



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
Éditorial	3
Le Break GS	4
Chiffres de production	7
Gamme Citroën 1972	8
René Cotton	10
Édition Spéciale : le Raid P.P.P. ...	11
Échos	27
Photothèque : le Raid P.P.P.	32
Chez l'antiquaire : le coach 15 AL ..	34

contents :

	Page
<i>Editorial</i>	3
<i>The GS Estate Car</i>	4
<i>Production figures</i>	7
<i>The 1972 Citroën range</i>	8
<i>René Cotton</i>	10
<i>Special Edition : the P-P-P run</i> ...	11
<i>Snippets</i>	27
<i>Photo library : the P-P-P run</i>	32
<i>The antiquary's corner :</i>	
<i>the 15 AL "Coach"</i>	34

Rédaction, administration : Société Citroën, Service Relations publiques, 133 quai André Citroën, Paris XV*. Téléphone 828.70.00, (soixante lignes groupées) poste 3300. Télex n° 27817 Paris.



Photo de couverture : Un reflet, un soupçon de rousser glisse sur le paysage. Tout est si vert encore! Plus vert même des premières pluies. Sous le ciel hydrophile pousse la chlorophylle. Le vent d'Ouest se lève, les nuages s'élèvent, la feuille et l'herbe frémissent... C'est fini. Il faut ranger l'été de cette année. Un ultime geste, souple comme une caresse, mais déjà tendu comme un regret, vers le poulain des randonnées de liberté, et puis le break GS, rouge comme la vigne mûrissante, va partir sur les chemins des saisons déclinantes, merveilleusement, moelleusement équipé pour affronter leurs rigueurs, leurs rudesses et leur rugosité. Lisse et douce, stricte et nette : la GS habillée de neuf, habillée de break et de couleur brique. Sous son fard discret, derrière ses phares clairs, c'est une débutante encore un peu intimidée mais déjà triomphante : ses amoureux sont innombrables. Vous la rencontrerez page 4. Allez-y mais, pour ce premier rendez-vous, soyez sage et sachez vous conduire.

Cover photograph : A touch, a mere glint of russet in the landscape. And everything still so green! Greener than ever, in fact, after the first rains. Under the water-laden sky, chlorophyll still holds its own. The West wind rises, up come the clouds, leaf and grass quaver... and it's all over. This year's Summer must be tucked away. A final gesture, soft as a caress but already taut as a regret, towards the gambolling foal of roaming freedom, and the GS estate car, red as the ripening vines, will be off on the roads to declining seasons, wonderfully and delicately fitted out to face their blustery roughness. Smooth and soft, strict and neat : the GS in brand-new livery, an estate car of brick-red colour. Under subtle make-up, behind brilliant headlamps, it remains a debutante slightly intimidated but already triumphant : its admirers are legion. You'll meet the deb on page 4. Go ahead but, for this first date, be good. and try to behave... without too much — er — doive.

Photo Patrick Bertrand (Citroën 18 B1)

éditorial

L'Automne. C'est la rentrée. Une nouvelle classe d'automobiles est constituée : la promotion 1972. Pour Citroën, peu de nouveautés (On ne présente pas tous les ans deux modèles nouveaux en même temps). Rien de spectaculaire, mais du solide. On étoffe la production. 1971 sera une année de développement de la gamme renouvée : des améliorations sur les DS, de nombreuses options incorporées aux modèles de série (voir page 8), et surtout une nouvelle version de la GS : un break non moins élégant que la berline, aussi confortable, aussi robuste et permettant le transport de chargements volumineux (voir page 4). Mais l'automne, c'est aussi la fin des vacances. Pour quelque 1300 jeunes (18 à 30 ans) de France et d'ailleurs, ces vacances furent illuminées par le soleil de Darius : Paris-Persepolis-Paris, un raid de près de 14.000 km, plus de 500 2 CV, Dyane et Méhari, sur des routes neuves ou des pistes usées par des millénaires, en Grèce, en Turquie et en Perse, une grande aventure collective, colorée, passionnante, vivante, avec ses peines et ses joies, ses épreuves et ses satisfactions, ses enthousiasmes et ses déceptions, l'éblouissement d'immenses paysages, la découverte de contrées mal connues, de villes célèbres depuis des siècles et toutes chargées d'histoire; et surtout, surtout, le bonheur de nouvelles amitiés nouées. Rendez-vous page 11 pour prendre vous aussi le départ du raid Paris-Persepolis-Paris, notre Édition Spéciale lui est consacrée.

Autumn is back, with everyone back at work. A new class of cars is out : the 1972 vintage. For Citroën, nothing very much new (you can't present two new models at the same time every year!). Nothing spectacular, but plenty of basic soundness. Production will be more solid. 1972 will be a development year for the renovated range : improvements on the DSs, numerous optional features available on standard models (see page 8), and, more especially, a new version of the GS : an estate car not one jot less elegant than the saloon, just as comfortable and just as sturdy, but allowing the transport of bulky loads (see page 4). But Autumn also marks the end of the holidays. For about 1300 young people (aged 18 to 30), from France and many other countries, these holidays were lit by the Sun of Darius : for Paris-Persepolis-Paris, a run of close on 8,700 miles, more than 500 2 CVs, Dyanes and Mehara were out on new roads or on tracks worn out by the centuries, running through Greece, Turkey and Persia, a tremendous collective adventure, colourful, enthralling and alive, with its griefs and its joys, its trials and its satisfactions, its enthusiasms and its disappointments, the blinding glory of horizonless landscapes, the discovery of regions previously unheard-of, of cities known throughout the centuries and running over with History; and, above all the happiness of new-born friendships. Meet us on page 11 so that you too can be in at the start of the fabulous Paris-Persepolis-Paris run, to which our Special Edition is devoted.

BREAK GS



Photo Patrick Bertrand (Citroën 18 B 11)

Le break Citroën GS (5 portes) bénéficie de toutes les caractéristiques et de toutes les innovations techniques de la berline dont il est dérivé. Sans excéder les dimensions extérieures de celle-ci, il offre un volume intérieur considérablement accru ainsi qu'une grande facilité de chargement. C'est le seul break de sa catégorie qui soit doté à la fois d'une suspension hydro-pneumatique à hauteur constante quelle que soit la charge, de quatre freins à disques assistés à double circuit, d'une transmission semi-automatique en option. Plus pratique qu'une voiture de tourisme, plus élégant qu'un véhicule utilitaire, le break GS présente un registre de possibilités très étendu convenant à la fois au travail (voyageurs de commerce, artisans, commerçants, agriculteurs) et aux loisirs familiaux (bagages nombreux). Un geste suffit pour rabattre la banquette arrière et obtenir ainsi un vaste plateau (surface de 1,72 m²) situé très bas par rapport au sol (41,9 cm). Le volume disponible (1,51 m³)

The 5-door GS Estate Car has all the characteristics and all the technical innovations of the saloon from which it is derived. Without exceeding the latter's overall dimensions, it has considerably increased internal capacity combined with great ease of loading.

It is the only estate car in its category to be fitted at the same time with a hydro-pneumatic suspension maintaining constant road clearance irrespective of load, four dual-circuit power-assisted brakes, and an optional semi-automatic transmission. More practical than a touring car, smarter than a utility vehicle, the GS Estate Car has a very wide gamut of possibilities, suited both for work (sales representatives, craftsmen, shop-keepers, farmers) and for family leisure (large capacity for luggage). A single movement is enough to fold down the rear seat, thus forming a spacious platform (18.5 sq. ft) lying very low above ground level (19.7 ins.). The available volume (53.3 cu. ft) can be reached by either of the two side doors, or by the rear flap door measuring 2' 3 7/8" x 3' 6 1/2".

The total glazed area, 28 sq. ft, gives all the occupants the best possible all-round visibility. The windscreen, the six side windows and the rear window form a wide band of light round the vehicle's occupants, who can look out in all directions without any blind angles.

The GS Estate Car exists in three versions.

1-5-SEATER, 5-DOOR "CLUB" OR "COMFORT" GS ESTATE CAR

The fold-down rear seat is a standard feature, but the "Club" version can optionally be fitted with a fixed rear seat at no extra cost. The rear boot is lined with felt and its floor, the wheel housings and the backs of the fold-down seats are black-coated. The body and upholstery



Photo Patrick Bertrand (Citroën 18 B 17)

est accessible aussi bien par les deux portes latérales que par un grand auvent de 86 cm de hauteur et de 0,965 m de largeur.

La surface totale vitrée 2,60 m² procure la meilleure visibilité possible dans tous les sens à ses occupants. Le pare-brise, les six glaces latérales et la lunette arrière forment une véritable ceinture de lumière autour des occupants du véhicule qui ont vue dans toutes les directions.

Les teintes de carrosserie sont les mêmes que celles des berlines.

Le break GS existe en trois versions :

1 - BREAK GS, 5 PLACES, 5 PORTES « CLUB » OU « CONFORT »

La banquette arrière est rabattable, de série, mais la version « club » peut être équipée en option d'une banquette arrière fixe, sans modification de prix. Le coffre arrière est garni de feutre enduit noir sur le plancher, les passages de roues et le dossier des banquettes rabattables.

2 - COMMERCIALE, 5 PLACES, 5 PORTES « CLUB » OU « CONFORT »

Diffère du break par l'inscription réglementaire des poids, dimensions et surface sur le côté avant droit du véhicule. Ce modèle bénéficie en France de l'exemption de l'impôt annuel sur les sociétés. La banquette arrière est rabattable de série dans les deux versions « Club » et « Confort ».

3 - « SERVICE », 2 PLACES, 3 PORTES, CLUB ET CONFORT

C'est un utilitaire sans portes arrière latérales, et sans banquette arrière. Le plancher est plat jusqu'à l'arrière des sièges avant. Une séparation protège les places avant de la charge. Le plancher et la séparation sont garnis d'isorel stratifié, avec baguettes aluminium et chlorure de polyvinyle, noir sur le Club, peint sur le Confort.

La version Club est toujours vitrée (glace d'un seul tenant depuis le pied milieu jusqu'à la custode).

La version Confort est à panneaux tôlés.

colour schemes are the same as those of the saloons.

2-5-SEATER, 5-DOOR "CLUB" OR COMFORT COMMERCIAL MODEL

This differs from the Estate Car in that it bears the statutory weights, dimensions and ground area on the right forward side of the vehicle. In France, this model is exempt from the annual Company tax. The rear seat folds down in the standard "Club" and "Comfort" versions. The rear boot is felt-lined like that of the Estate Car.

The body and upholstery colour schemes are the same as those of the saloons.

3-2-SEATER, 3-DOOR "CLUB" AND COMFORT ESTATE CARS

This is a utility model without side doors at the back and without a rear seat. The floor is flat all the way to the back of the front seats, which are protected from the load by a partition. The floor and partition are lined with laminated hardboard, trimmed with aluminium and polyvinyl chloride on the "Club" model, and painted on the "Comfort" model.

The "Club" model is in every case glazed (one single sheet of glass from the centre pillar to the rear panel).

The "Comfort" version, on the contrary, has sheet-metal sides.

ACCESSORIES FITTED BY THE SALES NETWORK

For the Estate Cars and the Commercial model, a folding and removable rear shelf can be fitted by the members of the Citroën network at the time of the vehicle's delivery. This shelf, made in two parts assembled with hinges, is lined with black-tinted felt. It can be easily and quickly fitted or removed. When in the horizontal position, it gives a loading area of 7.5 sq. ft accessible from inside, the luggage compartment thus being isolated.

When folded, it frees the rear boot entirely.



ÉQUIPEMENT PAR LE RÉSEAU

Sur les breaks et les commerciales, une tablette arrière repliable et amovible pourra être montée à la demande par les membres du réseau Citroën lors de la livraison du véhicule. Cette tablette, en deux parties réunies par une charnière, est garnie de feutre enduit noir. Son montage ou sa dépose est aisé et rapide. En position horizontale, elle offre une surface de 70,5 dm² de chargement, accessible de l'intérieur, le compartiment à bagages se trouvant ainsi isolé. En position repliée, elle libère tout le coffre arrière.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Break et commerciale 5 portes, 5 places. Service 3 portes, 2 places. Carrosserie autoporteuse répondant aux normes de sécurité.

Moteur : Identique à celui de la berline GS. 4 cylindres à plat opposés deux à deux refroidis par air, à deux arbres à cames en tête. Cylindrée : 1 015 cm³ (74 × 59). Chambres hémisphériques. Soupapes en tête, arbres à cames en tête (1 par culasse) commandés par courroies crantées. Culasses et bloc cylindres en alliage léger. Carburateur compound (double corps) Solex 28 CIC. Rapport volumétrique : 9 (carburant : super). Puissance 61 ch SAE à 6 750 tr/mn, 55,5 ch DIN à 6 500 tr/mn. Couple : 7,5 m/kg SAE à 3 500 tr/mn, 7,2 m/kg DIN à 3 500 tr/mn. Alternateur 490 W (club), 390 W (confort). Batterie 30 A/h.

Transmission : Identique à celle de la berline. Traction avant. Transmission homocinétique. Embrayage monodisque à sec. Boîte 4 vitesses avant, toutes synchronisées, sans prise directe. Couple conique spiral : 8 × 35.

Suspension : Identique à celle de la berline, hydropneumatique sur 4 roues indépendantes. A l'avant chaque roue est articulée sur le châssis par un parallélogramme, le bras supérieur de chaque parallélogramme vient prendre appui sur le piston du cylindre de suspension. A l'arrière chaque roue est articulée par un bras sur un cadre d'essieu arrière lié élastiquement au châssis; le bras est

TECHNICAL SPECIFICATIONS

5-door, 4/5-seater Estate Car. Integral body complying with safety standards.

Engine : Identical to that of the GS sedan. Flat-four with opposed air-cooled twin cylinders.

Effective horsepower : 61 HP SAE at 6,750 r.p.m., 55.5 HP DIN at 6,500 r.p.m.

Suspension : hydropneumatic suspension on 4 independent wheels. At the front, each wheel is articulated to the chassis by a parallelogram, the upper arm of each parallelogram resting on the suspension cylinder piston. At the rear, each wheel is articulated by means of an arm on a rear-axle frame elastically mounted on the chassis; the arm is connected to a lever resting on the suspension cylinder piston. The upper arms of the front parallelograms are connected by a stabilizer bar. The same is true of the rear arms. Front and rear attitude correctors keep the vehicle at a constant height, irrespective of load. This height can be adjusted by means of a lever at the driver's right hand, thus making it possible to increase the ground clearance.

Braking : 4 power-assisted dual-circuit disc brakes, automatically adjusted to the load carried.

Steering : Identical to the sedan. Rack-and-pinion type. Steering column with two universal couplings. Lock diameter: 30' 9" (between kerbs). Gear ratio : 1/19.

Dimensions : Identical to the sedan. Length: 13' 6 1/4" Width: 5' 3". Height: 4' 5 1/10" (irrespective of load). Front track: 4' 6 1/4"; rear track: 4' 4 1/4". Width at shoulder level (front) : 4' 2 4/10"; (rear) : 4' 0 8/10". Width at elbow level (front) ; 4' 6 1/3"; (rear) : 4' 4 3/4".

Glazed areas : Windscreen: 8.29 sq. ft. 2 front windows: 4.74 sq. ft. 2 rear side windows: 4.84 sq. ft. 2 quarter-lights: 5.06 sq. ft. Rear window: 5.06 sq. ft. Total glazed area (Estate Car and Commercial models) : 28 sq. ft. Total glazed area ("Club" service Estate Car) : 28.5 sq. ft. Total glazed area ("Comfort" service Utility model) : 18.1 sq. ft.



Photo Patrick Bertrand (Citroën 18 B'19)

relié à un levier venant prendre appui sur le piston du cylindre de suspension. Les bras supérieurs des parallélogrammes avant sont reliés par une barre stabilisatrice. Il en est de même des bras arrière. Les correcteurs d'assiette avant et arrière maintiennent une hauteur constante du véhicule, quelle que soit la charge. Cette hauteur peut être réglée par un levier se trouvant à la main droite du conducteur, permettant d'augmenter la garde au sol.

Freinage : Identique à la berline, 4 freins à disques assistés à double circuit, adapté automatiquement à la charge.

Direction : identique à la berline, à crémaillère. Colonne de direction à deux cardans. Diamètre de braquage 9,38 m (entre trottoirs). Démultiplication 1/19.

Dimensions : identiques à la berline. Empattement : 255 cm. Longueur : 412 cm. Largeur : 160,8 cm. Hauteur : 134,9 cm (constante). Garde au sol : 15,4 cm (constante). Voie avant : 137,8 cm. Voie arrière : 132,8 cm. Largeur aux épaules : 128 cm (AV) - 124 cm (AR). Largeur aux coudes : 138 cm (AV) - 134 cm (AR).

Surfaces vitrées : Pare-brise : 77 dm². 2 glaces latérales avant : 44 dm². 2 glaces latérales arrière : 45 dm² (break service : 97 dm²). 2 glaces de custodes : 47 dm². Lunette arrière : 47 dm². Surface totale vitrée (break et commerciale) : 260 dm². Surface totale vitrée (break service vitré club) : 265 dm². Surface totale vitrée (break service tôle confort) : 168 dm².

Volumes et surfaces utilisables : Volume du coffre break et commercial : 710 dm³. Volume avec banquette arrière rabattue : 1510 dm³. Volume break service : 1660 dm³. Surface plancher break et commerciale 1,72 m², break service : 1,94 m².

Poids : en ordre de marche DIN, break et commerciale : 900 kg - 912 kg avec convertisseur. Break service vitré club : 895 kg - 907 kg avec convertisseur. Break service tôle confort : 875 kg - 887 kg avec convertisseur.

Poids total en charge : 1 320 kg. Poids remorquable : 800 kg.

Performances : vitesse maxi DIN (demi charge) : 145 km/h. Accélération (conducteur seul) : 0 - 400 m départ arrêté : 20,8 sec. 0 - 1000 m : 38,9 sec. 0 - 100 km/h : 18,8 sec. Consommation DIN : 9,3 litres. Avec convertisseur : Vitesse maxi DIN (demi charge) : 141 km/h. Accélération (conducteur seul) : 0 - 400 m départ arrêté : 22,4 sec. 0 - 1000 m : 41,5 sec. 0 - 100 km/h 21,2 sec. Consommation DIN : 10,3 litres.

Options : Radio. R 356 (modulation de fréquence), R 357 (amplitude). Appuie-tête tissu ou targa, sur Club, gauche ou droit, ceinture de sécurité AR (sauf «Service»). Pulseur d'air et lunette AR chauffante. Banquette arrière fixe (sur break club, sans modification de prix). Convertisseur de couple (même type que sur berline).



Photo Patrick Bertrand (Citroën 18 B 13)

Usable volumes and areas: *Volume of boot, Estate Car and Commercial model: 25 cu. ft. Volume with rear seat folded down: 58.6 cu. ft. Floor area, Estate Car and Commercial model: 18.5 sq. ft.; Utility model: 20.9 sq. ft.*

Weight: in working order (DIN standard), Estate Car and Commercial model: 1,984 lbs.-2,010 lbs. with torque converter. "Club" service Estate Car: 1,974 lbs.-2,000 lbs. with converter. "Comfort" service Utility model: 1,929 lbs.-1,955 lbs. with converter.

All up weight: 2,910 lbs. Tow load: 1,760 lbs.

Performance figures : maximum speed (DIN standards - half load): 90 m.p.h. Acceleration (driver alone): 0-400 metres from a standing start: 22.4 secs. 0-1,000 metres: 38.9 secs. 0-100 km/hr: 18.8 secs. DIN consumption: 31 m.p.g. With torque converter: Max. speed (DIN - half load): 87 m.p.h. Acceleration (driver alone): 0-400 m from a standing start: 22.4 secs.; 0-1,000 m.: 41.5 secs. 0-100: km/hr 21.2 secs. DIN consumption: 28 m.p.g.

Optional accessories : Radio: R 356 (FM), R 357 (AM). Fabric or targa head-rest, on "Club" models, for right or left front seats, rear safety belt (except on "service" models). Air pulser and rear view window heating. Fixed rear seat (on "Club" Estate Car, no extra cost). Torque converter.

PRODUCTION CITROEN		
9 mois 9 months	1971	1970
Voitures particulières Private cars	406.651	337.600
TOTAL CITROEN	477.351	386.570
Berliet	15.773	16.026
CITROEN-BERLIET	493.124	402.596

LA GAMME 1972

Les 2 CV, Dyane, Méhari, Ami 8, berlines GS et SM ne subissent pas de modifications fondamentales.

Par contre, les DS sont sensiblement modifiées : de nombreuses options sont incorporées aux modèles de série, l'équipement technique et l'aménagement intérieur sont encore améliorés ainsi que, pour certains modèles DS, les performances.

PERFORMANCES MODIFIÉES

Une augmentation de la puissance des moteurs équipant les DSpécial, permet d'obtenir 98 ch SAE à 5 750 tr/mn contre 91 ch SAE auparavant (soit 89 ch DIN à 5 500 tr/mn contre 81,5 ch DIN auparavant). Le rapport volumétrique est désormais de 8,75. Couple maxi SAE 15 m/kg à 3 000 tr/mn (couple maxi DIN 14,7 m/kg à 2 500 tr/mn). Les rapports de boîte sont aussi modifiés : 0,8823 sur la 3^e (contre 0,8285 auparavant) et 1,2727 en 4^e (contre 1,1739 auparavant). Les performances de la DSpécial se trouvent améliorées : la vitesse de pointe est de 163 km/h (contre 160), le kilomètre départ arrêté de 36''1 (contre 36''9 auparavant). La puissance des DSuper, DS 20, breaks et dérivés 20, passe de 103 ch SAE à 108 ch SAE à 5 750 tr/mn (soit de 91 ch DIN à 99 ch DIN à 5 500 tr/mn). Le couple maxi SAE est de 15,5 m/kg à 4 000 tr/mn (couple maxi DIN : 15,1 m/kg à 3 500 tr/mn). Le rapport de 3^e vitesse est modifié sur la DSuper mécanique à 4 vitesses : 0,8823 (contre 0,8518 auparavant). La vitesse maxi des DSuper et DS 20 passe à 169 km/h (contre 165 aupa-

The 2 CVs, Dyanes, Mehara, Ami 8, GS saloons and SMs will not undergo any fundamental changes.

The DSs, on the other hand, are quite appreciably modified: numerous optional features are built into the standard production models, and the technical equipment and interior fittings are yet further improved, as are the performance figures of the DSpecial, the DSuper, the DS 20 and 20 Estate Car.

BETTER PERFORMANCE FIGURES

An increase in the power of the engines fitted in the DSpecials makes it possible to obtain 98 HP SAE at 5,750 r.p.m. against 91 HP SAE previously (i.e. 89 HP DIN at 5,500 r.p.m. against 81.5 HP DIN before). The compression ratio is now 8.75 : 1. Maximum torque at 3,000 r.p.m. : 108.5 lb. ft SAE (max. torque at 2,500 r.p.m. : 106.3 lb. ft DIN). The gear-box gear ratios are also modified: 0.8823 in third (against 0.8285 previously) and 1.2727 in 4th (against 1.1739 previously). The DSpecial's performance figures are thus improved: the top speed is 101 m.p.h. against 99 m.p.h., while the kilometre, from a standing start, takes 36.1 secs against 36.9 previously.

The effective power of the DSupers, the DS 20s, 20 Estate Cars and derived models increases from 103 HP SAE to 108 HP SAE at 5,750 r.p.m. (or from 91 HP DIN to 99 HP DIN at 5,500 r.p.m.).

Maximum torque is 112.1 lb. ft SAE at 4,000 r.p.m. (max. torque 106.3 lb. ft DIN at 2,500 r.p.m.). The ratio of the 3rd gear

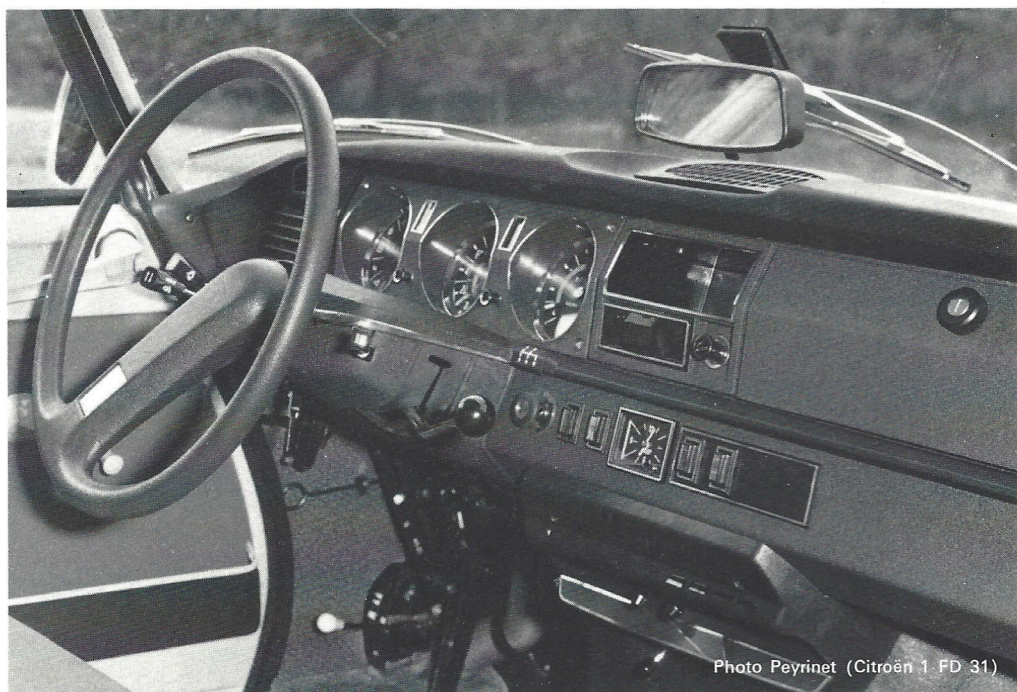


Photo Peyrinet (Citroën 1 FD 31)

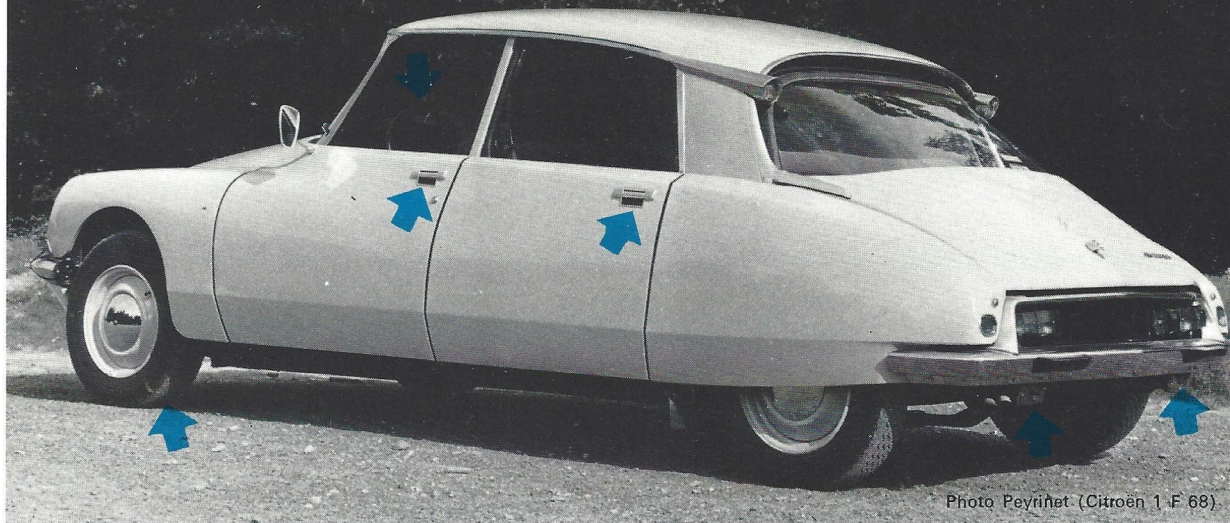


Photo Peyrinet (Citroën 1 F 68)

ravant) et le km départ arrêté à 34''9 pour la DSuper (contre 36''5 auparavant) et 36'' pour la DS 20 (contre 36''5 auparavant).

AMÉLIORATIONS TECHNIQUES

Des modifications ont été apportées aux modèles 1972, conformes aux nouvelles normes administratives : témoin d'usure des pneumatiques, renforcement de l'unit avant, serrure anti-burst.

D'autres améliorations répondent à un souci de confort et de sécurité accru : témoin d'usure de freins, ancrage pour ceinture ventrale de sécurité pour la place du milieu à l'arrière, verrou sur la boîte à gants, possibilité de condamner la porte arrière (enfants), nouveau vide-poches sur les portières avant, nouveaux accoudoirs de portes et nouveaux panneaux intérieurs sur DSpécial, DSuper et commerciale 20 et 21. Éclairage de l'antivol, éclairage de la boîte à gants, éclairage de la commande de chauffage, éclairage de l'allume-cigare, feux de recul, sur tous les modèles sauf DSpécial.

Le volant est garni de mousse et gainé sur tous les modèles DS à direction assistée. Une nouvelle commande de freins réduit l'effort au freinage, une nouvelle pédale de débrayage (modèles à commande mécanique) assure une meilleure position du pied. Nouvelles poignées de portes extérieures encastrées.

INCORPORATION DES OPTIONS

Afin de compléter l'équipement, de nombreuses options ont été incorporées à la fabrication de série :

- Avertisseurs à compresseur sur tous types (sauf DSpécial).
- Phares à iode et commande dynamique sur DSuper, breaks confort 20 et 21, familiale 20 et 21, commerciale 20 et 21, ambulance 20 et 21.
- Phares à iode avec commande dynamique et commande directionnelle (phares pivotant en virage) sur les DS 20, DS 20 Pallas, DS 21 berline et Pallas, à carburateur ou à injection.
- Lunette arrière chauffante sur les

is modified in the DSuper 4-speed mechanical gear-box model: 0.8823 (against 0.8518 previously). The top speed of the DSupers and DS 20s goes up to 105 m.p.h. (against 102.5 m.p.h. previously) and the time over a kilometre from a standing start drops from 36.5 to 34.9 secs for the DSuper and from 36.5 to 36 secs for the DS 20.

TECHNICAL IMPROVEMENTS

Modifications complying with the new administrative standards have been introduced on the 1972 models: tyre-wear gauge, strengthened front unit, anti-burst lock.

Other improvements are intended to improve comfort and safety: brake-wear gauge, fixing points for a waist-level safety belt for the middle portion of the rear seat, lock on the glove compartment, possibility of preventing the rear doors from being opened from inside (children), new cubby-holes for odds and ends in the forward doors, and new interior panels on the DSpécial, DSuper and 20 and 21 Commercial models. Light on the steering lock, light in the glove compartment, light on the heating control, light on the cigarette lighter, and backing lights, on all models except the DSpécial.

The steering wheel is lined with foam and leather-cased on all DS models with power-assisted steering.

A new brake control reduces the braking effort required, while a new clutch pedal (mechanical control models) ensures better foot position.

New sunk handles on the outside of the doors. 20 and 21 "Comfort" Estate Cars, 20 and 21 Family models 20 and 21 Commercial models, 20 and 21 Ambulances.

— Iodine headlamps with dynamic control and directional control (headlamps swivel when rounding bends) on DS 20s, DS 20 Pallas, DS 21 saloon and Pallas, carburettor or injection types.

OPTIONAL ACCESSORIES ON STANDARD PRODUCTION MODELS

In order to complete the fittings, many optional features are now built into the most part of standard production models :

DS 20 et DS 21, berlines et Pallas, à carburateur ou à injection.

— Pare-brise en triplex sur les DS 20 (cet équipement était déjà de série sur les DS 20 Pallas et toutes les DS 21).

— Accoudoir central à l'avant sur les DS 20 Pallas et les DS 21 Pallas, à carburateur et à injection.

— Siège du conducteur réglable en hauteur sur les DS 20 Pallas et les DS 21 Pallas, à carburateur ou à injection.

— Sièges avant inclinables sur les familiales et les commerciales DS 20 et DS 21.

— Compressor horns on all types (except DSspecial).

— Iodine headlamps and dynamic control
— Triplex windscreen on the DS 20s (this feature was already standard on the DS 20 Pallas and on all DS 21s).

— Central elbow-rest in front on DS 20s and DS 20 Pallas, carburetter or injection type.

— Height of driver's seat adjustable on DS 20 Pallas and DS 21 Pallas. Tilting backs on the front seats of the 20 and 21 Family and Commercial models.

RENÉ COTTON

Il a quitté tous ceux qui l'aimaient-et qui, le connaissant, pouvait ne pas l'aimer ? - le 25 juillet dernier. Sa discrétion était si grande, que c'est seulement en apprenant sa mort que beaucoup découvrirent la gravité de sa maladie. Jusqu'à ses derniers moments il ne cessa de se préoccuper de ce métier auquel il avait voué sa vie : la direction du service compétition Citroën. A l'usine ce fut la consternation. Tous avaient appris à apprécier les qualités de volonté, de ténacité, de simplicité, de dévouement, de cet homme de cœur et d'action qui semblait aussi solide physiquement qu'il l'était moralement et qui cachait avec une sorte de pudeur virile sa profonde bonté et sa délicatesse réelle sous des dehors parfois volontairement un peu rudes.

La perte est immense : depuis dix ans, il était le responsable de toutes les victoires en rallyes enregistrées par Citroën. Rarement on vit un chef de compétition aussi complet : travailleur infatigable, remarquable stratège, il savait toujours utiliser au mieux les moyens dont il disposait, il savait choisir les compétitions, les pilotes, les voitures qui convenaient. Son autorité n'était pas discutée. Elle était fondée sur une compétence jamais prise en défaut et que tous reconnaissent.

D'abord attiré par les sports de montagne (il fut plusieurs années membre de l'équipe de France de ski), il vint ensuite à l'automobile et de 1950 à 1960, participa à la plupart des grandes épreuves (il fut notamment deux fois vainqueur des 24 heures de Francorchamps, vainqueur à l'indice des 24 heures du Mans en 1959).

Directeur Sportif de l'Ecurie Paris-Ile de-France, il fut appelé en 1960 à constituer et à prendre en main le service Compétitions Citroën qu'il conduisit de succès en succès. Le dernier aura été, en avril, le Rallye du Maroc : la SM victorieuse pour sa première sortie, la coupe des constructeurs à Citroën pour la troisième année consécutive.

Tous ceux qui l'ont connu, s'associent à la grande douleur de sa femme, de ses enfants, de sa famille, de ses amis.

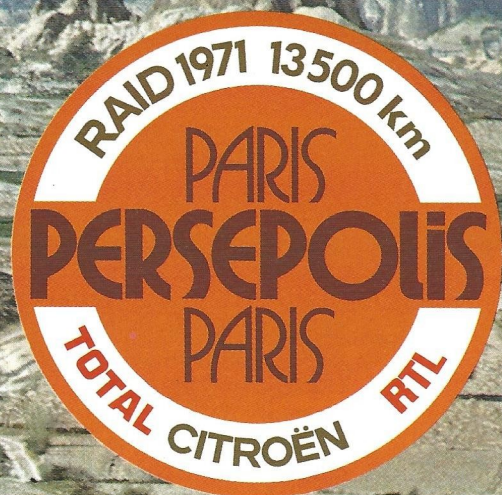


He has left all those who loved him - and who, knowing him, could help loving him ? - on 25th July last. His discretion was such that it was only on learning of his death that many discovered the gravity of his disease. Up to the very last, he devoted himself to the job to which he had dedicated his life : the management of Citroën's "Competitions" Department.

It is a severe loss : for the past ten years, he had been responsible for all the rally victories won by Citroën. Seldom has such a complete leader been seen in the world of competition : an indefatigable worker and a subtle strategist, he always knew how best to use the means at his disposal : he understood how to choose the appropriate trials, drivers and cars. His authority was never put in doubt : it was based on an unflinching competence recognized by all.

First attracted to mountain sports (he was a member of the French Ski Team for several years), he later came to cars and, between 1950 and 1960, took part in most of the major sporting events. Among other successes, he won the Francorchamps 24-hour race twice, and won the power index victory in the 1959 Le Mans 24 hours race. Chief Coach of the Paris-Ile-de-France racing stable, he was in 1960 called upon to build up and to take over the Citroën "Competitions" Department, which under his leadership went from one success to another.

The last was to be, in April, the Morocco Rally : the SM victorious in its first contest, and the Makers' Cup for Citroën for the third year in a row.



Prolégomènes à 2500 ans d'histoire

La cavalerie de Kourash (Cyrus) ! Des guerriers invincibles, soudés à leurs montures et comme elles brûlés de soleil et couverts de la poussière du désert. Leur galop ne cesse jamais, d'un bout à l'autre de la Perse. Et lorsqu'ils chargent, rien ne leur résiste : en quelques années, Cyrus bat le roi mède Astyage et s'empare d'Ecbatane, il vainc Cresus à Pterium, puis à Sardes, il conquiert la Cappadoce, libère Babylone ; à l'Est, il prend la Bactriane et la Sogdiane... Ce fut, cinq siècles avant l'ère chrétienne la constitution d'un des plus grands empires du monde : la Perse des Achéménides.

Venus du Caucase vers la fin du 2^e millénaire avant Jésus-Christ, des nomades Aryens s'étaient installés dans le Parsoua. Guerriers d'élite, ils vont devenir des organisateurs de génie et fonder la civilisation la plus raffinée que l'Orient ait jamais connue. Les Achéménides furent les premiers conquérants de l'histoire à se présenter comme les libérateurs des peuples qu'ils ralliaient et dont ils respectaient les langues, les coutumes et les religions.

Ils les administrent avec sagesse par l'intermédiaire de gouverneurs décentralisés : les satrapes. Ils donnent à leur Empire un éclat sans pareil.

En 521 av. J.-C, Daryaoush (Darius) monte sur le trône et en 19 batailles éclairs, il reconstruit le domaine de Cyrus, mort mystérieusement en 530 av. J.-C.

« Je suis Darius, le grand roi, roi des rois, roi des contrées, maître de peuples divers, roi de cette grande et large terre, fils d'Hystaspe l'Achéménide, un Perse, fils de Perse, un Aryen de lignée Aryenne ! »

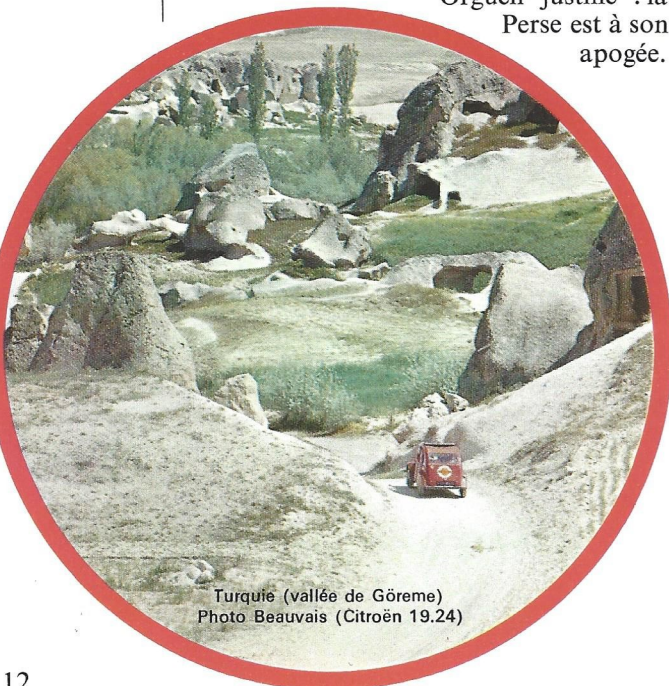
Orgueil justifié : la Perse est à son apogée.

Kourash's cavalry (Cyrus)! Invincible warriors, welded to their horses, tanned like them and covered with the dust of the desert. They galloped unceasingly from one end of Persia to the other. When the cavalry charged, nothing resisted it; in a few years Cyrus defeated Astya, king of the Medes and seized Ectaban; he conquered Cresus at Pterium and then at Sardis; he conquered Cappadocia and freed Babylon; in the East, he took Bactrian and Sogdian. He thus founded one of the greatest empires in the world, five centuries before the Christian era: the Persia of the Achemenides.

These Aryan nomads originally came from the Caucasus about two thousand years B.C. and settled in Parsua. They were intrepid warriors and were destined to become organizers of genius and to set up the most advanced civilization the East had ever known. The Achemenides were the first conquerors to consider themselves as the liberators of the peoples they overran; they rallied these peoples to their cause and respected their languages, customs and religions. They governed them wisely through regional governors, known as satraps. They endowed their empire with unequalled splendour.

In the year 521 B.C., Daryoush (Darius) ascended the throne and in nineteen lightning battles restored the domains of Cyrus, who had died mysteriously in 530 B.C. "I am Darius, the great king, king of kings, ruler of lands and master of many peoples; king of a wide and great country, son of Hystaspes, the Achemenide; a Persian, a Persian and an Aryan of Aryan descent!". This was justifiable pride! Persia was at the peak of her power. Her armies had conquered Egypt and the Eastern marches as far as the Indus. They made Greece tremble. Darius struck coins with his own effigy. He possessed Susa. He possessed Sardis. He had Ectaban and he had Babylon. He wants still more. He wants a capital fit for his grandeur: Persepolis. In 521, Darius has a sumptuous palace built there. Men from all parts of the empire are set to work on the site: Babylonian masons, Egyptian hewers of stone, Ionian sculptors, Lydian painters and carpenters, Carian goldsmiths...

Hewn out of the rock, built on enormous blocks of cut stone, irrigated by a thousand canals dug in the mountains, Persepolis dominates the Marv-Dasht plain from the top of its monumental staircases. Columns twenty metres high rise up towards the burning sky formed by arches two metres wide, where severe sculptures of bulls deploy their wings gravely. The Apadana, Darius' reception hall, could house ten



Turquie (vallée de Göreme)
Photo Beauvais (Citroën 19.24)

Ses armées ont conquis l'Égypte et les marches de l'Est jusqu'à l'Indus. Elles font trembler la Grèce. Darius frappe monnaie à son effigie. Il a Suse. Il a Sardes. Il a Ecbatane. Il a Babylone. Il lui faut plus. Il lui faut une capitale à sa mesure : Persépolis. En 521, Darius y fait édifier un somptueux palais. Des hommes de toutes les parties de l'Empire travaillent à l'immense chantier : maçons babyloniens, tailleurs de pierre égyptiens, modeleurs ioniens, peintres et charpentiers lydiens, orfèvres cariens...

Tranchée dans le roc, édifiée sur de gigantesques blocs de pierre taillée, irriguée par mille canaux creusés dans la montagne, Persépolis domine la plaine de Marv-Dasht du haut de ses escaliers monumentaux.

Des colonnes de vingt mètres de haut élèvent vers le ciel embrasé des chapiteaux de plus de deux mètres, où les sévères taureaux sculptés déploient gravement leurs ailes. Dix mille hommes tiennent à l'aise dans l'Apadana, la salle de réception de Darius. Tous les ans, au moment du No-Ruz, le grand Roi y reçoit l'hommage et le tribut de ses peuples. Les Syriens apportent leurs vins, les Lybiens le sel, les Égyptiens des poissons, les Mèdes leurs meilleurs chevaux. Et l'or et l'argent, entreposés en lingots dans le « Trésor » royal, aux quatre portiques soutenus par des colonnes de bois et de plâtre polychromes. Les Africains, les Arabes, les Grecs, les Indiens, les Scythes aux cagoules pointues, les Assyriens en pantalons bouffants, les hommes de Bokhârâ, de Balk, du Khorâsân, les Mèdes aux bonnets ronds, défilent devant la garde achéménide : les dix mille Immortels et le corps d'élite des deux mille cavaliers royaux. Les officiers paradent dans leurs longues robes à plis, les cheveux soigneusement bouclés, la barbe et la moustache déployées en ondulations superbes sous la pommette saillante, la narine triangulaire et l'œil étiré par un regard insoutenable...

Ainsi Persépolis fut l'un des centres du monde. Pendant deux siècles. Jusqu'à ce qu'Alexandre l'incendie au cours d'une nuit d'alcool et de sang, faisant du même coup basculer le destin du monde. Qui peut dire ce qui eût pu naître de l'accord de la Grèce et de la Perse ; quelle chance a été perdue à jamais ?

"Secouer la défroque et partir"

Ce sont ces ruines prestigieuses et chargées d'histoire que Citroën et Total proposèrent comme but aux jeunes qui souhaitaient participer en 1971 à un raid du style de ce Paris-Kaboul-Paris que les deux marques associées avaient lancé en 1970 et qui avait enthousiasmé une partie de la jeunesse.

Un raid, pourquoi faire ? Pour ses organi-



t h o u - sand men

with ease. Every

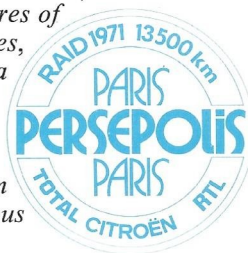
year on the occa-

sion of No-Ruz, the great king received the homage and tribute of his peoples. The syrians brought their wines, the Egyptian their fish and the Medes their best horses. Gold and silver were stored in ingots in the royal "Tresure House", with its four arches borne on wooden columns coated with multi-coloured plaster. Africans, Greeks, Indians, Scythians with their pointed hoods, Assyrians with their puffy trousers, men from Bokhara, Balk and Khorasan, Medes with their round bonnets, all parade in front of the Achemenide guard: the ten thousand Immortals and the elite corps of the two thousand royal horsemen. The officers parade in their long pleated robes, the manes of the horses are carefully plaited; the beards and moustaches of the horsement are brushed in magnificent waves from under their high cheekbones, their noses are triangular and their eyes unflinching and uncompromising...

And so, Persepolis was one of the centres of the world. This lasted for two centuries, until Alexander burnt it following a night of drunkenness and blood, upsetting at the same time the destiny of the world. Who can say what would have been the result of alliance between Greece and Persia; what a marvellous opportunity was lost for ever?

These are the noble ruins with their impressive history which Total and Citroen suggested as the meeting place for young people wishing to take part in the 1971 raid following the same style as the Paris-Kabul-Paris safari that the two firms launched in 1970 and which was so enthusiastically welcomed by so many young people.

A raid, what for? For those organizing it, the main idea was very simple: it was a question of proving that the motor car is a wonderful means for discovering the



sateurs, l'idée directrice en était simple : il s'agissait d'illustrer cette proposition que l'automobile est un merveilleux instrument de découverte. Quelle meilleure démonstration en faire que d'emmener, en un mois de vacances, plus de mille jeunes venus de tous les horizons, jusqu'au bout du Moyen Orient, par des routes et des pistes au tracé plus que millénaire, à travers des contrées que la plupart d'entre eux ne connaissaient pas et n'auraient jamais connues sans l'automobile.

Encore que directement inspiré de la tradition des grandes « Croisières » Citroën, le raid Paris-Persépolis-Paris en différait totalement : il ne s'agissait pas d'une expédition, encore moins d'exploration ; ce temps-là est passé ; ces itinéraires du risque accessibles seulement autrefois à des hommes soigneusement triés, entraînés, l'expansion de l'automobile les a mis désormais à la portée de tous. Un voyage, tout simplement. Mais quel voyage : 500 ou presque 2 CV, Dyane et Méhari lancées sur 13.800 kilomètres à la découverte de paysages neufs et de civilisations différentes, pour le prix de vacances en Bretagne ou sur la Côte d'Azur. Quant à l'aventure, seuls la trouveraient ceux qui sauraient la mériter et la découvrir, ceux qui la portent en eux. Car aussi long que soit le trajet, tous les voyageurs vous le diront, c'est toujours soi-même qu'on trouve au bout de la route.

Dès l'annonce du raid par ses organisateurs (à Citroën et Total s'étaient joints RTL et la Maison de l'Iran), ce fut l'enthousiasme : plus de 3.829 demandes en dix jours !

On ne pouvait les accepter toutes, il fallut

world and its history. And surely there is no better way of proving this than to bring more than a thousand young people from all points of the compass to spend their holidays at the remotest part of the Middle East, along roads and tracks more than a thousand years old through countries that most of them did not know and never would have known but for the motor car.

"Throw off your glad rags and go"

Although generally inspired by the tradition of the great Citroen "Cruises", the Paris-Persepolis-Paris raid was in fact totally different: it was not a mere expedition, not was it an exploration; those days are over; in the old days, such a journey with its attendant risks was only available to those who were experienced and well trained, but nowadays the motor car has made them accessible to everyone. It is just another journey. But what a journey! almost 500 2 HP. Citroen, "Dyane" or "Mehari" launched on a discovery of new countries and different civilizations at the same cost as holidays spent in Brittany or on the Côte d'Azur (French Riviera). As far as adventure was concerned only those who knew where to look for it found it, that is to say those having a sense of adventure inherent in their characters. For however long the journey, — and all travellers will tell you so — you only find yourself when you finally arrive.

As soon as the "raid" was announced by its organizers (along with Citroen and Total were the RTL and the "House of Iran"), it aroused great enthusiasm: more



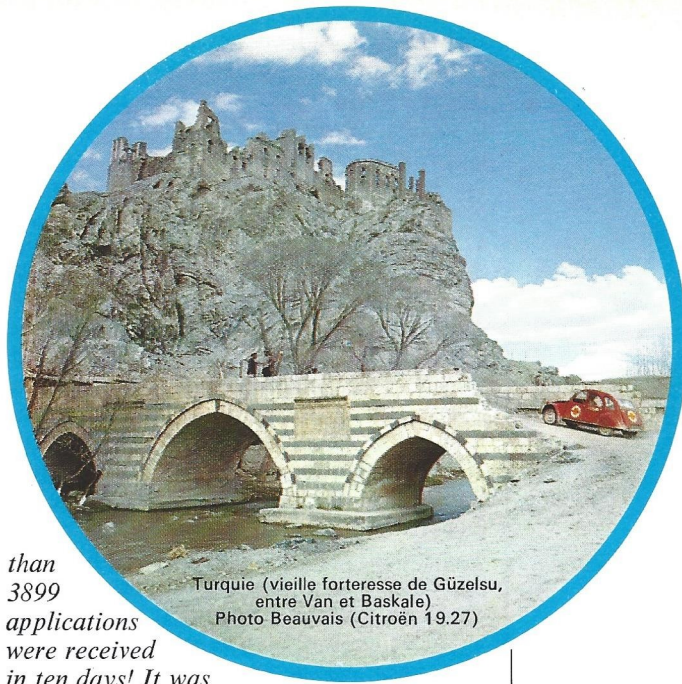
procéder à des éliminatoires. Un questionnaire de sélection fut l'occasion d'un premier contact avec les jeunes.

Que cherchaient-ils? Que voulaient-ils ? Pourquoi étaient-ils si nombreux à vouloir partir ? Ils répondaient : « L'aventure commence là où s'arrête la certitude. Elle naît du mouvement qui nous entraîne hors de notre espace matériel et affectif ». « Un rêve que l'effort rend réel, la quête de sa vraie valeur quand, quittées les amarres, on gagne le large ». Ils disaient : « La confrontation d'une éducation reçue d'un système économique et social, avec d'autres réalités, d'autres idées, la rencontre d'autres hommes pour essayer de partager leur vie, de s'oublier soi-même pour mieux les comprendre ». Ils voulaient « chercher la ruine d'or dans le sable du temps ». « Secouer la défroque et partir. Quand les habitudes s'évanouissent, la vie reparait », « un dialogue né d'une rencontre entre un contexte étranger et un esprit disponible », « une manière de découvrir la fraternité et l'amitié », « ôter sa peau d'Occidental et son esprit finaliste pour voir et comprendre ce rêve qui se trouve au-delà de l'horizon ». Et encore : « Le moyen d'engager toute sa personne en l'arrachant à la routine de la vie quotidienne », « le besoin de changer d'univers, de briser le cercle des objets, des lieux et des visages familiers » (1).

467 équipages au départ de Rungis

Finalement, ils furent 1.300 à prendre, le 31 juillet 1971, le départ des Halles de

(1) Toutes ces citations sont extraites des réponses au questionnaire de sélection.



Turquie (vienne forteresse de Güzelsu, entre Van et Baskale)
Photo Beauvais (Citroën 19.27)

than
3899
applications
were received
in ten days! It was
impossible to take everyone, and it became
essential to embark on an elimination
process. A selection questionnaire was the
first opportunity of contact with the young.
What were they looking for? What did
they want? They replied: "Adventure starts
where certainty ends. It is born of a feeling
we have to leave our normal atmosphere
and surroundings"(1) "A dream which can
be achieved by means of effort, the search
for real values, when the anchor has been
weighed and the ship reaches the open sea".
They said: "We want to compare our
education, received in one economic and
social system, with other ideas; we want to

(1) All the above quotations were extracted from replies to the selection questionnaire.



Rungis, seul endroit proche de Paris assez vaste pour contenir le parc des 467 voitures sélectionnées, parmi lesquelles une centaine venues de l'étranger avec leurs équipages hollandais, allemands, suisses, belges, luxembourgeois, italiens, espagnols, portugais, norvégiens, suédois...

1.300 jeunes (31 % ont moins de 20 ans, 59 % de 21 à 25 ans, 10 % de 26 à 30 ans) venus d'origines professionnelles et sociales les plus variées : 659 étudiants (dont 75 en médecine), 103 ouvriers et artisans : mécaniciens, plombiers, ajusteurs, électriciens..., 69 professeurs ou instituteurs, 63 secrétaires et employés de bureau, 20 commerçants, 14 représentants, 9 programmeurs, 8 infirmières, 8 photographes, 8 chauffeurs, 7 kinésithérapeutes, et aussi : un peintre, deux puéricultrices, un archéologue, un mannequin, un cultivateur, deux clercs de notaire, un routier, un agent du trésor, une ambulancière, un bûcheron, une couturière, un chercheur du CNRS, un éleveur de lapins, un psychologue, un marin, un avocat, un agent de la SNCF, trois techniciens de la télévision, un interprète, deux psychiatres, un chaudronnier et pas de raton-laveur.

Au total, 85 % de garçons, pour 15 % de filles, répartis en équipages de deux (60 %), trois (30 %) ou quatre personnes, et puis les solitaires, dont une fille seule, étudiante en droit venue de Normandie. Ce jour-là, à Rungis, ce ne fut pourtant ni les voitures,

meet other men and try to share their life and forget ourselves so as to be able to understand them better". They wanted to "discover the golden ruins in the sands of time". "Shake off your glad rags and go; once habits are forgotten, life begins". "A dialogue born of an encounter between a foreign context and an unprejudiced mind"; "a way of discovering fraternity and friendship". "Removing our Western skin and our finalist way of looking at life and understanding the dream just beyond the horizon". And again: "A way of forgetting one's personality completely by divorcing its from the every day routine"; "the need to change one's universe, to break the circle of material things, places and familiar faces"

467 teams at the start Rungis Market

Finally, 1 300 persons left the Rungis market on 31st. July 1971; this was the only place near Paris big enough to assemble the 467 selected cars. Amongst the latter, there were over one hundred from abroad with Dutch, German, Swiss, Belgian, Luxemburger, Italian, Spanish, Portuguese, Norwegian and Swedish crews...

1 300 young people (31 % were less than 20 years of age, 59 % from 21 to 25, and 10 % from 26 to 30), from many different and va-

Turquie
Photo Beauvais (Citroën 19.28)



depuis de longs mois amoureusement préparées et aménagées, ni leurs propriétaires, insoucians, enthousiastes ou préoccupés de leur avenir immédiat, qui eurent la vedette. Ce fut une poule noire Dorothee, que deux lycéens de Tresses en Gironde, François Luc et Xavier Ustaritz, avaient choisie pour mascotte et qu'ils embarquaient avec eux (elle fit effectivement tout le voyage et revint avec un compagnon : un coq de combat rencontré en Iran).

Ce départ, ce fut quelque chose, dans l'ordre du folklore, de la couleur et de la fantaisie ! Entre l'équipement des voitures et celui de leurs équipages, le pittoresque ne manquait pas : là une 2 CV transformée en véhicule tout terrain avec blindage sous la caisse, grilles de protection des phares et du pare-brise, pneus neige, etc ; ici une Méhari à laquelle un toit en canisses donne des allures de paillote. Là une 2 CV blanche bardée de phares et de tubes d'échappement chromés, ici une Dyane au pavillon entièrement garni de papier argenté pour la protéger des rayons du soleil. Beaucoup arboraient les couleurs et les graphismes les plus singuliers : variations psychédélics, damiers, arc-en-ciel, emblèmes, peau de tigre, camouflage commando, fleurs épanouies... D'autres avaient conservé leur peinture d'origine, telle cette fourgonnette jaune qui avait autrefois appartenu aux P. et T. et portait encore toutes ses inscriptions !

Quant à leurs aménagements intérieurs, c'était parfois plus délirant encore : tableau de bord de type Boeing, équipements radio-stéréo, volant miniaturisé, petits rideaux à fleurs aux vitres, tapisseries anciennes sur les panneaux de portières, plancher couvert de mosaïque blanche et bleue de salle de bains, poignées de porte en cuivre ciselé...

Parmi les modèles les plus remarquables : la Studiobile, une fourgonnette surélevée à deux étages avec labo-photo et mini chambre à coucher sous les combles, et la décapotable de Lyne et Michel Coupey, une vieille 2 CV à la carrosserie découpée et rajeunie en cabriolet, avec dais à frange, sièges-couchettes, lave-glacé électrique, compte-tours, salle à manger démontable, mini-cuisine et vrai lavabo dans la malle arrière !

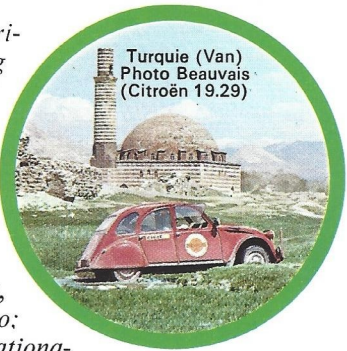
En fin de matinée, après le ravitaillement gratuit en essence, au camion-citerne Total, ce fut le départ, dans un incroyable concert d'avertisseurs en tout genre : tintement de cloche, meuglement de vache, hénissement de cheval, cornes de brume, sirène d'alarme de police, ou de voiture de pompier. Dans les joyeux souhaits de bonne route des parents et amis, le crépitement des flashes, les ronrons des caméras de cinéma et les rugissements des moteurs, 467 2 CV, Dyane et Méhari s'élançaient l'une après

ried social and professional origins: 659 students (including 75 medical students), 103 workers and artisans: mechanics, plumbers, fitters, electricians... 63 professors or schoolmasters, 63 secretaries or office workers, 20 shopkeepers, 14 salesmen, 8 photographers, 8 chauffeurs, 7 kinesiotherapists, and also: one painter, two infant educationalists, an archaeologist, a model girl, an agriculturalist, two notary's clerks, a roadworker, an ambulance driver, a woodcutter, a dressmaker, a CNRS research-worker, a breeder of rabbits, a psychologist, a sailor, a lawyer and an agent of the SNCF (National Railways), three television technicians, an interpreter, two psychiatrists, nine programmers, 8 nurses, one boiler-worker and not one single American rat-breeder! In all, 85% of the party were boys and 15% girls, divided up into teams of two (60%), three (30%) or 4 persons, not to mention those who drove alone, including a girl law student from Normandy.

On that day at Rungis, the star performer was not the big collection of cars, all carefully prepared and fitted out, nor their owners, carefree, enthusiastic and looking forward to their immediate future, but simply a black hen, Dorothy, which two boys from the Lycee at Tresses in the Gironde Department, François Luc and Xavier Ustaritz, had chosen as a mascot and decided to bring with them on the journey (indeed, the hen carried out the whole journey and came back with a companion: a fighting cock whom she met in Iran).

France-Italy Jugoslavia-Greece

The departure of these cars was quite something — a colourful, folkloric and fanciful occasion! What with the equipment of the cars and the garb of their owners, it was a picturesque scene: on the one hand was a 2 HP. car transformed into a cross-country vehicle, with reinforced undercarriage, wire-netting to protect the headlamps and windscreens and snow tyres, etc...; over there, a "Mehari" with a roof in bamboo like an African hut. In another corner, a white 2 HP. Citroen with chromium-plated headlamps and exhaust-pipe; elsewhere, a "Dyane" entirely covered with silver paper to protect it from the sun's rays. Many cars were painted in strange colours and graphic designs: psychedelic variations, chequered patterns, rainbows, tiger skin, commando camouflage, blossoming flowers, etc... Others had kept their original paint, like a small van which had previously belonged to the Post Office Department,







Iran
Photo Beauvais (Citroën 19.31)



l'autre pour le plus long voyage sans doute de leur carrière de machines à rouler, et d'abord vers Titograd, à 2.108 km, où devait avoir lieu le premier contrôle.

France-Italie Yougoslavie-Grèce

Toutes ces petites voitures arborant les auto-collant du raid et dévalant vers le Sud ne laissèrent pas d'étonner les nombreux vacanciers qui, ce 31 juillet, empruntaient eux aussi l'autoroute A 6. La circulation cependant restait relativement fluide et le Tunnel du Mont Blanc fut atteint sans problème, tout au moins pour ceux qui avaient choisi cet itinéraire ; quelques-uns étaient remontés vers l'Allemagne pour rejoindre directement la Yougoslavie ; d'autres (comme cet équipage lillois qui s'était présenté fin prêt au départ à un détail prêt : les passeports oubliés à la maison) firent un crochet pour passer par leur domicile. Italie : autoroute encore, on roule avec, pour certains, un arrêt-tourisme à Venise. Et c'est, très vite, la frontière yougoslave, puis les étroites routes côtières surchargées de touristes. Mais le paysage fait passer la route : il est magnifique. L'Adriatique découpe les roches rouges ou grises en dentelles de criques et de calanques de rêve. L'eau est turquoise ou bleu foncé. Les villages sont pittoresques et les villes de haut lieux touristiques, telle Dubrovnik, imposante citadelle dormant au soleil au bord de la mer, où d'épaisses murailles abritent une nuée de petites maisons qui se chevauchent par-dessus des rues minuscules aux gros pavés usés. Le contraste est brutal avec Titograd, dans les montagnes à l'intérieur des terres, triste ville, aux bâtiments de béton morose et déprimant. L'étape du 4 août la fera oublier : Titograd-Salonique par la mon-

still in yellow with all the old markings on it! And the way they were fitted out inside was often even more extraordinary: a boeing-type instrument panel, radio-stereo equipment, miniature driving whells, little flowered curtains on the windows; ancient tapestry on the door-panels, floor covered in white mosaic mixed with blue like a bathroom, door-handles in carved copper... Amongst the models which attracted most attention were: the Studio-mobile, a small van with two storeys with a mini-bedroom and a photographic laboratory on the upper storey, and the drop-head model 2 HP. belonging to Lyne and Michel Cou, modified and rejuvenated and comprising a canopy with a fringe, reclining seats, electric windscreen wipers, revolution counter, collapsible dining-room, mini-kitchen and a real wash-basin in the rear boot!

At the end of the morning, after the Total petrol truck had filled up everybody's tanks free, the cars moved off to an incredible concert of motor horns of all kinds: bells, lowing of cows, neighing of horses, fog-horns, alarm sirens, police sirens or fire-brigade sirens. This was accompanied with the many wishes for a happy journey from parents and friends, camera-flashes, cine-camera whirrings and the roar of the engines of 467 "2 HP.", "Dyane" and "Mehari" cars starting off one after the other on probably the longest journey in their career with the first lap to Titograd, a distance of 2 108 kilometres, where the first check point had been installed.

All these little cars, decked in the colours of the raid, surprised holiday makers who were also on their way South of the A6 motorway on 31st. July. The traffic was not too bad however and the Mont Blanc tunnel was reached without difficulty by those who had chosen this route; some cars had decided to go to Jugoslavia through Germany; others (like a team from Lille which arrived ready for the start with everything in order, except for their passports which they had left at home) made a detour to pass by their homes. Italy: the motorway once again, followed by a visit by some to Venice. From there, the frontier with Jugoslavia is quickly reached, followed by narrow coast roads abounding with tourists. But the country is beautiful — it is magnificent — and the narrow roads are forgotten. The red and grey rocky coast of the Adriatic is marked by many beautiful creeks. The water is turquoise or deep blue. The villages are picturesque and the famous tourist centres, such as Dubrovnik, an imposing citadel somnolent in the sun beside the sea, where thick walls shelter innumerable little houses on tiny streets with well-worn stone slabs. The contrast with Titograd is indeed brutal. This town, situated in the mountains inland, is a sad one with its morose and depressing concrete. The

tagne, Pec et Skopje, c'est la piste la plus sportive du raid, 620 kilomètres qui comptent. Après une journée d'effort dans la poussière de la piste de Pec ou sur la longue route de la plaine macédonienne, le contrôle d'arrivée dans Salonique illuminée est comme une récompense, parmi la foule des Grecs en liesse dont la gentillesse se manifeste à chaque instant.

Le pays de la pierre et du bâton

Le lendemain, c'est Istanbul et c'est l'Orient. Cinq cents mosquées, dit-on, dont la mosquée bleue et Sainte Sophie sont les plus célèbres, le grand Bazar, le petit Bazar, Topkapi, le Bosphore... bien sûr, mais Istanbul c'est d'abord la rue, la foule, bigarrée, bruyante, mouvante, avec ses femmes voilées, ses porte-faix, l'incessant va-et-vient d'une armée d'enfants portant sur de minuscules plateaux le thé ou le café turc à domicile, les montreurs d'ours, les cardeurs de matelas, les marchands de confiseries en plein vent, de pistaches, de noisettes (une des principales ressources de la Turquie) ou de sorbets... Et puis, circulant sans arrêt parmi tout cela dans un concert d'avertisseurs, ininter-

stage covered on 4th. August was the most sporting part of the whole raid. From Titograd — soon forgotten — through the mountains and past the towns of Skopje and Pec to Salonica, a distance of 620 difficult kilometres. After a day of effort on the Pec track or over the long, dusty Macedonian plain, the floodlit check point at Salonica is a just reward, like the friendly and cheerful welcome from the Greeks.

Next day, it is Istanbul and the East. Five hundred Mosques, they say, including the most famous, the Blue Mosque and Saint Sophia, the big bazaar, the little bazaar, Topkapi, the Bosphorus... of course, but Istanbul is primarily the street, the crowd — many-coloured, noisy, constantly in movement, with its veiled women; its street-porters and the incessant to and fro of an army of children taking Turkish coffee to private houses, showmen with their bears, mattress carders, sweet merchants in the open air and merchants selling pistachionuts, hazelnuts (one of Turkey's main resources) or sherbet... and then moving around



Persepolis
Photo Beauvais (Citroën 19.32)

rompu des voitures, des charrettes, des animaux, des camions. Les camions turcs, fonçant droit devant eux comme aux mains de conducteurs aveugles, les équipages du raid

ont à les affronter, après deux jours de repos et de tourisme, sur la route d'Istanbul à Ankara, avant d'aborder la traversée d'un paysage magnifique. Au cœur de l'Anatolie, de Kayseri à Diyarbakir et Van, c'est un enchantement de couleurs rares : des ocres, des gris pâles, des mauves, des verts tendres, des roses, montagnes rondes et toutes plissées verticalement, amas de gigantesques roches noires comme jetées là par un cyclope excédé. Et puis l'or léger des champs de blé, le vert foncé des cultures, et la merveille d'équilibre et de proportion d'un vieux pont sassanide sur une rivière turquoise.

Une à une ou ensemble, en groupe ou en colonne, les voitures du raid gravissent la piste qui mène à Göreme, la vallée lunaire, au relief tourmenté par l'érosion capricieuse, pitons de pierre ponce semblables à de gigantesques termitières, falaises percées jadis de mille trous, creusés de cent galeries, par les moines troglodytes de la Cappadoce.

Hélas, il n'y a pas que l'extraordinaire vallée de Göreme ou l'imposant lac de Van (sept fois plus vaste que le lac de Genève à 1 780 m d'altitude), il n'y a pas que le paysage, il y a aussi les Turcs, et les enfants turcs.

Les équipages du raid ne tardèrent pas à découvrir que les enfants et même des adultes avaient une prédilection marquée pour l'attaque des voitures par jet de pierres ou de bâtons. Au fil des kilomètres, cela ne fit que croître et embellir et tourna vite à la guérilla, chaque buisson cachait une fronde et la traversée d'une vallée



devenait un problème de stratégie. A l'étape, on comptait les pare-brises, les vitres et les phares cassés. On comptait aussi les blessés.

C'est donc sans regret qu'après un dernier regard au sauvage château qui se dresse sur un piton près de Baskale, le raid quitta ces régions magnifiques mais inhospitalières pour entrer en Iran par la piste tourmentée qui va de Van à Rezayeh, région de montagnes sauvages que les concurrents traversèrent dans un nuage de poussière ocre.

in all this accompanied by a continuous concert of motor-horns, by cars, carts, animals and lorries. Turkish lorries drive fast and straight ahead as if they were driven by blind drivers. The crews of the raid cars had to face them on the road from Istanbul to Ankara, after two days rest and sight-seeing, before crossing a magnificent part of the country side. The heart of Anatolia, from Kayseri to Diyarbakir and Van is a delightful land of many enchanting colours: ochres, pale greys, mauves, soft greens, pinks, in a area of mountains with vertical folds and rounded tops and masses of huge rock which look as if they had been dropped there by some exasperated Cyclops. And then there is the gold of the cornfields, the deep green of the crops and the wonderful grace and proportions of an old Sassanide bridge over a turquoise-blue river.

The country of stone and stick

One by one, or altogether, in a group or column, the cars of the raid climbed the track leading to Görem, the lunar valley with its relief tormented by capricious erosion, with peaks of pumice resembling giant ant-hills and rocks with thousands of holes in them dug by the Troglodyte monks of Cappadocia.

But unfortunately, there is more than the extraordinary valley of Görem or the imposing Lake Van (seven times the size of the lake of Geneva at an altitude of 1 780 metres), more than the beautiful countryside, there are the Turks and Turkish children.

The crews driving the raid's cars soon found that both children and adults had a predilection for attacking cars by throwing stones or sticks. As the kilometres went by it only increased and soon became a form of guerilla warfare; every bush hid a sling, and crossing a valley was a strategic problem. During this stage, many wind-screens and windows were broken and some people were hurt. It was therefore with little regret, after a last look at a wild castle on a peak near Baskale, that the raid left these magnificent but inhospitable regions to enter Iran by the winding road leading from Van to Rezayeh.

How can one be Persian?

The contrast is striking: once the frontier is crossed, everything changes, not only the country side but human beings. Turkey had welcomed the Raid with splintered windscreens, whereas Iran welcomed it with splendour. On one side of the frontier they threw stones and persons of all ages begged for cigarettes with painful insistence, whereas on the other side the people threw flowers and offered cool drinks with great kindness.

Comment peut-on être persan?

Le contraste est saisissant : à peine la frontière franchie, tout change, non le paysage mais les hommes. La Turquie avait reçu le raid avec éclats (de vitres), l'Iran le reçut avec fastes. D'un côté on lançait des pierres et on réclamait à tous âges des cigarettes avec une insistance pénible, de l'autre on lance des fleurs et on offre des boissons fraîches avec une gentillesse extrême.

Comment peut-on être aussi aimable, souriant, accueillant, sympathique, se demandaient, ébahis, les concurrents dont beaucoup portaient encore les marques de la guerre des pierres en Turquie. Comment peut-on être persan ?

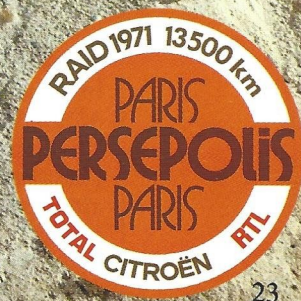
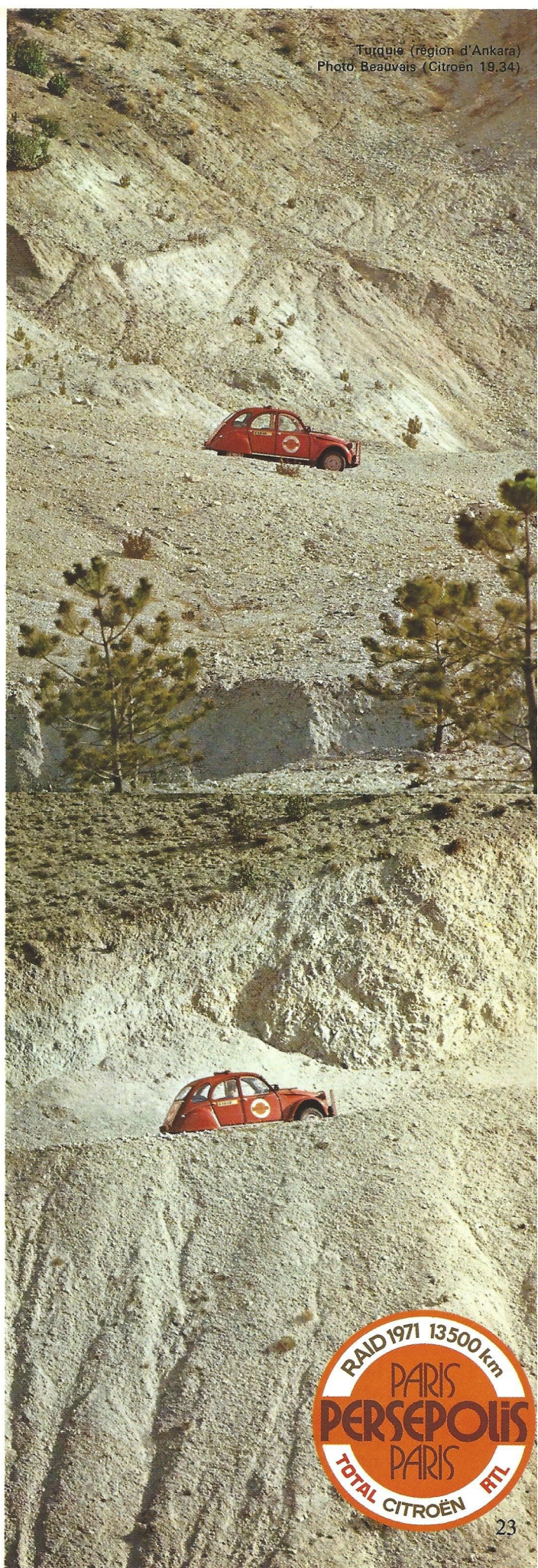
Chaque village avait tendu des banderoles : « Bon voyage au Raid Citroën-Total », « Soyez les bienvenus, ô Français, soldats de la civilisation ». Chaque station service offrait des rafraîchissements. Les enfants hurlaient de joie, les hommes applaudissaient, les femmes souriaient. Et sous leur tente noire, les nomades offraient le thé à ces jeunes gens venus de si loin, dont ils ne comprenaient pas la langue mais qu'ils accueillaient comme des amis de toujours. Le gouvernement iranien avait mis sur pied une organisation exemplaire et un encadrement de sécurité sans faille, avec l'armée, les voitures de police, avions, hélicoptères, postes de secours, interprètes. A chaque étape des hébergements étaient prévus et aménagés.

C'était parfait. Trop peut-être. Que devient l'aventure, disaient certains concurrents, déçus de se trouver pris en charge avec trop de sollicitude et qui, après s'être plaints en Turquie de trop d'imprévu, trouvaient en Iran qu'il n'y en avait plus assez.

1 300 jeunes en marche, c'est une population, avec toute sa diversité, ceux qui sont toujours contre, ceux qui sont toujours pour, les minorités agissantes et la majorité silencieuse. Cela n'empêchait point le Raid de continuer sa progression et les équipages de poursuivre leur découverte d'un peuple attachant qui venait à ses visiteurs la main tendue.

Rezayeh, l'oasis de Mahabad, Sanandaj, Hamadan l'ancienne capitale des Mèdes, Ispahan et ses mille trésors, ses merveilleux monuments ordonnés autour de l'école de théologie... Le 15 août, ce fut l'arrivée à Persépolis, la soirée offerte par Total aux équipages dans les jardins de Chiraz, le séjour dans la ville blanche et rose, patrie des poètes Hafez et Saadi, puis le retour par le désert, 45° à l'ombre dans la région de Qom, Téhéran l'immense, ses grandes avenues à la circulation démentielle, les gymnastes jongleurs de massues, les danses folkloriques, le Bazar, les monuments, les voitures à réviser ou à réparer, la plaine à chameau se transfor-

Turquie (région d'Ankara)
Photo Beauvais (Citroën 19.34)



mant en prairie à buffles, les premiers contreforts des montagnes, Tabriz et son atmosphère de poste frontière, la haute montagne, les cols abrupts qu'il faut franchir en zigzaguant parce qu'on est trop chargé pour gravir la pente de front, la descente vertigineuse vers la mer Noire, Erzurum où l'une des concurrentes (hollandaise) fut opérée d'urgence de l'appendicite. Trabzon, Samsun et la soirée Citroën, les paysans en pleine récolte de noisettes, Ankara et Istanbul à nouveau, la Bulgarie traversée en un jour, ses villages où séchaient les feuilles de tabac, Yougoslavie par l'intérieur : Nis, Belgrade, Zagreb, Lubljana, la fatigue des heures de conduite accumulées, l'Italie d'un trait, le tunnel du Mont-Blanc, les parents et les amis venus à la rencontre du raid, le premier steak pommes frites après des semaines de Chich-Kebab, les routes de France encombrées de vacanciers rentrant de Cagnes-sur-mer ou de Palavas-les-flots, Rungis transformé en marché persan, le dernier contrôle où 410 équipages ont pointé dans les temps, les souvenirs qu'on évoque déjà, les trésors qu'on déballé, toute la ménagerie du raid enfin libérée :

chiens, chats, tortues,
chèvres, ânes rap-
portés de là-bas,
les trophées
qu'on

How was it possible for them to be so friendly, smiling, welcoming, attractive and kind? This was the question in the minds of those taking part in the raid, many of whom still bore traces of the war of stones in Turkey. How can one be Persian?

Every village had put up pennants with the words: "Wishing the Citroen-Total raid a good journey!" "Welcome to the French, soldiers of civilization!". Every petrol station offered refreshments. Children shouted for joy, the men applauded and the women smiled. And, under their black tents, the nomads offered tea to these young people who had come from so far away, whose language they did not understand but whom they welcomed as old friends. The Iranian Government had set up an wonderful organization with impeccable safety arrangements, including the Army, police cars, aircraft, helicopters, first-aid posts and interpreters. At each stop, lodging was provided and fitted out. It was perfect. Too perfect perhaps. Some of the party were heard to say that it was no longer an adventure if they were too well looked after; after having complained about the unexpected conditions encountered in Turkey, they now



Turquie
Photo Beauvais (Citroën 19.35)

exhibe,
les adresses
qu'on échange...c'était
le 30 août 1971, le raid
Paris-Persépolis-Paris était terminé,
ainsi qu'en témoignent 410 2 CV Dyane
et Méhari groupées dans le parc d'arrivée,
couvertes de la poussière glorieuse de
13.788 km d'aventures, pourtant, pour

found that there were not enough.

1 300 young people on the move represent a population in all its diversity; there are those who are always against, those who are always for; there are active minorities and a silent majority. However, all this did not prevent the Raid

la plupart d'entre elles, les stigmates de la dure réalité des pistes du Moyen-Orient avec lesquelles elles avaient dû se confronter chaque jour pendant un mois entier. Vitres et phares cassés par les lanceurs de pierres et souvent réparés avec du sparadrap, quelques carrosseries bosselées par les rochers ou les tranchées des pistes de montagnes, les chocs avec les buffles, les vaches, les ânes, ou les chameaux errants, voire avec les redoutables camions turcs roulant à tombeau ouvert au milieu de la route. Certaines étaient agrémentées d'ornements qu'elles n'avaient pas au départ : peaux de bêtes, vanneries, drapeaux iraniens, lance-pierres conquis de haute lutte sur la jeunesse turque... L'une, dont le propriétaire exagérerait peut-être un peu, arborait sur sa malle arrière la phrase célèbre de Saint-Exupéry : « Ce que j'ai fait, aucune bête au monde ne l'aurait fait ».

Quant aux filles et aux garçons qui ont bouclé en un mois ce long périple, amaigris, bronzés, chevelus, les yeux encore éblouis des merveilles qu'ils avaient contemplées, ils étaient comme abasourdis de retrouver un décor familier. Ensemble ils avaient vécu une expérience individuelle et collective qui demeurera pour eux inoubliable. Ensemble ils avaient vaincu tous les obstacles du voyage. Ensemble ils avaient été fêtés partout en Iran comme des ambassadeurs extraordinaires de la jeunesse française. Ensemble ils avaient campé dans les sauvages montagnes turques, dansé avec les groupes folkloriques de Kayseri ou de Téhéran, marchandé interminablement un tapis ou une poterie dans les bazars de Chiraz ou d'Ispahan. Ils avaient traversé le désert, ils savaient désormais le prix d'un verre d'eau fraîche offert avec un sourire par 45 à l'ombre de température. Aucun d'entre eux n'oubliera la grappe de raisin glacé offerte dans le petit village de Shah Rezah, brûlé de soleil, au Nord de Chiraz, par ses quelques habitants, maire en tête. Une carte accompagnait le sachet de plastique contenant les raisins et la glace : « Bon voyage, nous souhaitons amicalement réussir dans cette grande course pour vous. Vive l'amitié Iran-Français. Maire Shah Rezah ». Tant de gentillesse touchante dans sa naïveté, ce raisin frais dans le désert, cette carte rédigée en français au prix des difficultés que l'on pense dans un village perdu du plateau iranien, à 6.800 km de Paris, c'est le symbole de l'accueil reçu par le Raid dans sa traversée de la Perse. Qui pourra jamais l'oublier ? Au moindre mot, les souvenirs affluent ; drôles, graves, dramatiques ou comiques, l'instant d'émoi, la peur, la colère, la joie, l'amitié surgissent, tandis que de la brume légère de la mémoire montent des paysages, des silhouettes, des visages, des anecdotes : « Tu te souviens ? ».

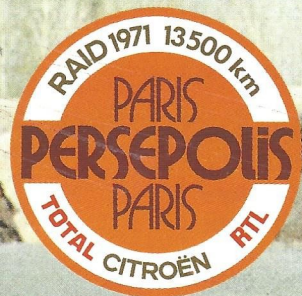
from carrying on with its purpose nor the crews from discovering an attractive people, who gave their visitors a wonderful welcome. Rezaheh, the Oasis of Mehabad, Sanandaj, Hamadan, the former capital of the Medes, Ispahan and its thousand treasures and its marvellous monuments grouped around the school of theology.

On 15th. August, the party arrived at Persepolis. In the evening, there was a party given by Total in the Chiraz gardens, followed by a short stay in the pink and white town, the homeland of the poets Hafez and Saadi, and then the return journey through the desert, with a temperature of 45° in the shade in the Qom region, and then Teheran, that huge city, with its big avenues and crazy traffic, with jugglers and their clubs, folkloric dances, the bazaar and the various monuments, garages where the cars could be repaired or overhauled, the camel plain becoming a buffalo meadow, the first outcrops of the Tabriz mountains, the frontier post atmosphere in Tabriz itself, the high mountains and the steep passes which must be crossed by zigzagging because the cars were too heavily laden to go straight up the slope, the vertiginous descent towards the Black Sea, Erzurum, where one of the girl members of the party had to be operated on urgently for an appendicitis. Trabzon, Samsun and the Citroen evening party, the peasants harvesting their nuts, Ankara and Istanbul once again, Bulgaria crossed in one day, its villages with the tobacco leaves drying in the sun, Jugoslavia through the centre: Nis, Belgrade, Zagreb, Lubljana, the fatigue of hours of driving, Italy in one straight line, the Mont-Blanc tunnel, parents and friends who had come to meet the Raid, the first steak and chips after weeks of Chich-Kebab, the French roads full of holiday-makers coming back from Cagnes-sur-Mer or Palavas-les-Flots, Rungis transformed into a Persian market, the last check point, where 410 crews exchanged souvenirs of the journey, the treasures that are unpacked and all the menagerie brought back from overthere, such as dogs, cats, tortoises, goats, donkeys, the trophies exhibited, the addresses exchanged...

Some features ornamentation which they did not have when they started off: animal skins, basket-work, Iranian flags, stone-throwers won in a faire fight with the Turkish youth... One of them featured the famous words of Saint-Exupéry on its rear hood, written by a motorist who might have exaggerated somewhat : "I have done, what no beast in the world would have done."

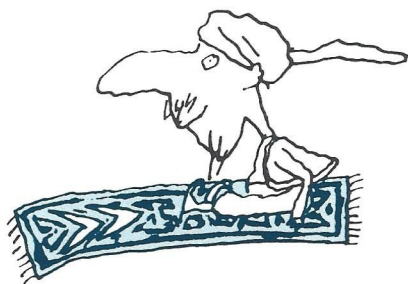
30th. August 1971. the P.P.P. Raid is over.





Relations Publiques Citroën - Achevé d'imprimer le 15 Octobre 1971. - ADVICO DELPIRE - Printed in France Citroën S.A. - 133, quai André-Citroën - Paris 15^e - R.C. Seine 54 B 9455 - N° d'entreprise : 825.75.115.0.025.

échos



échos

AVEC UNE FLEUR

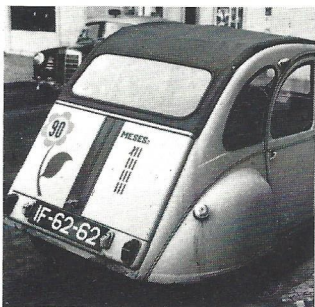


Photo Citroën 10.509

LISBONNE (Portugal). Dites-le avec des fleurs, pense sans doute le possesseur de cette 2 CV. Depuis quelque temps le port d'un disque 90 est obligatoire au Portugal comme en France pour tous les automobilistes dont le permis a été délivré depuis moins d'un an. Le conducteur de cette 2 CV a pris cette limitation avec une certaine philosophie en transformant en jolie fleur la marque infamante du débutant, mais il n'est pas résigné : chaque mois, il biffe la période qu'il vient d'accomplir au fur et à mesure que son permis devient plus vieux de 30 jours.

WITH A FLOWER

LISBON (Portugal). " Say it with flowers " is no doubt the motto of the owner of this 2 CV. For some time past, it has become compulsory in Portugal, as it is in France, for drivers who have had their licence for less than a year to fit to the back of their cars a white disc with the figure " 90 " (90 km/hr = 56 m.p.h.). The driver of this 2 CV has taken this mark of the wretched novice with a certain philosophical attitude, transforming it into a pretty flower. But he is not completely reconciled with his lot : each

month, he erases the period just past, as his licence becomes 30 days older.

LA DALAT



Photo Charles Sanders (Citroën 10.535)

SAIGON (Vietnam). Il existe désormais une voiture vietnamienne : la "Dalat", version indochinoise de la méhari. Elle est fabriquée à Saïgon, à partir d'un moteur et d'un châssis Citroën, à la cadence de treize par jour. Au contraire de celle de la méhari originelle, la carrosserie de la Dalat est métallique.

THE DALAT

SAIGON (Vietnam). There now exists a Vietnamese car: the " Dalat ", an indochinese version of the Mehari. It is built in Saigon from a Citroën engine and chassis, at a production rate of thirteen a day. Unlike the original Mehari, the Dalat has a metal body.

LA STUDIOMOBILE

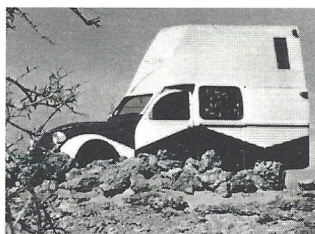


Photo Leroy (Citroën 10.505)

PARIS (France). C'est une fourgonnette 3 CV que Citroën appelle AK. Gilbert Leroy l'a transformée en habitation roulante et l'a appelée Studiomobile (le

toit d'origine remplacé par un toit en polyester surélevé lui permet de recevoir couchette, lavabo, eau courante, glacière pour les films, table pliante, etc...). Avec elle, il a parcouru 52 340 km de Paris à l'Inde qu'il a sillonnée de long en large pendant plusieurs mois, de Lahore à Bénarès et de Shrinagar à Madras. Il ne s'est pas arrêté là : il a repris du service au long cours en s'engageant dans Paris-Persepolis-Paris.

THE STUDIOMOBILE

PARIS (France). It is a 3 CV light van dubbed AK by Citroën. Gilbert Leroy had transformed it into a dwelling on wheels, and calls it a studiomobile (the original roof having been replaced by a raised one of polyester, this leaves room for a bunk, a washbasin with running water, a refrigerator for films, a folding table, etc.). In it he has, between Paris and India (which he has criss-crossed from Lahore to Benares and from Srinagar to Madras) done over 32,500 miles. But he is not leaving it at that : he is now up to his neck in the Paris-Persepolis-Paris run !

SI, C'EST UNE DS !



Photo Jelinek (Citroën 10.529)

GISSHUBL (Autriche). Ce curieux véhicule est une DS modifiée (à peine). C'est avec elle que Richard Bochnicek a remporté l'auto-cross de Giesshübl jusque-là fief incontesté des véhicules spéciaux tout terrain. Quelque temps plus tard, Bochnicek-Kernmayer devaient terminer premiers

au classement général groupe 6 du Rallye des mille minutes à bord d'une DS 21 à boîte cinq vitesses (raison de son classement dans le groupe des prototypes).

YES, IT IS A DS

GISSHUBL (Austria). This peculiar vehicle is a (barely) modified DS. This is the car in which Richard Bochnicek won the Giesshübl cross-country contest, up to now the absolute prerogative of specialized cross-country vehicles. A little later, Bochnicek-Kernmayer were to finish first in the general classification of group 6 in the Thousand Minutes Rally, aboard a DS with a 5-speed gearbox (reason for which it was classified among the prototypes).

BOEING-BOEING

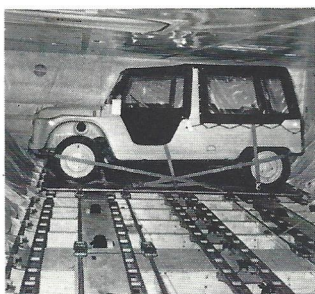


Photo Pan American (Citroën 10.528)

NEW YORK (États-Unis). Première traversée Paris-New York en Boeing 747 par une méhari, celle d'un commandant de bord de la Pan American World Airways qui tenait à la montrer à ses amis d'Outre Atlantique. Le document ci-dessus illustre bien, tant l'extraordinaire capacité de la soute du Boeing 747, que l'intérêt des Américains pour la méhari.

BOEING-BOEING

NEW YORK (USA). First Paris-New York transatlantic crossing aboard a Boeing 747 by a Mehari, that of a

Pan American World Airlines Captain who wanted to show it to his Stateside friends. The picture above well illustrates both the amazing capacity of the Boeing 747's holds and the interest the Mehari arouses in American eyes.

NORSK 2 CV KLUBB



Photo Oluf Berrum (Citroën 10.506)

OSLO (Norvège). La 2 CV est un phénomène automobile tellement particulier qu'il était fatal qu'elle suscitât un attachement particulier. C'est ainsi qu'un peu partout dans le monde sont nés les 2 CV clubs : Hollande (plus de 10.000 membres), Yougoslavie, Danemark, Suède, Norvège... Le Club norvégien fut constitué en janvier 1965, au cours d'une tempête de neige où seules les 2 CV pouvaient circuler. Il comptait 20 membres. Aujourd'hui ils sont 120 et le club se porte bien, merci. Son président est M. Oluf Berrum. Conférences techniques, bourse de pièces d'occasion, prêt d'outil, réunions amicales, excursions (photo ci-dessus) rallye d'économie, sont les principales activités du Club, pardon : du Klubb.

NORSK 2 CV KLUBB

OSLO (Norway). The 2 CV is such a peculiar automobile phenomenon that it could but arouse particular attachment. Thus, all over the world, there have sprung up 2 CV clubs : Holland (over 10,000 members), Jugoslavia, Denmark, Sweden, Norway... The Norwegian Club was founded in 1965, during a snowstorm in which only 2 CVs could run. It then numbered 20 members. These are now 120, and the

club is hale and hearty under the chairmanship of Mr Oluf Berrum. Technical lectures, spare parts mart, loan of tools, social meetings, outings (see picture above) and economy runs are the chief activities of the Club — sorry, of the Klubb.

GS ANGLAISE



Photo Nurnberger (Citroën 10.581)

BURNHAM (Angleterre). C'est avec les beaux jours que la direction adroite de Citroën-Angleterre a lancé les GS à direction à droite : les 50 premières GS destinées au marché britannique ont été remises en juin (par Charles Buchet, managing director de Citroën-Slough, ci-dessus au centre) aux principaux agents Citroën qui ont aussitôt commencé à les faire essayer à leurs clients.

ENGLISH-STYLE GS

BURNHAM (England). It is with the advent of fine weather that the right-minded management of Citroën-England has launched the right-hand-drive GS : the first 50 GSs intended for the British market were handed over in June (by Charles Buchet, Managing Director of Citroën Slough, in the centre above) to the leading Citroën agents who immediately started allowing their customers to try them out on the road.

échos

échos

AUTOROUTE ET GS



Photo Citroën 18.78

PARIS (France). Dans son numéro de juin 1971, le magazine L'Automobile relate une intéressante expérience : l'étude comparée et vécue de différents moyens de transports, de l'auto-stop à l'avion, sur un trajet de 1000 kilomètres de Paris à Castagniers (Côte d'Azur). Ce reportage met en évidence les mérites de l'autoroute. Mais il souligne aussi les qualités de la GS qui a couvert le parcours en 8 h 56 (10 h 46 tous arrêts compris) seulement, soit une moyenne de 110,8 km/h, contre 8 h 11 (10 h 03) pour une Mercedes 600 ; faible écart de temps, surtout si on le rapporte au coût comparatif du voyage (essence et péage) : 169,85 F contre 400,99 F.

MOTORWAY AND GS

PARIS (France). In its June number, the French motoring magazine « L'Automobile » relates an interesting experiment : the comparative and « lived-through » tests of various means of transport, from hitch-hiking to flying, on a stretch of 1,000 km (621.4 miles), from Paris to Castagniers (French Riviera). This feature story demonstrates the advantages of the motorway. But it also stresses the qualities of the GS, which covered the stretch in only 8 hrs 56 (10 hrs 46 including all stops) making an average of 110.8 km/h (68.85 m.p.h.) as against 8 hrs 11 (10

hrs 03) for a Mercedes 600; a small difference where time was concerned, particularly if the costs of the journey (petrol + toll) are compared : 169.85 F against 400.99 F.

2 CV LEOPARD



Photo Sejnost (Citroën 10.578)

MONTE-CARLO (Monaco). On connaissait les chats tigres et les hommes-panthères, voici la 2 CV léopard. C'est le (très beau) Zoo de Monaco qui a eu l'excellente idée de décorer ainsi la 2 CV fourgonnette qui lui sert à la fois de véhicule utilitaire et de publicité (auto)mobile.

LEOPARD-2 CV

MONTE CARLO (Monaco). Tiger-cats and panther-men have long been known. Now here is the Leopard-2 CV. It was the Monaco Zoo (and a very fine zoo it is) that hit on the excellent idea of thus painting the 2 CV light van which it uses both as a utility vehicle and a(n auto) mobile advertising medium.

LA PUCE EST SOBRE



Photo Paris Match (Citroën 10.582)

LE CASTELET (France). Pendant dix heures, sur le circuit du Castelet, les 42 voitures strictement de série du "Mobil Economy Run" ont rivalisé de vitesse et de sobriété. Il leur fallait démontrer qu'elles

étaient les meilleures au rapport vitesse-rendement. La "puce" déjà glorieuse, l'Autobianchi A 112, pilotée par Thierry Schimpff et Asaria, réussit l'exploit de terminer 1^{ère} de son groupe et 7^{ème} au classement général du rendement énergétique.

A SOBER MIDGE

LE CASTELET (France). For ten hours, over the Le Castelet circuit, the 42 strictly standard-production cars in the « Mobil economy Run » vied with one another for speed and abstemiousness. They had to prove that they were the best where speed/efficiency ratio was concerned. A "midge" already wreathed in laurels, the Autobianchi A 112, driven by Thierry Schimpff and Asaria, managed to finish first in its group, and 7th in the general classification for efficiency.

LA BABY BROUSSE



Photo Citroën 10.583

TÉHÉRAN (Iran). La Société Iranienne de Production des Automobiles Citroën (SAIPAC) augmente régulièrement ses cadences : de 550 véhicules en janvier, elle est passée à 850 en juin. Les Citroën qu'elle construit sont des Dyane pick-up et une variété iranienne de la Méhari, à carrosserie en tôle pliée (photo ci-dessus).

THE BUSH BABY

TEHRAN (Iran). The Iranian Company for the Production of Citroën Cars (SAIPAC) is steadily increasing its production : from 550 vehicles in Janua-

ry, it reached 850 in June. The Citroëns it builds are Dyane pick-up vans, and an Iranian variety of Mehari, with a sheet-steel body (photo above, page 32).

CLUB DYANE EN ITALIE



Photo Farabola (Citroën 10,536)

MONZA (Italie). Après les américains, les anglais, les hollandais, les scandinaves et les yougoslaves, les italiens ont désormais leur club Citroën : le « Dyane club des jeunes » fondé par le concessionnaire de Monza en collaboration avec Citroën-Italie.

DYANE CLUB IN ITALY

MONZA (Italy). After the Americans, the English, the Dutch, the Scandinavians and the Yugoslavs, the Italians henceforward have their own Citroën Club : the « Young People's Dyane Club », founded by the Monza Agent in cooperation with Citroën-Italy.

MANNIX ET LA SM



Photo Charles Bébert (Citroën 10,576)

MONACO (Monte Carlo). Max O'Connor, alias Mannix, le héros de la célèbre série de feuilletons télévisés, a profité de son passage en Principauté pour se livrer à une enquête très privée : il a essayé la Citroën SM et n'a détecté que des qualités. Comme

on lui demandait de résumer ses impressions, il a simplement répondu : « Silence... elle tourne ».

MANNIX AND THE SM

MONACO (Monte-Carlo). Max O'Connor, alias Mannix, hero of the well-known television serial, used his visit to the Principality to conduct a very personal test : he tried the Citroën SM and found qualities only. When asked to resume his impressions, he simply replied : « Silence... it's moving (very nicely, thank you) ».

GYM - GS



Photo Pilss-Samek (Citroën 10,577)

VIENNE (Autriche). Hannelore Pilss-Samek, professeur de gymnastique contribue à sa façon à l'amélioration de la sécurité routière en donnant à la télévision autrichienne et allemande des cours de culture physique aux automobilistes : comment être en forme au volant. Bien sûr, pour cela comme pour son usage privé elle a choisi une voiture sûre et confortable : elle a acheté l'une des premières GS vendues en Autriche.

GYM GS

VIENNA (Austria). Hannelore Pilss-Samek, a physical training instructress, has her own way of contributing to road-safety : over the Austrian and German TV networks, she gives P.T. training courses for moto-

rists : how to stay in shape at the wheel. Quite naturally, to do this, and for her own use, she has chosen a safe and comfortable car : she bought the very first GS sold in Austria.

DS DE L'ÉQUILIBRE



Photo Citroën 10,575

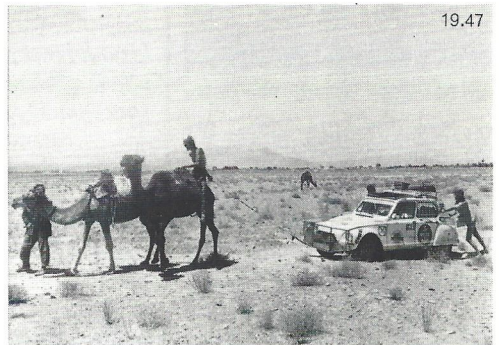
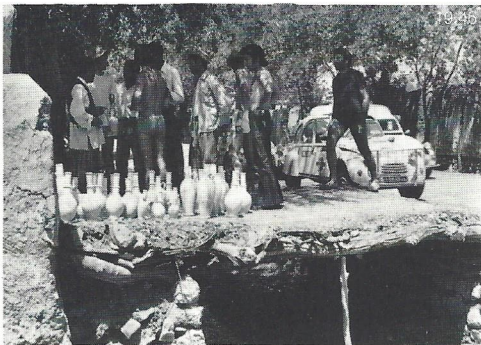
BRANDS HATCH (Angleterre). L'Angleterre vient de reprendre à son compte une démonstration de la tenue de route et de la stabilité de la DS en faisant circuler ce quadrupède sur trois pattes : devant Mr John Peyton, ministre des transports, et la foule réunie à Brands Hatch à l'occasion de la Semaine Nationale de la Sécurité, un collaborateur de la filiale Citroën de Slough, Graham Raphael, a fait brillamment évoluer sur le circuit une DS 21 volontairement amputée d'une roue arrière.

THREE WHEELS ON MY WAGON

BRANDS HATCH (England). Britania has now taken up for her own account a demonstration of the DS's road-holding powers and stability, by having this quadruped round around on three legs : under the eyes of the honourable John Peyton, Transport Minister, and those of the crowd gathered at Brands Hatch for National Safety Week, a member of the Slough Citroën subsidiary, Graham Raphael, brilliantly drove round the track a DS 21 one of whose rear wheels had voluntarily been « amputated ».

échos

PHOTO THÈQUE



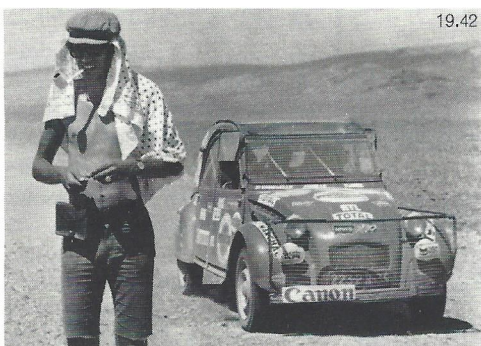
19.47



19.40



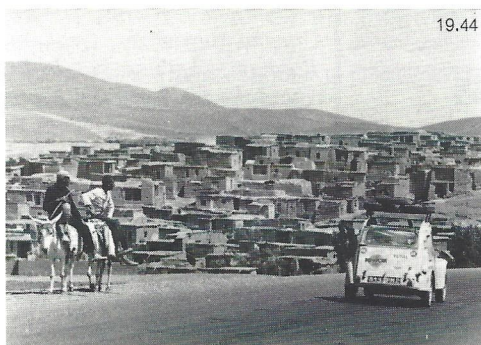
19.41



19.42



19.43



19.44

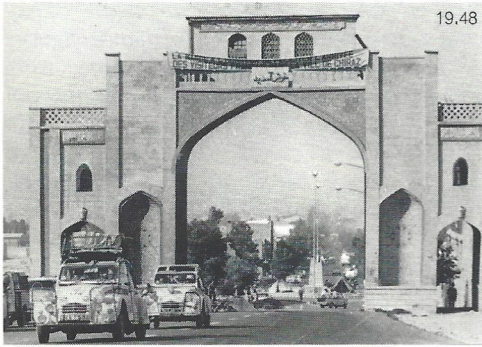


19.45

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

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

Cher. Automobilists. Bon. Courag. Et. Bon 19.37
hance. Municipalite اتوبیلیت یامی گرام شانس بھراہقان



19.48



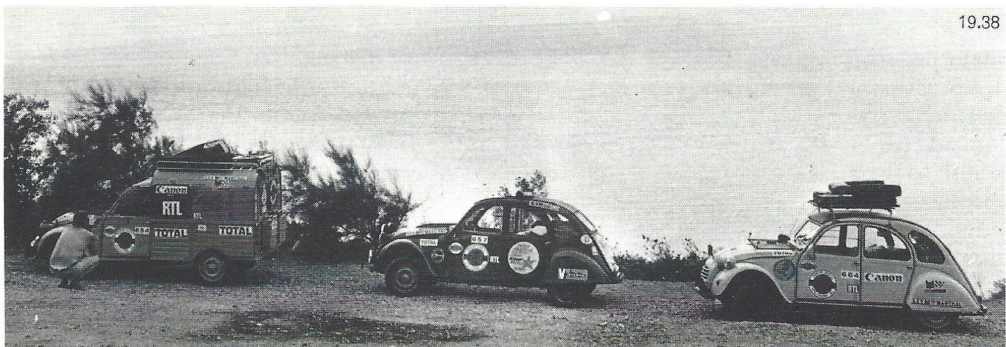
19.50



19.51



19.52



19.38



CHEZ L'ANTIQUAIRE

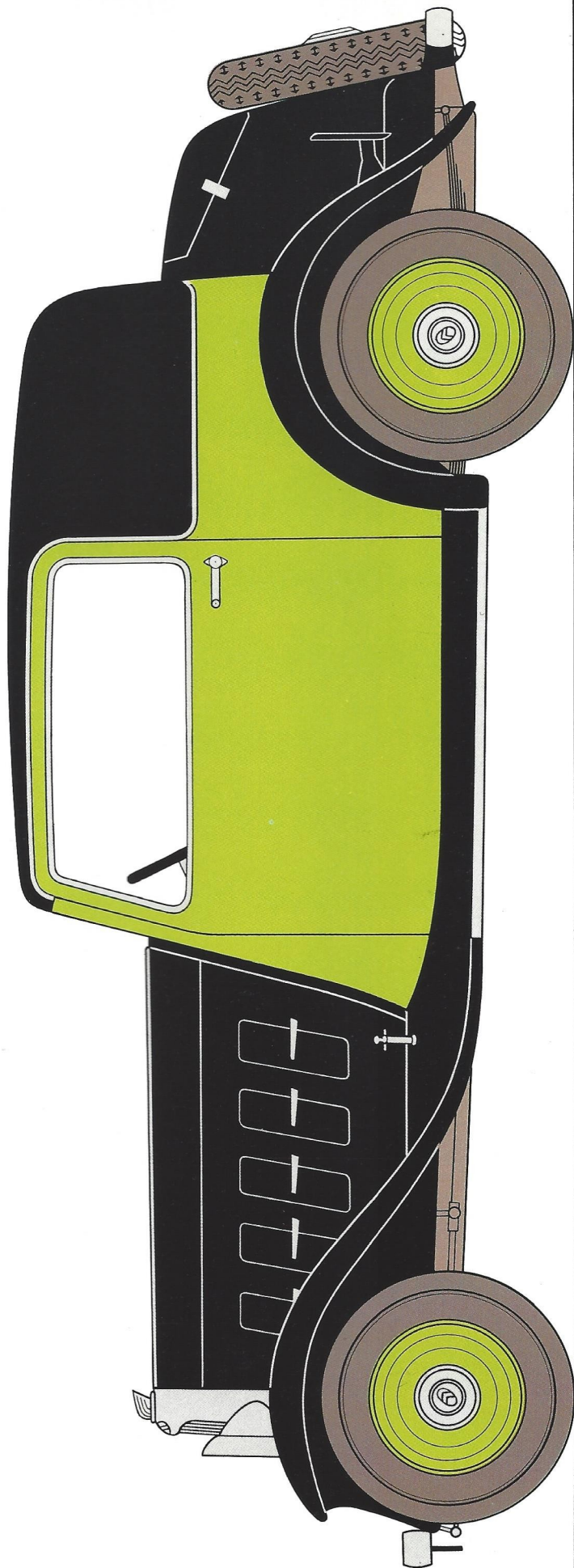
Citroën 15 AL coach 1932

Au Salon d'Octobre 1932 sont présentés 5 nouveaux types de châssis, dont les « 15 » et « 15 AL » avec moteur 6 cylindres. On peut les voir également au Palais des Expositions Citroën de l'Europe, en même temps que le film de la Croisière Noire et l'importante collection de documents rapportés de la première Traversée du Sahara en Automobile, de la Croisière Noire et de la Croisière Jaune. Les visiteurs y sont innombrables. Ils s'intéressent aux performances des 15 AL qui sont fort satisfaisantes, grâce à un rapport poids/puissance favorable. La version « coach » 5 places (dont 2 dans le spider) avec malle est proposée à 37.500 F.

FICHE TECHNIQUE : Citroën type 15 AL. Puissance fiscale 15 CV. **MOTEUR** : flottant, 6 cylindres fonte en ligne, monobloc avec carter supérieur, soupapes latérales, cylindrée 2650 cm³ puissance effective 56 CV à 3200 t/mn. Carter de volant et cloche d'embrayage ne formant qu'un seul élément. Radiateur de 16 l. Réservoir d'essence de 64 l. **DIRECTION** : à tube fixe, vis globique et secteur denté. **EMBRAYAGE** : à disque unique fonctionnant à sec. **BOITE DE VITESSES** : très silencieuse synchroniseur à cônes pour 2^e et 3^e. Montage roue libre en option. **TRANSMISSION** : classique, pas d'arbre de relais en sortie de boîte. **FREINAGE** : commandes au pied et à main indépendantes avec câbles sous gaine agissant sur les 4 roues. **ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE** : dynamo à régulateur de tension. **SUSPENSION** : 4 amortisseurs hydrauliques Houdaille à réglage thermostatique. **PNEUS** : Michelin super-confort 160 × 40. Roues à disque plein KSOP 5 tocs, faux moyeux, enjoliveurs chromés. **CHASSIS** : allongé par rapport à modèle 8 A. **CARROSSERIES** : coaches 2 et 5 places décapotables ou non, avec ou sans glace de custode. Équipements fantaisie sur commande. **VITESSE MAXIMALE** : 120 km/h.

At the 1932 Paris Salon were presented 5 new types of chassis, and among them the « 15 and 15 AL », with 6-cylinder engines. They were also to be seen at the Citroën Showrooms just above the « Pont de l'Europe », at the same time as the film of the « Black Cruise » (in other words, the Citroën trans-Africa Expedition, 1925) and/or the « Yellow Cruise » (i.e. the Citroën trans-Asian Expedition, 1931-32). Visitors simply clustered around. They were interested in the performance figures of the 15 ALS, which, at the time, were considered as quite satisfactory, on account of a favourable weight/power ratio. In the 5-seater « coach » version (two of the passengers being in the bucket seat), the cost was a mere 37,500 F (of the time).

TECHNICAL SPECIFICATIONS : Citroën type 15 AL. French Treasury rating 15 CV. **ENGINE** : Floating-power type, 6 in-line cast-steel cylinders block-cast with the crank-case; side valves, swept volume 2,650 cc, effective horsepower : 55 b.h.p. at 3,200 r.p.m. Flywheel and clutch housing in a single assembly. Radiator capacity 3 3/4 gallons. Petrol tank capacity 16 3/4 gallons. **STEERING** : fixed-column, with hour-glass screw and sector. **CLUTCH** : single dry plate. **GEAR-BOX** : very silent, with cone synchromesh for 2nd and 3rd. Free wheel fitted optionally. **TRANSMISSION** : classic, no intermediate shaft at output end of gear-box. **BRAKING** : independent foot and hand controls with sheathed cables actuating brake on all 4 wheels. **ELECTRIC SYSTEM** : voltage-regulator dynamo. **SUSPENSION** : 4 Houdaille thermostatic-control shock-absorbers. **TYRES** : Michelin « Super-Confort », 160 × 40. Full-disc KSOP wheels with 5 securing studs, chromium-plated hub-caps. **CHASSIS** : Lengthened by comparison with the 8 A model. **BODIES** : 2 - and 5-seater « coaches » with hard top or folding hood, with or without rear windows. « Fantaisie » fittings to order. **MAXIMUM SPEED** : 75 m.p.h.



Citroën 15 AL coach - 1932

