût arriver par la suite, la GS, confirmant les étonnantes performances qu'elle avait accomplies au Rallye du Maroc (entre les mains du même Laurent ainsi que de Romaozinho), où, toujours avec Laurent, au Rallye de Nouvelle Calédonie (6<sup>e</sup> au classement général scratch), avait conquis définitivement sa place de vraie voiture de rallye, particulièrement des rallyes réputés les plus meurtriers pour les mécaniques.

L'empattement relativement court, l'étonnante suspension hydropneumatique, l'extraordinaire tenue de route de la GS, son extrême robustesse, lui permettent de compenser largement son infériorité en cylindrée et la mettent à même de faire jeu égal avec les véritables monstres de course auxquels, tranquillement et économiquement elle s'oppose sans complexe.

## Laurent's GS 1220 : a stirring feat

*Without any shadow of doubt, the outstanding event in this Abidjan-Abidjan loop run was the amazing feat of Claude Laurent at the wheel of his GS 1220. Without at any time overdoing it (one might almost say "easily") he managed to keep his small car in the 8th place of the absolute general classification with only 44' 37.6" time lag, beating flat (and without any special effort) all the Alpines, the BMWs, all Peugeots but for two, the Renaults, the Porsches, the Lancias, the Alfa Romeos... to name those only.*

*Whatever might thereafter happen, the GS, confirming the amazing performance it had put up in the Morocco Rally (in the hands of the same Laurent, and in those of Romaozinho) or yet, again in the hands of Laurent, in the New Caledonia Rally (6th in the Scratch General Classification), had finally earned its laurels as a true rally car — and more especially in rallies known for their murderous intent towards innocent little cars and their mechanical innards.*

*The relatively short wheelbase, the extraordinary hydropneumatic suspension and the quite astounding road-holding capacity of the GS, not to mention its sturdiness, allow*







Photo Lafuente (Citroën 7.370)

## Le destin attend au virage

Hélas, Laurent qui avait signé l'exploit de cette première boucle Abidjan-Abidjan, tout en ménageant sagement ses forces et celles de sa voiture pour la suite des événements, devait se trouver face à face, quelques kilomètres à peine après le départ de la 4<sup>e</sup> étape, avec le destin, qui avait pris pour la circonstance l'apparence d'un énorme Berliet ivoirien. Les vitesses respectives des deux véhicules n'étaient pas très élevées, mais le virage sans visibilité, la piste étroite sans possibilité d'échappatoire, ne laissait au pilote aucune chance d'éviter le choc. Il eut lieu. Pour la valeureuse GS, le rallye s'arrêtait là, au kilomètre 604.

Ces 604 km avaient suffi à la GS 1220 pour donner la preuve de ses étonnantes possibilités, à Claude Laurent pour établir combien il est à l'aise au volant de ce modèle.

## Au tiers de la course : Bochnicek en tête

Quatrième étape: Abidjan-Darhala, 483 km de piste à parcourir en cinq heures. Deux équipages seulement y réussissent : Bochnicek (Citroën DS 23) et Mikkola (Peugeot 504), ils n'encourent aucune pénalisation. Par contre les Datsun de Larrousse (1 h 21') et de Mehta (26') connaissent bien des ennuis et sont beaucoup retardées. Verrier et Neyret refont surface petit à petit. Le classement général est le suivant : 1<sup>er</sup> Mikkola (Peugeot) pénalisations totales : 21' 35" 4/10<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> : Bochnicek (Citroën) 24' 35", 3<sup>e</sup> : Chasseuil (Datsun) 30' 33" 1, 4<sup>e</sup> : Fall (Peugeot) 32' 28" 1, 5<sup>e</sup> : Mehta (Datsun) 41' 23" 4, 6<sup>e</sup> : Hermann (Datsun) 1 h 01' 37", 7<sup>e</sup> : Larrousse (Datsun) 1 h 34' 27" 5... etc. Verrier (Citroën) est 10<sup>e</sup> avec 2 h 04' 24" 1. Neyret ressurgit des profondeurs du classement pour se classer 16<sup>e</sup>. Il totalise 2 h 54' 29" de pénalisations. Il ne reste que 27 équipages.

*it to make up for its small "cc" capacity and fight on almost equal terms with racing monsters, which it is quite prepared to face without the slightest qualm.*

## Fate is just around the corner

*But, alas! Laurent, who had been the star turn of the Abidjan-Abidjan loop, while wisely saving up his own strength and that of his car for future use was, a mere few miles after the start of the fourth stretch, to meet nemesis which, for the purpose of the exercise, took on the appearance of an enormous Berliet lorry from the Ivory Coast. The respective speeds of both vehicles were not very high, but a sudden blind bend and a narrow track forbidding any hope of avoiding the oncoming lorry gave the driver no chance of avoiding collision. Sure enough, it took place. The valiant GS's rally stopped there, at kilometre 604.*

*These 604 km (375 miles) had been enough for the GS 1220 to give proof positive of its astounding possibilities, and for Claude Laurent to demonstrate how happy he felt at the wheel of this model.*

## Bochnicek in the lead one third of the way through the race

*Fourth stretch: Abidjan-Darhala, 300 miles of track to be covered within 5 hours. Only two teams managed it: Bochnicek (Citroën DS 23) and Mikkola (Peugeot 504), who thus earned no penalty marks. On the other hand Larrousse's and Mehta's Datsuns (respectively 1 hr 21' and 26') had many difficulties and were much delayed. Verrier and Neyret gradually came to the surface again. The general classification was: 1st Mikkola (Peugeot), total penalty marks 21' 35.4", 2nd Bochnicek (Citroën) 24' 35", 3rd Chasseuil (Datsun) 30' 33.1", 4th Fall (Peugeot) 32' 28.1", 5th Mehta (Datsun) 41' 23.4", 6th Hermann (Dat-*





Photo Photivoire (Citroën 7.374)

C'est alors, dans la 5<sup>e</sup> étape, la meurtrière boucle de 244 km, Darhala-Darhala, dans le Nord, que sonne l'heure de Bochnicek : tandis que la pluie inonde la piste et ajoute à l'épreuve une difficulté supplémentaire, il prend 3 secondes à Mikkola et, pour 4 dixièmes de seconde, après 1.319 km, il prend le commandement de la course : le classement général est le suivant : 1<sup>er</sup> : Bochnicek (Citroën) pénalisations : 1 h 15' 35'', 2<sup>e</sup> : Mikkola (Peugeot) 1 h 15' 35'' 4/10<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> : Fall (Peugeot) 1 h 17' 28'' 1, 4<sup>e</sup> : Chasseuil (Datsun) 1 h 22' 33'' 1, 5<sup>e</sup> : Mehta (Datsun) 1 h 35' 23'' 4, 6<sup>e</sup> : Hermann (Datsun) 2 h 03' 37'', 7<sup>e</sup> : Larousse (Datsun) 2 h 23' 27'' 5, etc. Verrier (Citroën) conserve sa 10<sup>e</sup> place avec 3 h 06' 24'' 1. Neyret, qui a réussi le même temps de Mikkola et Mehta, est 11<sup>e</sup> avec 3 h 48' 9''.

### Bochnicek toujours premier à Bouaké

135 km plus loin (Darhala-Bouaké, 6<sup>e</sup> étape), après 1.454 km de course, Bochnicek conservait la tête avec ses 4/10<sup>e</sup> d'avance sur Mikkola. Ni eux, ni Fall n'avaient encouru de pénalisation dans cette dernière étape. Le classement général n'avait pas changé : Neyret, avec 3 h 49' 29'' de pénalisations, était toujours 11<sup>e</sup>, derrière Verrier, 10<sup>e</sup> avec 3 h 09' 41''. Malgré le délai de mise hors course porté à 6 h 30, il ne restait plus que 18 équipages. Après les 3 heures d'assistance autorisées, ils allèrent se reposer quelques heures. Le 29 décembre, la première voiture devait partir à 3 h 33 du matin pour affronter la plus longue et sans doute la plus dure des étapes, la septième, Bouaké-Daloa, 1.752 km de piste impossible, par endroit inondée, longeant ou coupant et recoupant les fleuves Sassandra et Cavally, ainsi que les bras rouge ou blanc

*sun) 1 hr 01' 37'', 7th Larousse (Datsun) 1 hr 34' 27.5'', etc... Verrier (Citroën) was 10th with 2 hrs 04' 24.1''. Neyret climbed back from the depths of the classification to come in 16th with a total of 2 hrs 54' 29'' penalty marks. Only 27 teams were still in the running.*

*And now, during the 5th stretch, over the murderous 152-mile Darhala-Darhala loop; in the north, Bochnicek's hour of glory was to come: with rain soaking the track and adding yet one more difficulty to the course, he took 3 seconds off Mikkola and, with only 0.4 sec. in hand, took the lead after 819 miles: the general classification now stood as follows: 1st Bochnicek (Citroën), penalty marks 1 hr 15' 35'', 2nd Mikkola (Peugeot) 1 hr 15' 35.4'', 3rd Fall (Peugeot) 1 hr 17' 28.1'', 4th Chasseuil (Datsun) 1 hr 22' 33.1'', 5th Mehta (Datsun) 1 hr 35' 23.4'', 6th Hermann (Datsun) 2 hrs 03' 37'', 7th Larousse (Datsun) 2 hrs 23' 27.5'', etc. Verrier (Citroën) was still in the 10th position with 3 hrs 06' 24.1''. Neyret, who had made the same time as Mikkola and Mehta, was 11th with 3 hrs 48' 9''.*

*84 miles further on (Darhala-Bouaké, 6th stretch), after 901 miles' racing, Bochnicek remained in the lead with 4/10 sec. better than Mikkola. Neither they nor Fall had been awarded penalty marks during this last stretch. The general classification had remained unchanged: Neyret, with 3 hrs 49' 29'' penalty marks remained 11th, behind Verrier, 10th with 3 hrs 09' 41''. Despite the fact that the time lag required to be put out of the running had been raised to 6 hrs 30', only 18 teams were still in the race.*

*After 3 hours' authorized assistance, they went off to take a few hours rest.*

*On 29 December, the first car was to leave at 3.33 a.m. to face the longest*



du Bandama, au Sud-Est du pays. Le tout à près de 80 km/h de moyenne! Délai de mise hors course : 4 h 30.

## **Un cauchemar de 1.752 km : Bouaké-Daloa**

Départ de nuit, arrivée de nuit et, entre les deux, la plus longue journée du rallye. La plus éprouvante aussi : une piste impossible et parfois même, entre Gabouo et Ibogüé par exemple, une soixantaine de kilomètres pour ainsi dire en tout terrain. 1.752 km de piste inondée, où de profondes mares d'eau et de boue cachent des trous et des grosses pierres, des gués, des montagnes russes, des petits ponts primitifs en planches glissantes à clairevoie, qu'il faut franchir sans ralentir mais en visant bien. Tout cela en 18 h 33 de conduite ininterrompue.

Pas de contrôle horaire entre Bouaké et Daloa, mais dix contrôles de passage, qui permettent seulement de savoir quel équipage est encore en course et s'il a de l'avance ou du retard, sans pourtant qu'on puisse établir de classement précis avant Daloa.

C'est ainsi qu'au contrôle de passage d'Odienné, au kilomètre 1.926, c'est-à-dire presque à la moitié du rallye, on a su que Bochnicek conservait le contrôle des opérations : il passait avec plus d'une demi-heure d'avance, ainsi que Neyret (SM), Larrousse et Mitri (tous deux sur Datsun), Assef (Peugeot), Verrier (SM) et Hermann (Datsun) avaient environ un quart d'heure d'avance. Mais Mikkola (Peugeot), le principal rival de Bochnicek au classement de Bouaké, avait près d'une demi-heure de retard, Chasseuil (Datsun) plus d'un quart d'heure, Mehta trois quarts d'heure, la boîte de vitesses de son monstre connaissant quelques défaillances. Quant à Fall, sa direction cassée l'avait contraint à l'abandon, de même que de nombreux autres, puisque 12 concurrents seulement purent pointer à Odienné.

366 km plus loin, au contrôle de passage de Douékoué, ils n'étaient plus que onze, Bochnicek toujours en tête avec une heure d'avance. Également très en avance, mais toujours à 1 h 23' de Bochnicek au classement général : Larrousse. Neyret, Hermann, Mikkola, ont une demi-heure d'avance. Mehta, Verrier, Assef et Mitri sont à peu près dans les temps. Deux femmes, Claudine Trautmann et Marianne Hoepfner (504) pointent très en retard. Chasseuil a disparu sur sortie de route causée par le bris d'une roue. La moitié de l'étape n'est pas encore franchie. Un terrible orage menace.

## **Huit rescapés seulement à l'arrivée**

De Douékoué, Larrousse et Hermann étaient partis le volant entre les dents,

*and probably the toughest stretch, the seventh, Bouaké-Daloa, 1089 miles of an impossible track, flooded in parts, running along or across the rivers Sassandra and Cavally, and also the red or white arms of the Bandama, in the south-eastern part of the country. All this at an average speed of almost 50 m.p.h. Time-lag allowance: 4 hrs 30'.*

## **A 1089-Mile nightmare : Bouaké-Daloa**

*Night start, night finish — and, in between, the longest day of the rally. Likewise the most gruelling: an impossible track and, indeed, between Gabouo and Ibogüé, for instance, some 45 miles of real cross-country stuff. 1089 miles of flooded tracks, with deep water and mud-pools hiding holes and great sharp rocks; fords and switchbacks, small primitive plank bridges, slithery and with disjointed boards, which have to be cleared — but your aim had better be good! This in just 18 hrs 33' of uninterrupted driving.*

*No hourly check-points between Bouaké and Daloa, but ten passage check-points, just to know what teams are still in the fray and whether they are ahead of time or behindhand — but without a final classification being possible before Daloa. Thus, at the Odienné check-point (kilometre 1926, i.e. after 1197 miles, or rather less than half-way to the end), it became known that Bochnicek was still dominating the situation: he had over half an hour's start over the prescribed time as did Neyret (SM); Larrousse and Mitri, (both in Datsuns), and Assef (Peugeot). Verrier (SM) and Hermann (Datsun) were about a quarter of an hour ahead. On the other hand Mikkola (Peugeot), chief rival of Bochnicek at the Bouaké classification, had acquired the best part of half an hour's lag, Chasseuil (Datsun) a quarter of an hour, Mehta three quarters of an hour, his monster-car's gearbox having given a bit of trouble. As for Fall, his steering, which had broken down, had caused him to throw up the sponge — as indeed did many others, for only 12 competitors were able to check in at Odienné.*

*Another 227 miles on, at the Douékoué check-point, only eleven strove on, and Bochnicek was still in the lead with about an hour's start. Also forging ahead, but way behind Bochnicek — 1 hr 23' — in the general classification, came Larrousse. Neyret, Hermann, Mikkola, all half an hour ahead of time. Mehta, Verrier, Assef and Mitri were just about making it within the prescribed limits. And a couple of girls, Claudine Trautmann and Marianne Hoepfner (in a 504), checked in with considerable delay. Chasseuil was there no more: he had left the road after breaking a wheel. The stretch wasn't half finished. But a frightful storm was in the offing.*



| Classement par étape | Course de côte la Djibi                                                    | 1 <sup>re</sup> étape : Abidjan-Abengourou 235 km : 2 h 21        | 2 <sup>e</sup> étape Abengourou-Abisso 235 km : 2 h 21              | 3 <sup>e</sup> étape Abisso-Darhala 122 km : 1 h 13                                | 4 <sup>e</sup> étape Abidjan-Darhala 483 km : 4 h 50 | 5 <sup>e</sup> étape : Darhala-Darhala 244 km : 2 h 26 | 6 <sup>e</sup> étape Darhala-Bouaké 135 km : 1 h 22 | 7 <sup>e</sup> étape : Bouaké-Daloa 1.752 km : 18 h 33 | 8 <sup>e</sup> étape : Daloa-Abidjan 691 km : 6 h 54 | Classement général (total des pénalisations) |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 1 <sup>er</sup>      | Mehta (Datsun) 3' 23" 4                                                    | Mehta (Datsun) 2 h 21                                             | Larousse (Datsun) 2 h 31                                            | Laurent (Citroën GS) 1 h 13                                                        | Bochnicek (Citroën) 4 h 50                           | Fall (Peugeot) 3 h 11                                  | Bochnicek (Citroën) 1 h 22                          | Larousse (Datsun) 18 h 33                              | Bochnicek (Citroën) 6 h 54                           | Hermann (Datsun 1800) 2 h 31' 37"            |
| 2 <sup>e</sup>       | Verrier (Citroën) 3' 24" 1                                                 | Larousse (Datsun) 2 h 21 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                  | Mehta (Datsun) 2 h 33                                               | Bochnicek (Citroën) 1 h 13 (ex-æ.)                                                 | Mikkola (Peugeot) 4 h 50 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)     | Larousse (Datsun) 3 h 15                               | Mikkola (Datsun) 1 h 22 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)     | Hermann (Datsun) 18 h 55                               | Hermann (Datsun) 6 h 54 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)      | Larousse (Datsun 1800 S) 2 h 38' 27" 5       |
| 3 <sup>e</sup>       | Jabouille (Alpine) 3' 24" 2                                                | Fall (Peugeot) 2 h 21 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                     | Bochnicek (Citroën) 2 h 38                                          | Mehta 1 <sup>er</sup> (Datsun) 1 h 13 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                      | Chasseuil (Datsun) 4 h 51                            | Bochnicek (Citroën) 3 h 17                             | Fall (Peugeot) 1 h 22 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)       | Assef (Peugeot) 19 h 38                                | Larousse (Datsun) 6 h 54 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)     | Bochnicek (Citroën DS23) 3 h 18' 35"         |
| 4 <sup>e</sup>       | Larousse (Datsun) 3' 27" 5                                                 | Piot (Renault) 2 h 21 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                     | Mikkola (Peugeot) 2 h 39                                            | Larousse (Datsun) 1 h 13 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                                   | Fall (Peugeot) 5 h 02                                | Chasseuil (Datsun) 3 h 18                              | Neyret (Citroën) 1 h 21 (avance)                    | Bochnicek (Citroën) 20 h 36                            | Mitri (Datsun) 6 h 54 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)        | Mitri (Datsun 1600 S) 5 h 11' 41"            |
| 5 <sup>e</sup>       | Fall (Peugeot) 3' 28" 1                                                    | Mikkola (Peugeot) 2 h 21 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                  | Fall (Peugeot) 2 h 39 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                       | Hermann (Datsun) 1 h 13 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                                    | Hermann (Datsun) 5 h 08                              | Neyret (Citroën) 3 h 20                                | Larousse (Datsun) 1 h 23                            | Mitri (Datsun) 20 h 37                                 | Neyret (Citroën) 7 h 05                              | Neyret (Citroën SM) 6 h 26' 29" 9            |
| 6 <sup>e</sup>       | Brouns (Alpine) 3' 28" 9                                                   | Chasseuil (Datsun) 2 h 24                                         | Chasseuil (Datsun) 2 h 44                                           | Chasseuil (Datsun) 1 h 13 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                                  | Mehta (Datsun) 5 h 16                                | Mehta (Datsun) 3 h 20 (5 <sup>e</sup> ex-æ.)           | Verrier (Citroën) 1 h 25                            | Neyret (Citroën) 20 h 59                               | Mme Trautmann (Peugeot) 7 h 12                       | Verrier (Citroën SM) 7 h 09' 24" 1           |
| 7 <sup>e</sup>       | Neyret (Citroën) 3' 29" 9                                                  | Bochnicek (Citroën) 2 h 25                                        | Hermann (Datsun) 2 h 50                                             | Brouns (Alpine) 1 h 13 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                                     | Verrier (Citroën) 5 h 22                             | Mikkola (Peugeot) 3 h 20 (5 <sup>e</sup> ex-æ.)        | Hermann (Datsun) 1 h 26                             | Verrier (Citroën) 22 h 01                              | Verrier (Citroën) 7 h 26                             | Mme Hopfner (Peugeot 504) 9 h 20' 48" 1      |
| 8 <sup>e</sup>       | Ambrosino (Datsun) 3' 30" 6                                                | Laurent (Citroën GS) 2 h 32                                       | Laurent (Citroën GS) 2 h 51                                         | Mikkola (Peugeot) 1 h 13 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                                   | Neyret (Citroën) 5 h 22 (7 <sup>e</sup> ex-æ.)       | Mitri (Datsun) 3 h 26                                  | Mitri (Datsun) 1 h 27                               | Mme Hopfner (Peugeot) 22 h 12                          | Mme Hopfner (Peugeot) 7 h 52                         | Mme Trautmann (Peugeot 504)n 10 h 18' 12" 2  |
| 9 <sup>e</sup>       | Piot (Renault) 3' 31" 0                                                    | Hermann (Datsun) 2 h 33                                           | Curien (Renault) 2 h 57                                             | Fall (Peugeot) 1 h 13 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                                      | Assef (Peugeot) 5 h 24                               | Assef (Peugeot) 3 h 26 (8 <sup>e</sup> ex-æ.)          | Assef (Peugeot) 1 h 27 (8 <sup>e</sup> ex-æ.)       | Mme Trautmann (Peugeot) 22 h 46                        | —                                                    | —                                            |
| 10 <sup>e</sup>      | Chasseuil (Datsun) 3' 33" 1                                                | Mitri (Datsun) 2 h 35                                             | Touroul (Simca) 2 h 57 (9 <sup>e</sup> ex-æ.)                       | Garenthon (Peugeot) 1 h 13 (1 <sup>er</sup> ex-æ.)                                 | Mitri (Datsun) 5 h 27                                | Verrier (Citroën) 3 h 28                               | Chasseuil (Datsun) 1 h 28                           | —                                                      | —                                                    | —                                            |
|                      | 11 <sup>e</sup> : Bochnicek 3' 35" 0<br>15 <sup>e</sup> : Laurent 3' 37" 6 | 18 <sup>e</sup> Verrier 2 h 49<br>47 <sup>e</sup> : Neyret 3 h 36 | 11 <sup>e</sup> : Neyret 2 h 49<br>26 <sup>e</sup> : Verrier 3 h 13 | 18 <sup>e</sup> : Verrier 1 h 04 (avance)<br>28 <sup>e</sup> : Neyret 58" (avance) | Laurent : accident                                   | —                                                      | —                                                   | —                                                      | —                                                    | —                                            |

dépassant Bochnicek qui, fidèle à son tableau de marche, conduisait vite certes, mais en cherchant à ménager sa voiture. C'est alors que la tornade s'abattit, noyant tout sous des trombes d'eau. En quelques minutes la piste fut transformée en rivière en crue. Larousse et Hermann en avant, continuaient à filer devant la tourmente, mais derrière eux tous les autres équipages étaient plongés au cœur même de l'orage.

Bochnicek, en dépit de ces nouvelles difficultés, réussit à conserver son avance au classement jusqu'à 150 km environ avant Daloa. C'est alors que, dans les sifflements du vent, le fracas des branches abattues, dans la nuit noire striée en tous sens par les rafales de pluie, il perdit la piste et alla s'échouer dans une mare profonde. Au prix d'efforts difficiles à imaginer il parvint à en sortir. Trop tard : lui qui avait si brillamment conduit le bal du Bandama pendant 2.000 km sur les 4.000 du parcours, avait perdu sa place de leader. 150 km plus loin, Larousse avait pointé au contrôle dans les temps, Hermann avec 22 minutes de retard seulement. Quand Bochnicek réussit à rejoindre, derrière Assef, il avait 2 h 03' de retard. Ils étaient 9 à parvenir à Daloa.

Restait la dernière étape : Daloa-Abidjan, 691 km en principe plus faciles. L'orage qui continuait les rendit moins faciles mais ne réussit cependant pas, sauf pour Assef qui éclata son moteur à quelques kilomètres de l'arrivée, à changer le classement général : 1<sup>er</sup> : Hermann-Schuller (Datsun 1800 S groupe 2) 2 h 31' 37", 2<sup>e</sup> : Larousse-Dreyfus (Datsun 1800 S groupe 5) 2 h 38' 27", 3<sup>e</sup> : Bochnicek-Kaja (Citroën DS 23 groupe 2) 3 h 18' 35", 4<sup>e</sup> : Mitri-Karam (Datsun 1800 S groupe 5) 5 h 11' 41", 5<sup>e</sup> : Neyret-Terramorsi (Citroën SM groupe 5) 6 h 26' 29", 6<sup>e</sup> : Verrier-Umbrocht (Citroën SM groupe 5) 7 h 09' 24", 7<sup>e</sup> : Mmes Hopfner-Vanoni (Peugeot 504 groupe 1) 9 h 20' 48",

## Only eight survivors at the finish

*From Douékoué on, Larousse and Hermann had "taken the wheel between their teeth" and overtaken Bochnicek who, faithful as ever to his time schedule, was driving fast (that's for sure), yet sparing his car.*

*This was the time the tornado decided to break, swamping everything in sheets of torrential rain. A few minutes, and the track was a track no longer, but a raging stream in flood. Larousse and Hermann, who were ahead, managed to stay in front of the storm but, behind them, all the other teams were in the heart of the hurricane. Despite these new setbacks Bochnicek succeeded in retaining his lead until rather under one hundred miles from Daloa. Then, amid the whistling wind, the sharp crack of storm-stricken branches, in the dark night streaked in all directions by bursts of rain, he lost the track and ended wallowing in a deep pool of water. After efforts at which the imagination boggles, he managed to extract himself. Too late, however: he, who had for 1250 miles of the 2500 of the course led the Bandama Ball, had now lost his leading position. Some 90 miles further on, Larousse had checked in within time limits, and Hermann with only 22 minutes' lag. When Bochnicek managed to check in himself, behind Assef, he was 2 hrs 03' late. Only 9 got through to Daloa. There yet remained the last stretch: Daloa-Abidjan, 429 miles of supposedly easy running. The storm, which had not subsided, made the leg more difficult but did not manage (except for Assef whose engine broke up a few miles from the finish) to change the general classification: 1st Hermann-Schuller (Datsun 1800 S, group 2), 2 hrs 31' 37"; 2nd Larousse-Dreyfus (Datsun 1800 S, group 5) 2 hrs 38' 27"; 3rd Bochnicek-Kaja (Citroën DS 23 groupe 2) 3 hrs 18' 35"; 4th Mitri-Karam (Datsun 1800 S, group 5), 5 hrs 11' 41";*



8<sup>e</sup> : Mmes Trautmann-Palayer (Peugeot 504 groupe 1) 10 h 18' 12''.

## Le « Bandama » a tenu ses promesses

Que le Marathon du Bandama ait tenu ses promesses et soit, avec l'aide d'une météorologie déchaînée, devenu en décembre 1973 l'une des plus belles et aussi l'une des plus difficiles épreuves automobiles du monde, c'est désormais un fait avéré.

Les sportifs retiendront les noms des huit pilotes qui ont su triompher de tant de difficultés accumulées tout au long de 8.000 km de piste.

Mais les utilisateurs d'une automobile ne manqueront pas de s'intéresser aux voitures qui ont pu revenir à bon port. En effet, le Bandama et son festival infiniment répété de trous, ornières, rochers, gués, dos d'âne, ponts coupés, troncs d'arbres abattus; à travers la poussière, la boue, l'eau, sous le soleil brûlant ou la tornade déchaînée, le Bandama pousse les véhicules qui y participent à leur extrême limite de résistance et constitue par là même, pour eux, un test d'endurance maximum.

C'est pourquoi les résultats techniques de la course ne sont pas moins passionnants que son résultat sportif : sur 73 voitures inscrites au départ, huit seulement à l'arrivée!

Citroën pour sa part, sur six voitures au départ (quatre engagées par l'usine deux engagements privés locaux), en ramène trois, alors que les autres marques n'enregistrent que trois voitures sur 13 et deux voitures sur 12 : de très loin, Citroën vient en tête du classement au pourcentage. Par delà les aléas de la course, la chance ou la malchance des pilotes, c'est un résultat d'ensemble qui souligne les qualités d'une marque et qu'on peut à juste titre extrapoler à la totalité des modèles de sa production.

5th Neyret-Terramorsi (Citroën SM, group 5) 6 hrs 26' 29''; 6th Verrier-Umbrecht (Citroën SM, group 5) 7 hrs 09' 24''; 7th Mrs Hoepfner-Mrs Vanoni (Peugeot 504, group 1) 9 hrs 20' 48''; 8th Mrs Trautmann-Mrs Palayer (Peugeot 504, group 1) 10 hrs 18' 12''.

*That the Bandama Marathon should have held its promise and should, ably abetted by mad meteorology, have become one of the finest and also one of the toughest motor-car tests in the world, is now a fact inscribed in the tablets of History.*

*Motoring sports fans will long keep in mind the names of the eight drivers who managed to overcome all the difficulties heaped up over 5000 miles of tracks.*

*But again, car users will not fail to have their interest aroused by such automobiles as managed to make the finish — safely. For the Bandama, and its ever-repeated festival of pot-holes, ruts, rocks, fords, hogsbacks, broken bridges, horizontal tree-trunks — through dust, mud, water, burning sun or howling hurricane — the Bandama, we said, takes the vehicles partaking in its mad merry-go-round to the very limits of their endurance and, in so doing, makes up a test unequalled for all-over sturdiness.*

*This is why the technical results of the race are no less fascinating than its sporting results: out of 73 cars in at the start, only 8 in at the finish!*

*For its part Citroën, out of 6 cars at the start (four entered by the Works, two entered by local private owners) had three in at the finish, whereas the other marques only had three cars in out of 13 and two cars out of 12: thus, and by a very long chalk, Citroën came in first in the percentage classification. Beyond the hazards of the race, the good or bad luck of the drivers, this was an overall result highlighting the quality of a marque — and one which may justifiably be extrapolated to all that marque's production models.*



Photo-Lafuente (Citroën 7368)



# CHEZ L'ANTIQUAIRE

*Citroën 15 CV  
Berline traction-avant 1939*

La « 15 » fut présentée en mars 1939. Elle reprenait en six cylindres les cotes d'alésage et de course des « 11 » et des « 22 ». Elle offrait des performances égales à celles de ses rivales Ford et Renault, avec une cylindrée de 2,867 cc. Sa tenue de route est encore remarquable aujourd'hui et c'est avec justesse qu'elle fut baptisée « La reine de la route ». Elle est très recherchée des collectionneurs. Sa clientèle était composée de connaisseurs qui appréciaient son confort, sa rapidité et sa douceur de conduite. Sa production fut de 2.000 unités avant la guerre. Son prix en berline 5 ou 6 places : 36.300 F.

**FICHE TECHNIQUE** : Citroën 15 - Six « G ». Puissance fiscale 16 CV. **MOTEUR** : type 15-six G moteur tournant à gauche (à droite vu du conducteur) - 6 cylindres en ligne - chemises humides amovibles, fonte traitée. Alésage 78 mm, course 100 mm. Cylindrée : 2.867 cc. Puissance réelle 77 CV à 3.800 t/m. Taux de compression : 6,3. Vilebrequin : fixation sur volant moteur par plateau à 6 trous lisse. Couronne de démarreur : montée sur moyeu de damper plein et disque d'insonorisation. Soupapes verticales en tête commandées par culbuteurs à sec. Carburateur : inversé, à double corps. **BOITE DE VITESSES** : située entre le moteur et le radiateur - 3 vitesses, dont 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> silencieuses et synchronisées, levier de commande sur tableau de bord. **TRANSMISSIONS** : aux roues AV par demi-arbres à 2 joints de cardan dont l'un double (homocinétique) côté roue et manchon coulissant. Amortisseurs « Bibax ». **FREINS** hydrauliques Lockheed. **DIRECTION** : à crémaillère. Fusées non porteurs. **PNEUS** de 185 x 400. **CHASSIS** : voie AV et AR : 1,48 m - longueur : 4,76 m (berline) - poids 1.325 kg. **PERFORMANCES** : vitesse maximale : 130 km/h. Consommation : 13 l. environ aux 100 km.

*The "15" was unveiled in March 1939. With a six-cylinder engine, it used the same bore and stroke as the "11" and the "22". It could fight on equal terms with its Ford and Renault rivals, with a swept volume of 2,867 cc. Even by present day standards its road-holding powers are remarkable, and it is no mere fluke that it was termed "the queen of the road". It is still a big collector's item. Customers for this car were real connoisseurs who appreciated its comfort, its speed and its smooth driving qualities. Production: 2000 cars before the war. Price - as a 5 or 6-seater saloon : 36,600 francs.*

**TECHNICAL SPECIFICATIONS** : Citroën 15 - Six "G". French Treasury rating 16 CV. **ENGINE** : 15-six G-type engine with anti-clockwise revolution (clockwise from the driver's seat) - 6 in-line cylinders - removable wet liners, processed cast steel. Bore 3.071", stroke 3.937". Swept volume : 2,867 cc. Effective power : 77 HP at 3,800 r.p.m. Compression ratio : 6.3 : 1. Crankshaft : assembled to engine flywheel with a 6-hole smooth flange. Starter crown : fitted on a solid damper hub with soundproofing discs. Vertical overhead valves actuated by dry rocker arms. Carburer : twin-barrelled, inverted. **GEARBOX** : positioned between engine and radiator - 3-speed action, with silent synchro-mesh 2nd and 3rd, and the control lever on the fascia. **TRANSMISSION** : to front wheels through half-shafts with universal couplings (one of them double, or homokinetic), on the wheel side, and sliding splined sleeve. "Bibax" shock-absorbers. **BRAKES** : Lockheed hydraulic system. **STEERING** : rack-and-pinion type. Load-free steering swivels. **TYRES** : 185 x 400. **CHASSIS** : front and rear tracks : 4ft 10 1/4 ins. Length (saloon) 15 ft 7 1/2 ins. Weight : 2921 lbs. **PERFORMANCE FIGURES** : max. speed : 81 m.p.h. Consumption : approx 22 m.p.g.





*Citroën 15 cv Berline à traction avant - 1939*

Dessin : Oliver



