

25



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 |
| Paris-Persepolis-Paris | 4 |
| Rallye du Maroc | 8 |
| Édition Spéciale : la Citroën MEP | 11 |
| Échos | 27 |
| Chiffres de production | 31 |
| Photothèque : la Méhari | 32 |
| Chez l'antiquaire : la C 6G Toutalu | 34 |

contents :

| | Page |
|--|------|
| <i>The Editor's page</i> | 3 |
| <i>Paris-Persepolis-Paris</i> | 4 |
| <i>Morocco Rally</i> | 8 |
| <i>Special feature : the Citroën MEP.</i> | 11 |
| <i>Snippets</i> | 27 |
| <i>Production figures</i> | 31 |
| <i>Photo library : the Mehari</i> | 32 |
| <i>The antiquary's corner: C 6 G "Toutalu"</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 : Une piste raboteuse encombrée de rocaillles agressives ou glissantes, un vieux pont trop étroit, ce ne sont pas des obstacles qui arrêtent la Citroën SM lancée à pleine vitesse dans le redoutable Rallye du Maroc. Pendant sa course de 4.350 km vers la victoire, la Citroën SM de Deschaseaux-Plassard en vit bien d'autres : piste défoncée, creusée de fondrières et d'ornières profondes, semée d'énormes trous, barrée de cailloux, de bosses, de dos d'âne, d'oueds en crue à franchir à gué. Dans ce cauchemar, il fallait maintenir coûte que coûte d'impossibles moyennes à travers la poussière aveuglante ou la boue. Pourtant la SM victorieuse, quand elle parvint à l'arrivée avec plus d'une heure d'avance sur le second au classement général, était encore fraîche comme l'oeil. Derrière elle, d'autres Citroën : la DS 21 de Consten-Motte (3*), celle de Neyret-Terramorsi (4*)... une fois encore, elles étaient passées là où les autres cassaient. Accélérez jusqu'à la page 8 pour y vivre l'extraordinaire aventure de ce 14^e Rallye du Maroc qui a vu Citroën remporter la Coupe des constructeurs pour la troisième année consécutive.

Cover photograph: A rugged track with jagged, jutting or slippery stones, an old, narrow bridge, these are no obstacles to a Citroën SM going flat out in the dreaded Morocco Rally. Throughout its 2,700-mile dash to victory, the Citroën SM driven by Deschaseaux and Plassard had many other hazards to contend with : pot-holed, mire-studded tracks with deep ruts and stone barriers, bumps, hog's-backs, not to mention the flooded oueds to be forded. Throughout this nightmare course, impossible averages had to be kept up at all costs through blinding dust or mud. Yet the winning SM, when it reached the finish with a good hour in hand over the runner-up, was still as fresh as a daisy. Behind it, other Citroëns: a DS 21 driven by Consten-Motte (3rd), that of Neyret-Terramorsi (4th)... Once more, they had got through where others broke down. Step on the gas through to page 8 for a lively report of this venturesome 14th Morocco Rally, in which Citroën walked off with the Manufacturers' Cup for the third year in a row.

Photo Pavard-Rollet (Citroën 7.327)

éditorial

L'image de la marque c'est à la fois le but essentiel et le problème principal inhérents à toute activité de Relations Publiques. L'image de marque est l'idée que le public se fait d'une entreprise. Elle mesure son coefficient de sympathie et exprime sa popularité. Elle colore et nuance son environnement, oriente les courants d'opinion. Mais le "grand public" est composite. Il est constitué de plusieurs publics qui peuvent chacun ressentir différemment l'image de la marque. Il importe donc qu'aucun aspect de cette image ne soit négligé. Une importante part du grand public est fait du public des jeunes. Quantitativement et qualitativement c'est un public avec lequel il faut compter. Ces filles et ces garçons de 18 à 30 ans qui tiennent une place de plus en plus large dans le monde actuel, leur enthousiasme les rend aptes à entreprendre mille choses ; seuls leur manquent, le plus souvent, les moyens matériels de réaliser leurs rêves. Total et Citroën ont unis leurs efforts pour les encourager et soutenir certaines de leurs aspirations. Le raid Paris-Persepolis-Paris en est un exemple, nous vous en parlons page 4. Le lancement des Meps "new-look" pour la saison de Formule Bleue 1972 en est un autre. Ce sont des monoplaces d'initiation à la compétition, construites grâce au concours de Michelin, Total et Citroën. Des centaines de jeunes peuvent avec elles faire leurs premières armes de pilotes. Notre Édition Spéciale, page 11, leur est consacrée.

Brand image is both the essential aim and the chief problem inherent in any Public Relations activity. Brand image is what the Public thinks about any given Firm. It measures its affective coefficient and is the expression of its popularity. It lends colour and tone to its background, and sways trends of opinion. But the "Greater Public" is a composite entity. It is made up of several publics who may well each sense the brand image in a different way. It is thus of prime importance that no angle of this image should be neglected. Now a large part of the greater public is made up of young people. Both quantitatively and qualitatively, this is a bracket of the public which must be taken into account. Those girls and boys between 18 and 30, whose slice of the present-day world grows from day to day, are driven by an enthusiasm which makes them apt to undertake a thousand things : the only thing they usually lack is the wherewithal to make their dreams come true. Total and Citroën have teamed up to encourage them, and to back some of their aspirations. The Paris-Persepolis-Paris run is one example; you will find more about it on page 4. The launching of "new-look" MEPs for the 1972 Blue Formula season is another aspect of the same trend. The MEPs are racing-driving single-seater trainers, built thanks to the cooperation of Michelin, Total and Citroën. Hundreds of young people can, as a result of this venture, be "blooded" as racing drivers. Our Special Edition, page 11, is entirely devoted to the subject.



س - پ ا ر س

Le 6 Avril 1971 le raid « P.P.P. » (que l'on traduit au choix par : Paris-Persepolis-Paris, ou, sous forme interrogative : Pourquoi Pas Persepolis?) était lancé sur les antennes de RTL par ses quatre organisateurs, par ordre d'entrée en ondes : Citroën, Total, RTL et la Maison de l'Iran. Comme le raid de l'an dernier, il est placé cette année encore sous le patronage du Secrétariat d'État auprès du Premier Ministre, chargé de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs.

Dès le lendemain, les demandes de formulaires d'inscription commençaient à arriver à la permanence du raid (133, quai André Citroën, Paris XV^e). Les candidats avaient jusqu'au 10 mai pour s'inscrire. Ils furent 3829 à le faire, 30,53% âgés de 18 à 20 ans, 57,07% de 21 à 30 ans. Comme il n'était, hélas! pas possible de lancer plusieurs milliers de voitures sur les pistes de Turquie et d'Iran, un formulaire de sélection fut envoyé le 20 mai à tous les candidats français.

Il comportait dix questions. Chacune des neuf premières était suivie de trois réponses parmi lesquelles il fallait choisir la bonne. Dès leur réception à la permanence du raid, les réponses étaient soumises à un ordinateur qui fournissait, pratiquement instantanément, la moyenne obtenue. La réponse à la dixième question fut examinée par un jury.

Question 1 : Le moteur de votre voiture 2 CV, Dyane ou Méhari a 100 000 km. Les compressions sont faibles. Que faut-il faire? Réponses : A. Changer l'arbre à

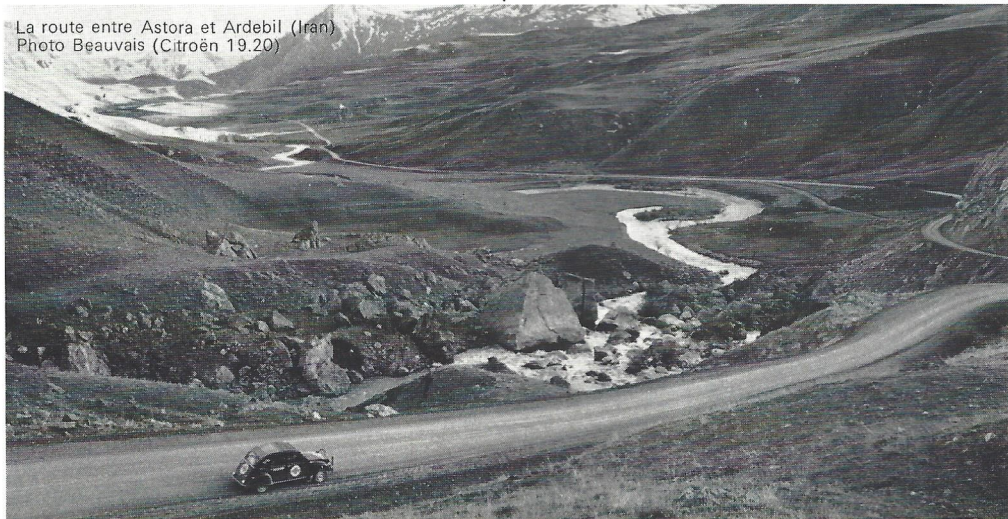
On 6th April 1971 the P.P.P. run (Paris-Persepolis-Paris) was put into orbit over the air, on Radio Luxembourg, by Citroën, Total, RTL and the Iran House. On the very next day, requests for entry forms started pouring in at Run Headquarters. Since it was unfortunately impossible to propel several thousand cars on the roads and tracks of Turkey and Iran, a selection form was sent out on 20th May to all French candidates. There were ten questions on the form. Each of the first nine were followed by three possible answers, from which candidates had to choose the right one. As soon as they came back into Run HQ, the answers were fed into a computer, which almost instantaneously spat out the candidates' average marks.

Question 1 : *The engine of your car, 2 CV, Dyane or Mehari, has been going for over 60,000 miles. Compression ratio is not what it ought to be. What should you do? a : Change the camshaft. b : Change the cylinder-head gaskets. c : Change the valves.*

Question 2 : *The transmission on the right (starboard) side of your 2 CV, Dyane or Mehari has snapped into two pieces. How can you keep running? a : Stay in 2nd gear. b : Lock the right suspension height regulator. c : Raise the height of the right front-wheel suspension.*

Question 3 : *Your engine petrol pump has failed. What should you do? a: Connect the tank direct to the carburetter. b: Make sure your tank is full at all times. c: Fit an extra petrol tank, under pressure and connected to the carburetter.*

La route entre Astora et Ardebil (Iran)
Photo Beauvais (Citroën 19.20)



پاریس - پیرپولیس

comes. B. Changer les joints de culasse
C. Changer les soupapes.

Question 2 : La transmission côté droit de votre 2 CV, Dyane ou Méhari est cassée en deux morceaux. Que faut-il faire pour poursuivre votre route? Réponses: A. Rester sur la 2^e vitesse. B. Bloquer le tambour de frein avant, côté droit. C. Relever la hauteur de suspension avant droit.

Question 3 : La pompe à essence de votre moteur est détériorée. Que faut-il faire? Réponses : A. Relier directement le réservoir au carburateur. B. Assurer constamment le plein du réservoir. C. Placer un réservoir annexe, en charge, relié au carburateur.

Question 4 : Après le passage d'un oued, votre moteur refuse de fonctionner. Que faut-il faire? Réponses : A. Sécher la bobine. B. Sécher les chemises des deux cylindres. C. Sécher le filtre à air.

Question 5 : Vous traversez des pays à température très variable, quel type d'huile Total faut-il utiliser de préférence? Réponses : A. Une huile fluide. B. Une huile visqueuse. C. Une huile multigrade.

Question 6 : Quel est le jour férié légal en Iran? Réponses : A. Vendredi. B. Samedi. C. Dimanche.

Question 7 : Il est 18 heures à Istanbul. Quelle heure est-il à Persepolis? Réponses : A. 16 h 30. B. 18.00 h. C. 19 h 30.

Question 8 : A quel moment passez-vous d'Europe en Asie? Réponses : en franchissant A. La frontière Gréco-turque. B. Le Bosphore. C. La frontière turco-iranienne.

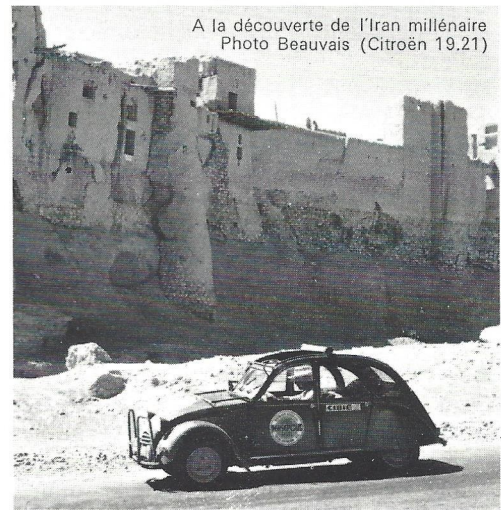
Question 9 : Qui peut entrer dans la plupart des mosquées turques? Réponses : A. Les hommes exclusivement. B. Les hommes et les femmes turques. C. Hommes et femmes sans exception.

Question 10 : (répondre en 50 mots maximum) : Qu'est-ce que l'aventure, pour vous?

Auriez-vous su répondre aux neuf premières questions? Si vous voulez le savoir, regardez au bas de cette page en retournant votre « Double Chevron ».

Question 4 : After fording a wadi, your engine refuses to function. What should you do? a : Dry the ignition coil. b : Dry the sleeves of both cylinders. c : Dry the air filter.

Question 5 : Since you are to cross countries in which great temperature variations are found, what grade of Total Oil should you use? a: A fluid grade. b: A viscous grade. c: A multigrade oil.



Question 6 : What is Iran's legal public holiday each week? a: Friday. b: Saturday. c: Sunday.

Question 7 : The time in Istanbul is 6 p.m. (18.00 hrs). What time is it in Persepolis? a: 4.30 p.m. (14.30 hrs). b: 6 p.m. (18.00 hrs). c: 7.30 p.m. (19.30 hrs).

Question 8 : At what moment do you cross from Europe into Asia? When crossing: a: The Greco-Turkish frontier. b: The Bosphorus. c: The Turco-Iranian frontier.

Question 9 : Who is allowed into mosques? a: Men only. b: Turkish men and women. c: Men and women, irrespective of country.

Question 10 : What is your idea of adventure? (not more than 50 words). Now could you, reader, have answered the first nine questions? Read the answers at the bottom of the page.

REPONSES AU QUESTIONNAIRE DE SELECTION

Question 1 : c. Changer les soupapes. Question 2 : b. Bloquer le tambour de frein avant côté droit. Question 3 : c. Placer un réservoir annexe. Question 4 : a. Sécher la bobine. Question 5 : c. Une huile Total multigrade. Question 6 : a. Le franchissement de la frontière Gréco-turque. Question 7 : c. 7.30 p.m. (19.30 hrs). Question 8 : b. Le Bosphore. Question 9 : c. Les hommes et les femmes turques sans exception (mais pas les femmes sans exception). Question 10 : voir page 5.

ANSWERS TO THE SELECTION QUESTIONNAIRE

Question 1 : c. Change valves. Question 2 : b. Block the brake drum on the right-hand side. Question 3 : c. Fit an auxiliary tank. Question 4 : a. Dry the coil. Question 5 : Total multigrade oil. Question 6 : a. 19.30 hrs. Question 7 : c. 7.30 p.m. (19.30 hrs). Question 8 : b. The Bosphorus. Question 9 : c. Men and women, without exception (but you will see chiefly men). Question 10 : see page 5.

پاریس - پرسیپولیس - پاریس

Le questionnaire devait être renvoyé, rempli, avant le 7 juin. Du 15 au 18 juin, tous les candidats sélectionnés en furent avisés par lettre.

Entre temps, les filiales Citroën de différents pays d'Europe (Allemagne, Angleterre, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Hollande, Suède, Suisse, Portugal) procédaient elles-mêmes à la prise des inscriptions étrangères, avec ou sans sélection. Les Belges et les Luxembourgeois par exemple ont été sélectionnés pendant le week-end du 25 avril au cours d'un rallye-reportage de Luxembourg-ville à Ostende qui réunissait 34 équipages. Quelques candidats d'autres pays, comme la Yougoslavie, s'inscrivaient directement à Paris.

Le Raid est réservé aux personnes âgées de 18 ans révolus au 31 juillet 1971 et de moins de 30 ans au 30 août 1971 voyageant en 2 CV, Dyane, Méhari, modèles de base ou dérivés, tels que 2 CV 6, Dyane 6 et Fourgonnettes.

Les concurrents sélectionnés devaient faire effectuer un examen technique (gratuit) de leur voiture dans l'un des ateliers du réseau Citroën, avant le 4 Juillet. Cet examen avait pour simple but de constater l'état mécanique du véhicule. Les concurrents restaient seuls juges des réparations, réglages ou aménagements qu'ils décidaient de faire effectuer sachant que le 31 Juillet, les voitures ne présentant pas un état mécanique jugé satisfaisant, se verraient refuser le départ.

L'itinéraire est libre. Mais des points de contrôle à des dates déterminées sont imposés: Titograd, Salonique, Van, Hamadan, (contrôle de passage), Persepolis (arrivée et départ), Istanbul, Kayseri, Téhéran, Samsun, Istanbul, (contrôle d'étape). Arrivée à Paris le 30 Août au soir. Dans le cas des contrôles d'étape avec arrêt obligatoire, les carnets de route seront retirés au moment de l'arrivée et remis aux concurrents au moment du départ. Quel que soit le type de contrôle, les concurrents doivent se présenter avec leur voiture. Les concurrents qui ne se présenteront pas aux points de contrôle indiqués se verront pénalisés de 1 000 points. La perte, la falsification ou la détérioration du carnet de route entraînera la disqualification du concurrent.

Après leur retour, les candidats devront adresser au plus tard le 15 Octobre, sous pli recommandé, avec accusé de réception, un dossier comprenant: 1) 5 diapositives « couleur » 24 × 36 ou 6 × 6. 2) 1 bande magnétique d'une durée minimum de 3

The questionnaire was to be returned, filled in, by 7th June. Between 15th and 18th June, all the candidates selected were informed of the fact by a personal letter. Meanwhile, the Citroën subsidiaries in various European countries were for their own part coping with entries in their respective countries, with or without selection.

The run is open to any person aged at least 18 years on 31st July 1971 and under 30 on 30th August 1971.

The vehicles admitted as participants are: 2 CV, Dyane, Méhari, whether basic models or derivatives, such as 2 CV 6, Dyane 6 or Light vans.

Selected competitors must have a technical check carried out (free of charge) in a garage forming part of the Citroën Service Network, before 4th July.

The purpose of this examination is merely to record the vehicle's mechanical condition. The competitors themselves remain sole judges of what repairs, tuning-up or modifications they might deem necessary, and which are for their own account. A technical check will be carried out on the day of departure: any car deemed unfit for the trip will not be allowed to start.

The road to be followed is at the driving team's choice. The only mandatory stopping places are check points, at which competitors have to report at given dates: Titograd, Salonika, Van, Hamadan, Istanbul, Kayseri, Persepolis (arrival and departure), Tehran, Samsun, Istanbul and Paris, on the evening of 30th August.

Whatever the type of check, competitors must report with their cars. Any competitors who do not check in at any one of the check points will earn a penalty of 1,000 points.

On the other hand, any forgery or damage to the log-book will automatically disqualify the competitor.

Once the main body of the Run Teams are back in Paris, candidates must send in, not later than October 15th (by registered letter with acknowledgement voucher, the post-office date stamp being recognized as warranty), the following documents: 1) 5 colour slides, 24 × 36 mm or 6 × 6 cm; 2) A recorded tape lasting not less than 3 and not more than 5 minutes. Both slides and tapes shall concern a theme which competitors are free to choose, but which must obviously be connected with the Paris-Persepolis-Paris run; 3) 1 photograph, with caption, either in black-and-white or in colour, in slide form or in paper print form,

minutes et maximum de 5 minutes. L'ensemble portera sur un thème laissé au choix des concurrents, mais se rapportant au Raid « Paris-Persepolis-Paris ». 3) 1 photographie légendée « couleurs » ou « noir et blanc », diapositive ou papier, choisie par chaque concurrent comme la plus représentative de son voyage. Des points seront attribués à chaque document photographiques et bande magnétique en tenant compte du choix du thème et de la qualité générale. Le total des points servira de bonification ou interviendra en compensation des pénalisations éventuelles. Dix voitures, dont une Citroën GS, récompenseront les dix premiers concurrents dans l'ordre du classement. De très nombreux autres prix seront attribués. Le 31 Juillet 1971 donc, plus de 500 équipages de moins de trente ans prendront, des halles de Rungis près de Paris, le départ pour Persepolis. Parmi eux : 15 espagnols, 25 hollandais, 25 allemands, 2 autrichiens, 25 belges, 2 danois, 15 italiens, 1 norvégien, 2 suédois, 25 suisses, 4 portugais, 3 yougoslaves, 2 finlandais.

Le raid 1971 tient compte des critiques et des suggestions faites à propos de celui de 1970. C'est ainsi par exemple que l'itinéraire a été raccourci : 13 500 km au lieu de 16 500 km, que les périodes de repos obligatoire sont plus nombreuses (1 journée à Istanbul, 2 à Kayseri, 1 à Hamadan, 3 à Persépolis, 2 à Téhéran, 1 à Samsun, 1 à Istanbul), que le parcours est à la fois plus dur et plus pittoresque (l'extraordinaire vallée de Göreme, près de Kayseri, paysage fantastique avec ses cônes de pierre ponce, ses falaises truffées de grottes où vivaient des moines troglodytes). C'est un inoubliable voyage, une aventure porteuse de souvenirs pour une vie entière, que vont vivre les quelques 1 500 jeunes qui ont choisi d'y participer. Bonne route ou bonne piste à eux tous.

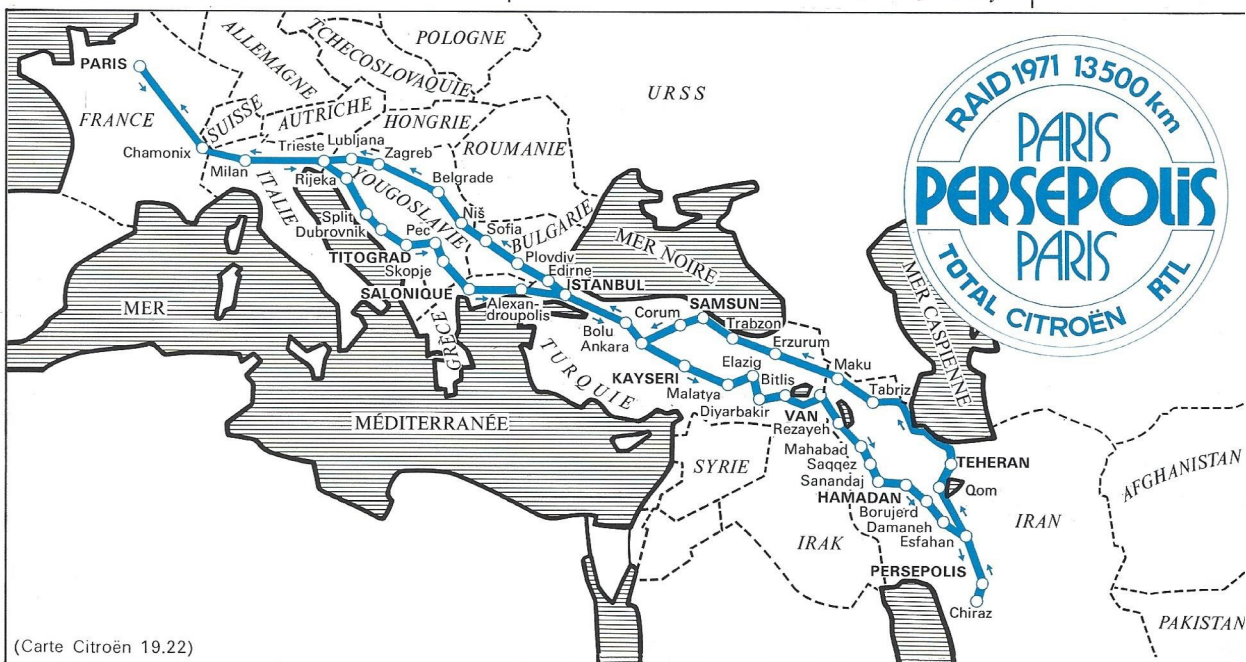
chosen by each competitor as being most representative of the trip. Marks will be allotted to each visual or audio document, taking into account the choice of the theme and the quality of the whole entry submitted. The total marks will act as a bonus or compensate penalty marks.

10 cars, and among them one Citroën GS, will be given as prizes to first ten competitors, in their order of classification. Many other prizes will also be awarded.

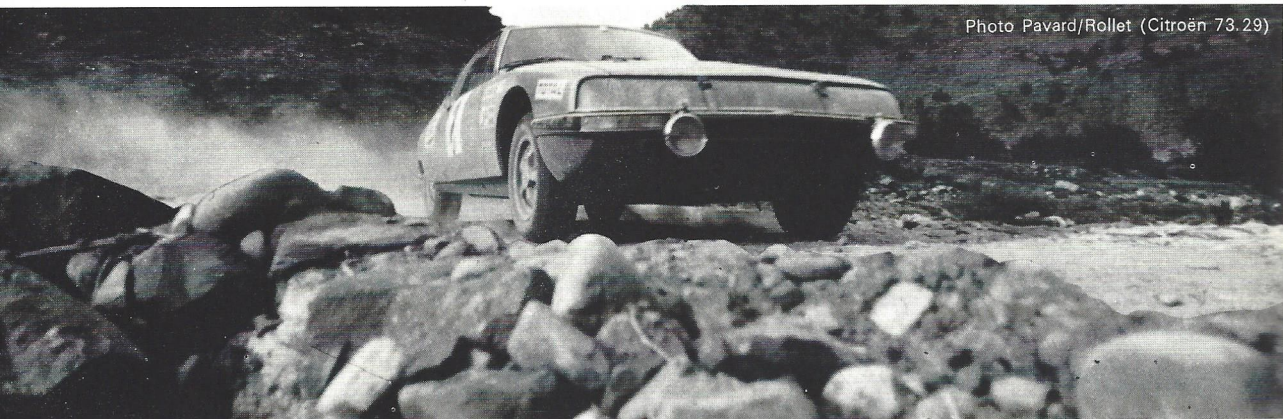
On 31st July 1971, over 500 teams of under-thirties will start out from the new "Halles" at Rungis, near Paris. Destination: Persepolis. Among them there will be 15 Spanish teams, 25 Dutch, 25 German, 2 Austrian, 25 Belgian, 2 Danish, 15 Italian, 1 Norwegian, 2 Swedish, 25 Swiss, 4 Portuguese, 3 Yugoslav and 2 Finnish.

As was the case for last year's run, it is once more under the patronage of the French State Secretariat to the Prime Minister, in charge of Youth, Sports and Leisure.

In drawing up the route and regulations for the 1971 Run, criticisms and suggestions made about the 1970 run have been taken into account. Thus, for instance, the run has been shortened: 8,700 miles instead of over 10,000; compulsory rest periods have been made more numerous (1 day at Istanbul, 2 at Kayseri, 1 at Hamadan, 3 at Persepolis, 2 at Tehran, 1 at Samsun, 1 at Istanbul), while the itinerary is both more difficult and more picturesque (the extraordinary valley of Göreme, near Kayseri, a fantastic landscape with its pumice-stone cones and its grotto-riddled cliff in which troglodyte monks used to live). Whatever else it may be, it will be an unforgettable trip, an adventure to supply memories for a whole lifetime, an adventure which about 1,500 young people will live through, having chosen to dare it. We wish them all a trouble-free journey.



(Carte Citroën 19.22)



Jamais le Rallye du Maroc, cependant réputé à juste titre pour son extrême difficulté, n'avait présenté des conditions aussi rigoureuses : les obstacles accumulés comme à plaisir sur le parcours ont été singulièrement aggravés par la furie d'une météorologie en folie. Aux joies multiples offertes par les trous, les ornières, les pierres, les fondrières, la tôle ondulée, se sont ajoutés en quatre jours tous les délices des quatre saisons : crues irrésistibles du printemps, pluies diluviennes et boue de l'automne, neige et glace de l'hiver, soleil, chaleur et poussière de l'été ! René Cotton, chef du service Compétition Citroën, a mené sa campagne du Maroc comme Napoléon conduisait ses batailles. La Bérésina, ce fut l'oued Khemisset ; la traversée des Alpes, celle du Tizi N'Isly, et Austerlitz portait ici un autre nom : Ouarzazate. Cotton avait minutieusement élaboré sa stratégie et l'équipe des pilotes l'a admirablement comprise et exécutée : Vinatier (SM) devait talonner Nicolas (Alpine) qui casserait ; derrière, Deschazeaux (SM) était tenu en réserve avec les autres Citroën, leur consigne était de ne pas forcer jusqu'à l'heure H, et à ce moment-là de passer en tête, dans le Sud.

la débâcle de L'Oued Khemisset

Au cours des trois longues étapes du Rallye tout se passa exactement comme prévu. A une exception près : l'oued Khemisset, à quelque 300 km à peine du départ de Rabat, dont le mauvais temps gonflait les flots de minute en minute. Ce fut l'hécatombe : quatre concurrents seulement passent à peu près, deux sans pénalisation (Nicolas et Deschazeaux), tous les autres se noient, ou tout au moins noient leur véhicule. Ce n'est pas une figure de rhétorique : on vit des voitures complètement sous l'eau. Citroën perd là deux équipages sur six : Trautmann et Ponnelle (tous deux en DS 21 à injection), Neyret est gravement retardé. Les organisateurs doivent augmenter de 2 heures le délai de mise hors course sous peine de voir leurs effectifs réduits de 59 à 5 équipages.

Never had a Morocco Rally, despite its deserved reputation as a very tough trial, been so difficult : the obstacles, accumulated along the course as though for the fun of it, were singularly aggravated by mad, blustery weather. To the many pleasures afforded by potholes, ruts, rocks, morasses and "corrugated" road surfaces, were added, in a brief 4-day spell, all the delights of the 4 seasons : irresistible Spring floods, Autumn's pouring rain and squelching mud, Winter snow and ice, and Summer sun, heat and dust!

René Cotton, head of the Citroën Competition Department, had minutely prepared his strategy, and his team of drivers admirably understood it and put it into effect : Vinatier (SM) was to stay on the heels of Nicolas (Alpine), who was bound for a breakdown; behind, Deschazeaux (SM) was held in reserve with the other Citroëns, their brief being not to push too hard until H hour, and then, but then only, to take the lead in southern Morocco.

During the three long stages of the Rally everything went according to schedule. Except for one thing : the river Oued Khemisset, a mere 185 miles or so from Rabat, whose waters were from one minute to the swelling with the weather. It was sheer murder : only four competitors scraped through, two of them without earning penalties (Nicolas and Deschazeaux), while all the others got drowned, or at least their vehicles did. This is no mere figure of speech : certain cars were seen completely submerged. Citroën here lost two of the six teams entered: Trautmann and Ponnelle (both in injection DS 21s), while Neyret was severely delayed. The organizers had to increase the elimination time limits by two hours, for the original 59 runners would have dwindled to five teams.

Throughout the first stretch, Jeannot Vinatier's knowing and brilliant driving worked wonders; his SM stayed on the heels of Nicolas's Alpine, forcing him to accelerate all the time. First, second and third special tests : every time, the classification was the same ; 1st Nicolas, 2nd Vinatier. The fourth special test was cancelled on account of atmospheric conditions. In the fifth, (Missour-Meski, 109 miles), Vina-

première sortie... première victoire

rallye du Maroc

Fourteenth Morocco Rally won by Deschazeaux-Plassard in Citroën SM. Citroën awarded Manufacturers' Cup for third consecutive year.

Pendant la première étape, (Rabat, Marrakech, 2 140 km) la science et le brio de Jeannot Vinatier font merveille, sa SM talonne l'Alpine de Nicolas et le pousse à accélérer sans cesse. Première, deuxième, troisième épreuves spéciales, le classement est chaque fois le même. 1^{er} Nicolas, 2^e Vinatier. La quatrième spéciale est annulée du fait des circonstances atmosphériques. Dans la cinquième (Missour-Meski 175 km), Vinatier prend la tête! Mais dans la sixième (Rich-Tizi N'Isly 205 km), il connaît un incident de transmission. Normalement, il ne faudrait que dix minutes aux mécaniciens pour le réparer, mais le règlement interdit toute assistance technique dans les épreuves spéciales : Jeannot Vinatier doit abandonner! Deschazeaux le relaye aussitôt à la seconde place et commence par faire le meilleur temps dans la dernière spéciale de l'étape. Une autre Citroën, la DS 21 de Consten, n'est jamais très loin. Quant à Neyret-Terramorsi (DS 21), considérablement déclassés par leur traversée de l'oued et qui connaissent, depuis, de nombreux ennuis d'alimentation, ils s'accrochent et, grâce à des prodiges d'ingéniosité et de ténacité, peu à peu, ils regagnent du terrain : 55^e à l'oued Khemisset, ils sont 7^e à Marrakech. Douze voitures seulement restent en course, mécaniques surmenées, pilotes exténués. Classement général : 1^{er} Nicolas-de Alexandreis (Alpine 1600), 2^e Deschazeaux-Plassard (Citroën SM), 3^e Chasseuil-Baron (Peugeot 504), 4^e Consten-Motte (Citroën DS 21)...

Deuxième étape : Marrakech-Ouarzazate, 929 km sur les pistes du Sud, à parcourir à d'impossibles moyennes, avec trois épreuves chronométrées, dont la terrible Tata-Zagora, la plus longue et de loin la plus dure « spéciale » du rallye. C'est là que depuis trois ans la course se joue. C'est là que Cotton avait fixé pour les Citroën l'heure de passer à l'action. Dès la première spéciale (Asni-Tizi N'Test, 87 km), Deschazeaux prend la tête. Nicolas est toujours là mais son Alpine est dans un tel état qu'il n'en a plus maintenant pour longtemps.

Tata-Zagora (260 km) : comme prévu, les Citroën partent en flèche, bondissent sou-

tier got into the lead! But, in the sixth (Rich-Tizi N'Isly, 127 miles), he had trouble with his transmission. Normally, the fitters could have repaired it in ten minutes, but the regulations forbid any technical assistance during special test runs: Jeannot Vinatier had to throw up the sponge! Deschazeaux immediately took over from him in second place, and started off by making the best time in the last special run of the stage.

Another Citroën, Consten's DS 21, was never far behind. As for Neyret-Terramorsi (DS 21), who had lost a good deal of time in crossing the oued, from 55th at Oued Khemisset, they had come up into 7th place by the time Marrakech was reached. Twelve cars were still in the running, their moving parts overstressed, their drivers worn out at the end of this first stage, which was supposed to be the least difficult! General classification: 1st Nicolas-de Alexandreis (Alpine 1600), 2nd Deschazeaux-Plassard (Citroën SM), 3rd Chasseuil-Baron (Peugeot 504), 4th Consten-Motte (Citroën DS 21)...

Second stage: Marrakech-Ouarzazate, 577 miles over the tracks of the South,



Photo Pavard/Pollet (Citroën 73,28)

plement sur les trous et les fondrières, virevoltent dans les virages de sable. Elles déchirent en rugissant des nuages de poussière.

Classement : 1^{er} Neyret (DS 21), 2^e Consten (DS 21), 3^e Deschazeaux (SM). Troisième spéciale, Agdz-Tazenahkte (92 km) : 1^{er} Deschazeaux, 2^e Consten, 3^e Neyret. La course est jouée. La course est gagnée ! Il ne reste plus aux Citroën qu'à se laisser glisser pendant les 1 225 km de la troisième étape Ouarzazate. Les entraîneurs d'athlétisme vous le diront : les meilleurs sprinters sont jeunes, mais pour être coureur de fond, il vaut mieux quelques années de plus. La résistance physique, la sagesse tactique que confère une expérience étendue, l'art de ménager sa voiture quand il le faut où il le faut, tels furent quelques-uns des atouts de Jean Deschazeaux, vainqueur du Rallye du Maroc à 45 ans. A Casablanca, la foule lui fait un triomphe. Né au Maroc de parents vosgiens, il est du pays. Tout le monde y est fier de lui : il a remporté le plus pénible Rallye du Maroc jamais disputé. Après 4 350 km d'épreuves incroyables, sa SM franchit la ligne d'arrivée dans un état si impeccable qu'on la dirait immaculée. Tout au long du parcours, les interventions de l'assistance Citroën-Total se sont limitées aux habituels changements de pneus, de plaquettes de frein, aux ravitaillements en essence, huile et eau.

Citroën, pour la troisième fois

C'était la première sortie de la SM en compétition. Elle devait passer au Maroc son certificat d'études. Elle s'y présente... et réussit d'emblée l'agrégation. Cette grande routière faite pour l'asphalte lisse des autoroutes et dont on était curieux de savoir où et quand elle casserait, termine première avec plus d'une heure d'avance après avoir franchi à 160 km/heure des obstacles où des camions renforcés cassent en passant à 30 à l'heure ! Neuf voitures seulement sont à l'arrivée. La DS 21 de Consten-Motte est troisième, celle de Neyret-Terramorsi quatrième. La DS 21 privée de l'équipage local Resfaoui-Hachem, termine neuvième. Quatre Citroën sur neuf voitures classées ! Citroën remporte pour la troisième année consécutive la Coupe des constructeurs. Ce rallye « brise-voitures » se conclut sur une victoire complète de Citroën et de Total.

which had to be covered at impossible averages, with 3 clocked tests and among them the frightful Tata-Zagora run, the longest, with its 162 miles, and the toughest special test of the Rally. This is where Cotton had decided that the Citroëns were to go into action. From the first special run Deschazeaux got into the lead. Nicolas was still there, but his Alpine was in such a state that it could not hope to go on for long.

Tata-Zagora : as planned, the Citroëns spring forward smoothly over potholes and morasses, and whizz round bends on a sandy surface. Roaring as they go, they tear through clouds of heavy dust. Classification: 1st Neyret (DS 21), 2nd Consten (DS 21), 3rd Deschazeaux (SM).

It's in the bag! The race is won!

All the Citroëns now had to do was to take it easy along the Third Stage's 761 miles.

The physical resistance, the tactical know-how which comes of long-term experience, the art of sparing the car as and when necessary, such were some of the trumps in the hand of Jean Deschazeaux, winner of the Morocco Rally at the age of 45. After 2,700-odd miles of unbelievable trials and tribulations, his SM crossed the finish line in such fine condition that it almost seems inaccessible. Throughout the long and gruelling run, the only assistance afforded by Citroën-Total was the usual changes of tyres, of brake linings, and petrol, oil and water supply.

This was the first time an SM took part in a competition. Morocco was intended to be its School Certificate. At first go, it brought off a Master's Degree! This speedy road car built for the smooth tarmac of motorways, about which everyone wondered not if, but when and where it would break down, finished first with over an hour's lead after having ridden at 95 m.p.h. over obstacles capable of dislocating reinforced trucks at under 20!

Including the SM, only 9 cars were in at the finish. Consten-Motte's DS 21 was third, that of Neyret-Terramorsi fourth. Another Citroën, a private entry of the local Resfaoui-Hachem team, came in ninth. Out of nine cars in at the end, four were Citroëns!

For the third year in a row, Citroën won the Makers' Cup.

This "car-shattering" rally ended with a complete victory for Citroën and Total.



Photo Pavard/Rollet (Citroën 73.18)

Photo Jean Rey
(Citroën 20.1)



SALUT LES MEPS!

Tu t'enfiles là-dedans comme un pied dans une chaussette. Tu es couché comme dans ton petit lit, sauf qu'ici l'oreiller est un peu plus dur. Lentement, avec le calme affecté d'un vieux champion, tu ajustes ton casque, tu passes tes gants, tu te poses les grosses lunettes sur les yeux, tu te boucles ceinture, harnais et baudrier de sécurité. Tu es fin prêt!

Bien à portée de ta main droite : le levier de changement de vitesses. Devant toi : le mignon volant à trois branches, bien gainé, avec, derrière, les instruments de bord : compte-tours, pression d'huile et témoin d'allumage.

A droite, le contact; en dessous, le démarreur. Dehors, à droite et à gauche : les rétroviseurs. Derrière ta tête : l'arceau de sécurité. Tu y es, bonhomme. C'est le moment de vérité, il va falloir montrer ce que tu sais faire.

Contact. Moteur. Un torrent d'énergie se déchaîne dans ton dos. Le gros tuyau d'échappement fait tourbillonner la poussière. Sous tes doigts vient de naître une vie ardente et fouguese. Wouaa! Ton cœur bat à 6 500 tours minute, tandis que tu accélères pour maintenir très haut le régime moteur, pas pour faire du cinéma mais pour éviter d'encrasser les bougies. Encore deux minutes. Le moulin tourne rond. Tu vérifies vite fait tes instruments de bord, tu jettes un coup d'œil circulaire aux petits copains. Tu sais qu'ils ne te feront pas de cadeau. Le patron de la course va donner le signal du départ. Pied gauche maintenu à fond sur la pédale de débrayage, tu enclenches ta première. Tous les autres en font autant. Il y a un vacarme du diable. Le drapeau s'abaisse d'un coup. Tu embrayes, pas trop lent, pas trop vite, pour ne pas caler, ni faire cirer les roues motrices, ce qui te ferait perdre du temps. Tu avais maintenu la puissance maximum, tu as raison : au départ, le contrôle des gaz est de première importance. Vroum! C'est parti.

A côté, devant, derrière toi, il y a des gars qui n'ont qu'un but : aller plus vite que toi. Tu ne vas pas les laisser faire, dis? Joie! Tu ne te débrouilles pas si mal! Ton bon démarrage t'a placé second avant le premier virage. Vas-y, continue! Mais attention à tes vitesses : au départ d'une course leur passage doit se faire avec une précision mathématique. Le régime monte si vite sur les premiers rapports qu'une fraction de seconde de trop provoque le sur-régime et alors, adieu Berthe, tous tes espoirs s'évanouissent avant que tu aies vraiment commencé!

Pour toi, tout se passe bien : troisième, hop! quatrième, hip! Le virage à droite approche, tu te déportes à gauche, tu

You squeeze into it as you would your foot in a sock. You're lying down, as though in bed, but the pillow is a little harder. Slowly, with the affected calm of an old championship hand, you fit on your helmet, you slip on your gloves, you put on your goggles, you do up your safety belt, harness and shoulder-belt. You're ready for the fray!

Within easy reach of your right hand : the gear lever. In front of you : the natty little three-spoke, leather-cased steering wheel and, behind it, the instrument panel : rev counter, oil pressure gauge and ignition pilot light.

To the right, the ignition switch, and below, the starter switch. Outside, from right to left : rear-view mirrors. Behind your head : the safety roll-bar. There you are, chum. Here comes the moment of truth, you'd better show them what you can do. Ignition on. Starter. A torrent of power surges behind your back. The large exhaust pipe sets the dust swirling. Under your fingers, a fiery, spirited entity has come to life. Wow! Your heart is beating at 6 500 revs as you accelerate to keeps the engine running fast, not for the hell of it, but to prevent the plugs from getting fouled up. A couple more minutes. The engine is running sweetly. A quick check on the instrument panel, and a circular glance at your sporting pals. You well know they won't be over-generous with you. The Chief racing steward is going to signal the start. Left foot hard down on the clutch pedal, you slip into first. The others do so too. What a din! Suddenly, down goes the flag. You let in your clutch, not too fast, not too slowly, so as neither to stall the engine nor to set your tyres screaming: either would lose you time. You'd kept maximum power, and how right you were! At the start, gas control is of the utmost importance. Vroom! They're off!

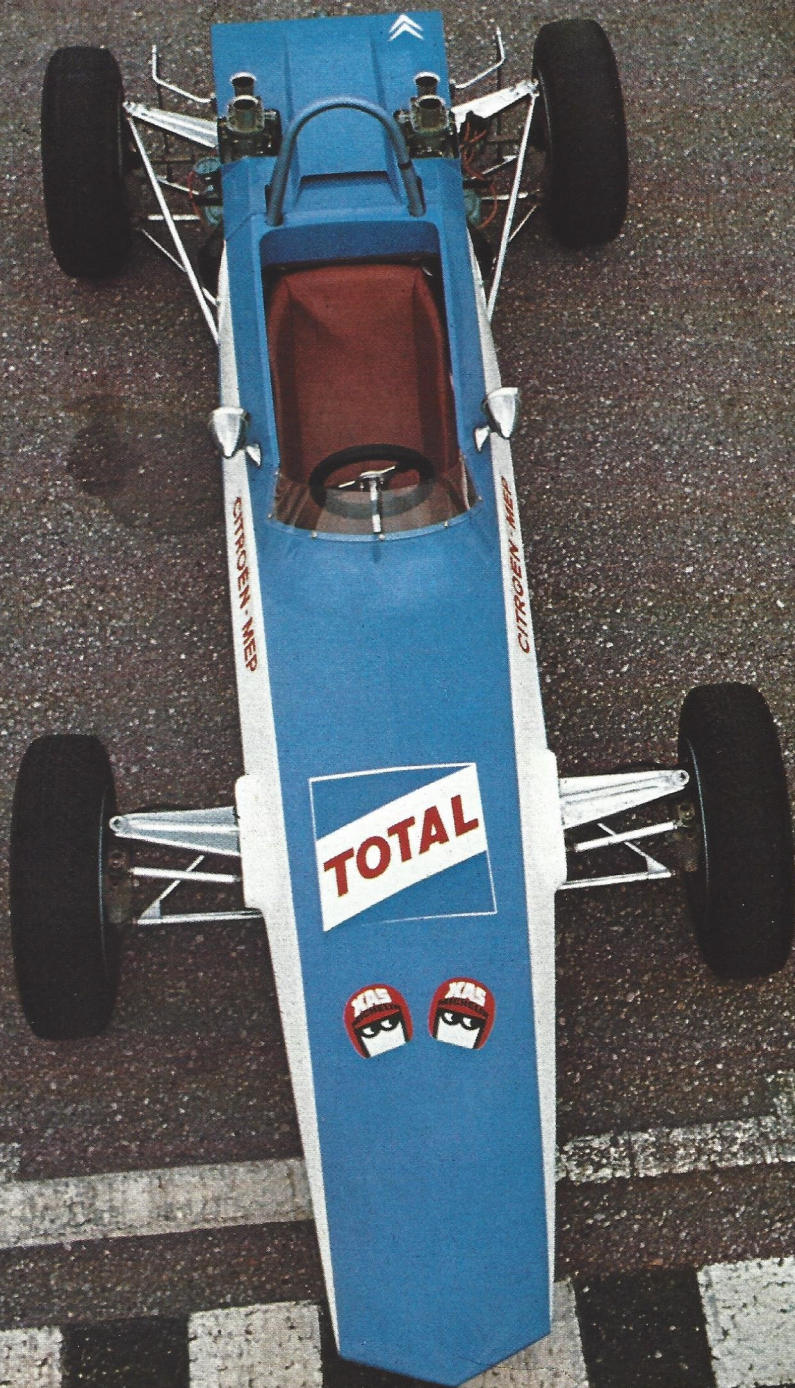
Next to you, behind, in front, are chaps whose only idea is to go faster than you. You're not going to let them get away with it, are you?

Well, you're not doing too badly! Your good start put you into second place before the first bend. Go on, keep it up! But mind your gear changes : at the beginning of a race, they must be perfectly systematic. The engine revs up so quickly in first and second that a fraction of a second too long means excessive revs, and then ta-ta, you've had it before ever getting your teeth into it!

For the time being, you're all right : third, hup! fourth, hup! That bend to the right is in sight, so out you swerve leftwards, you brake, you change down : third, second. Jolly good show! Anybody who tried to

Dis-moi qui tu mep, je
te dirai qui tu es !

Photo Jean Rey (Citroën 20.2)



freines, tu rétrogrades : troisième, seconde. Bien joué, gars! Celui qui l'attrape en troisième est sûr de se retrouver dans le décor à la sortie!

Ta trajectoire est impeccable. Tu l'as bien coupée, ton épingle; tu te retrouves à gauche, tu prends la troisième et tu te rabats à droite pour négocier le second virage, moins serré. Et voilà le travail! Tu sors de la courbe en quatrième. C'est très bon, tout ça! Aïe : un concurrent vient à ta hauteur et se rabat un peu trop brusquement. Aïe, Aïe! N'allez pas emmêler vos roues! Pour éviter l'accrochage, tu freines violemment. Trop! Ta voiture change de trajectoire et toi tu accélères déjà. Tu attaques le troisième virage trop vite. Ton arrière amorce une glissade, tu corriges au volant en contre-braquant léger. Mais tes roues avant glissent à leur tour! Tu te bats avec ton volant. Aïe, aïe, aïe! Où tu vas, petit? C'est le tête-à-queue! Si, si, reprends tes esprits, regarde où tu es : la course, c'est de l'autre côté. Trois concurrents passent et t'évitent. Ouf! Tire-toi vite de là; en travers du virage, à quoi ça ressemble? Et calme-toi!

Tu repars. Tu as eu chaud, mais ça va maintenant. Tu attaques la ligne droite. Tu as le temps de jeter un coup d'œil

take it in third would have left the track at the end.

Beautiful trajectory. You took that hairpin bend like nobody's business, you're out to the left, you change into third and press rightwards to negotiate the second bend, a more open one. That's the way! You're in fourth as you come out of the bend. You're doing well, up to now! Whoa, there! a competitor has come up with you and is squeezing down on you. Have a care, there! Don't get your wheels mixed up! To avoid a graze, you slap on your brakes. Too hard! Your car has changed its trajectory and you are already accelerating. You go into the third bend too fast. Your car rear starts skidding, and you correct with the wheel by counter-steering slightly. But now your front wheels are skidding! You're fighting with your steering wheel. Oh dear oh Lord, where are you going, you poor so-and-so? Slewing round? Yes, that's it, come back to earth, look where you are : the race is running the other way. Three competitors go by and avoid the car.

Phew! Get out of here a bit sharp sharpish. Right across a bend! What will people think! And, for the love of Mike, keep calm! You're off again. You had a scare there,



aux instruments de bord : pression d'huile, température, régime, tout va bien. Derrière toi 75 chevaux rugissent en cœur; devant, la perspective des droites de la piste se rue vers toi à toute allure. Le vent te gifle en sifflant. A six centimètres de tes fesses, le sol défile, si vite, si vite, et proche à le toucher. Tes roues avant, grosses comme des maisons, mangent l'horizon...

Tu es bien, maître de toi et de ton engin, tout à fait à l'aise, couché dans ton baquet. Tu as passé ta quatrième et déjà c'est le S de la chicane. Tu rétrogrades, tu places ta voiture en dérapage et tu la contrôles à l'accélérateur jusqu'à la sortie, tu accélères, tu es heureux...

Tu aimes ça, hein? Tu n'es pas le seul. Ils sont des centaines de jeunes comme toi sur qui la course automobile exerce une particulière fascination. C'est pour eux le seul sport qui puisse offrir une telle gamme d'émotions. Cette ambiance fantastique qui entoure la compétition, la tension du départ, la joie des trajectoires au millimètre, la vitesse, les luttes pied à pied, les manœuvres audacieuses, le bruit, l'odeur des échappements, l'agitation des mécanos dans les stands, le chrono, les filles, l'amitié virile des pilotes...

Otes-toi de là que je m'y mep.
Photo Jean Rey (Citroën 20.3)

but now you're all right again, and breathing normally. And so into the straight. You have just time to steal a glance at the instrument panel: revs, oil pressure, temperature, everything OK. Behind your back, 75 horses roaring as one; before you, the perspective of the track's straight rushing towards you flat out. The wind slaps you as it whistles past. Two-and-a-half inches beneath your bottom, the road is whizzing by, at such a pace, and so close you could touch it. Your front wheels, the size of houses, are eating their way into the horizon...

You're all right, in full control of both yourself and your machine, quite relaxed as you lie back in your bucket seat.

You've gone up into fourth and you're coming up to the zig-zag S-bend. You change down, you start your car skidding and keep it under control with the accelerator until you're out of the bend; you accelerate, how happy you feel...

You love it, don't you? You're not the only one. There are hundreds of young people like yourself who are dead keen on motor racing. For them, it is the only sport which can offer such a gamut of emotions. That extraordinary atmosphere which seems to envelop motor racing, the tension before the start, the joy of trajectories followed to an umpteenth of an inch, the speed, the foot-by-foot struggles, the daring dodges, the noise, the smell of exhaust fumes, the frantic mechanics in the pits, the stopwatch, the girls, the drivers' masculine friendship...

Pezous: a man with "nous"

Yes, but here's the snag: racing is expensive. It's not every day that bends are to be negotiated for next to nothing. For neophyte racing drivers, the major worry is the very high cost of a racing vehicle, of its maintenance, and of the auxiliary expenses racing implies. Single-seaters are improved from year to year. Technical and aesthetic advances are made. You can't do all that without money. Moreover, the public's obvious and growing interest in car racing (30,000 spectators at Monthléry in 1970, against a mere 3,000 ten years earlier) is turning it into a major advertising medium. This trend is an incentive for makers to prepare their vehicles better, to discover new techniques, and to hire trained, competent drivers. This being so, what chance can a poor amateur have of being noticed when struggling against all these "works" cars and drivers? What then? Well, several initiatives have luckily brought some facilities to young drivers champing at the bit. Among them, that which culminated in the production of a national single-seater initial trainer allowing young people—boys and

Seulement voilà : ça coûte, la course. Ce n'est pas tous les jours qu'on trouve à négocier des virages pour pas cher. Pour l'aspirant pilote, la préoccupation majeure tient au coût extrêmement élevé d'un véhicule de compétition, de son entretien, et des frais annexes qu'implique la course. Les monoplaces sont perfectionnées chaque année. Cela ne se fait pas sans argent. D'autre part, l'intérêt manifeste et grandissant du public pour le sport automobile en fait un support publicitaire important. Cette évolution incite les constructeurs à engager des pilotes entraînés et compétents. Un amateur n'a plus guère de chance de se faire remarquer face aux voitures et pilotes « d'usines ». Alors ? Alors plusieurs initiatives ont fort heureusement apporté quelques facilités aux jeunes pilotes rongeur leur frein. Parmi elles, celle qui a abouti à la création d'une monoplace d'initiation nationale permettant aux jeunes — garçons et filles — d'apprendre la conduite rapide sur circuits, école de maîtrise, de sang-froid, de courage et — mais oui — de prudence ; de mesurer leurs possibilités, de s'affronter et d'effectuer un passionnant apprentissage à peu de frais : la Formule Bleue.

Qui bien se pezous bien se porte

Albi, patrie de La Pérouse et de Toulouse-Lautrec, l'une des plus anciennes cités françaises, dresse sur les bords du Tarn sa cathédrale en briques roses. C'est là qu'est né en Octobre 1914 Maurice Émile Pezous, descendant de La Pérouse par sa grand-mère maternelle. A 7 ans il est déjà passionné d'automobile et c'est très logiquement que quelques années plus tard, il entre à l'École des Arts et Métiers de Cluny. Il en sort ingénieur. De 1935 à 1945, il bifurque vers l'aviation. Il en gardera sa conception particulière de l'automobile : pour lui, c'est un avion qui vole bas. Après la guerre, il fonde l'entreprise de mécanique générale et automobile qu'il dirige actuellement. Il devient concessionnaire Citroën en 1957. En février 1965 il dessine les premiers plans d'une monoplace. Il s'impose une ligne directrice : créer une monoplace d'initiation d'un prix abordable pour les jeunes et d'un coût d'entretien aussi réduit que possible par l'utilisation de pièces de série faciles à trouver et d'un prix peu élevé. Elle porte ses initiales : c'est la MEP X 1, animée par le groupe propulseur de la Citroën AMI 6.

Fervant partisan d'une voiture d'initiation, son ami Maurice Trintignant la teste, son verdict est net : des qualités mais manque de puissance. Maurice Pezous décide alors d'adopter le moteur Panhard de la 24 CT, accouplé à une boîte de vitesses d'AMI 6. La MEP X 2 est née. En juin 1966, Maurice Trintignant ouvre

girls alike—to learn how to drive fast round tracks to measure their possibilities, to compete and to enjoy a thrilling training for low expenditure: the Blue Formula!

Albi, the home-town of La Pérouse and Toulouse-Lautrec, one of the oldest of French cities, dominates the banks of the river Tarn with its roseate brick cathedral. It is also the birthplace of Maurice Pezous (October 1914), a descendant of La Pérouse through his maternal grandmother. At 7, he was already a motoring fan, and nothing could be more logical than his entering the Cluny Arts and Crafts School a few years later. He graduated with an engineers' degree. From 1935 to 1945, he branched off into aviation.

He was to retain from this period an individual concept of the motor-car: he considers it a very low-flying aircraft.

After the war (which he finished as a volunteer at the Port Lyautey US Navy Base), he founded the general and automobile engineering firm he now heads. He became a Citroën dealer in 1957.

In February 1965, he drafted the first plans for a single-seater. He kept a goal at the back of his mind: the creation of a single-seater racing trainer, at price so reasonable that young people might afford it, and whose maintenance costs would be as low as possible, calling upon standard production car parts neither difficult to find nor costly. It is known by his initials: it was the MEP X 1, powered by the Citroën AMI 6 engine.

Also a fervent supporter of the single-seater trainer, his friend Maurice Trintignant tested the car, and rendered a clear-cut verdict: qualities no doubt, but not enough power. Maurice Pezous thereupon decided to adopt the Panhard engine of the 24 CT, "the engine of a thousand victories", fitted with an AMI 6 gear-box. The MEP X 2 was born.

In June 1966, Maurice Trintignant inaugurated the Le Mans 24 hours with the MEP X 2, which he called "the little wonder". Later exhibited on the Citroën stand in the "village", it aroused great interest on the part of visitors.

Built of Citroën parts and subassemblies, the MEP X 2 is a single-seater with a tubular chassis, moulded polyester body, the 848-cc flat-twin engine of the Panhard CT 24, a Citroën AMI 6 gear-box, 4 disc brakes, and Michelin X AS tyres. Its top speed lies in the neighbourhood of 190 km/h (118 m.p.h.). The mechanical subassemblies (engine, gear-box, brakes, etc.), which had not been modified, retained their original resistance, a guarantee of low maintenance costs. The MEP X 2's excellent road qualities (road-holding, manoeuvrability, braking etc.) were comparable with those of international formula single-seaters. Performance figures were suffi-



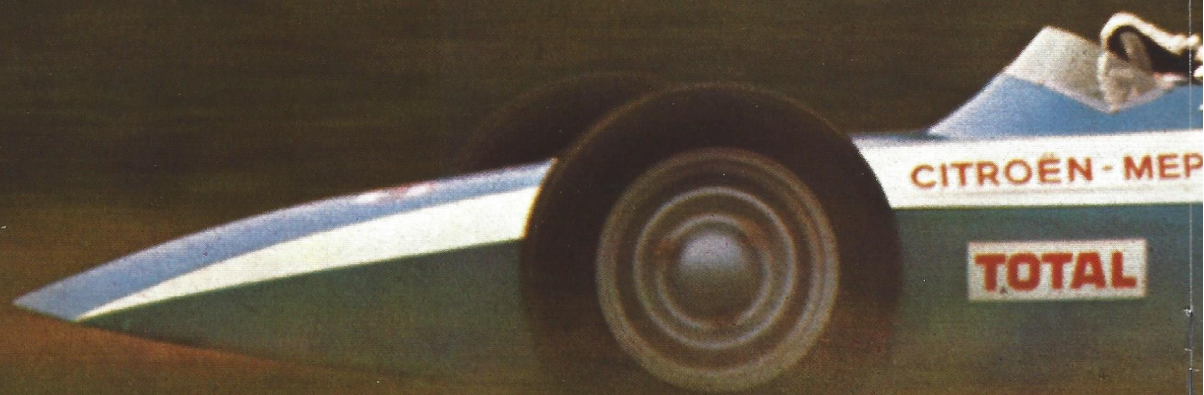
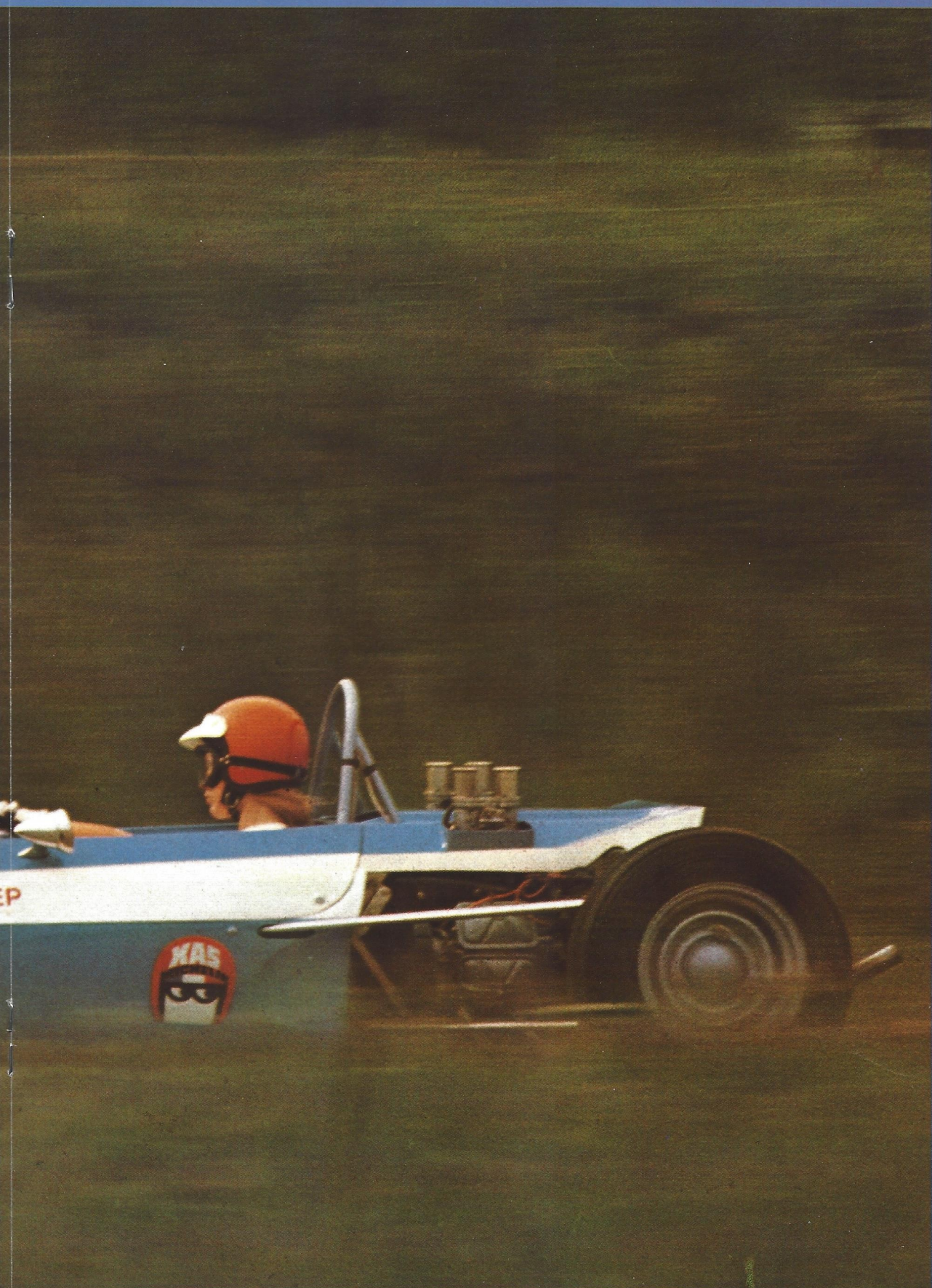


Photo Jean Rey (Citroën 20.5)



les 24 heures du Mans avec la MEP X 2 qu'il appelle « la petite merveille ». Exposée ensuite sur le stand Citroën du « village », elle suscite un vif intérêt parmi les spectateurs. Réalisée à l'aide de pièces et d'ensembles mécaniques Citroën, la MEP X 2 est une monoplace à châssis tubulaire, carrosserie en polyester moulé, moteur flat-twin 848 cm³ de la Panhard 24 CT, boîte de vitesses de Citroën AMI 6, quatre freins à disque, pneus Michelin X AS. Sa vitesse de pointe est de l'ordre de 190 km/heure. Les ensembles mécaniques (moteur, boîte de vitesses, freins, etc...) n'ayant pas été modifiés, conservent leur endurance d'origine, ce qui est la garantie d'un faible coût d'entretien. Les excellentes qualités routières de la MEP X 2 (tenue de route, facilité d'évolution, freinage, etc...) sont comparables à celles des monoplaces de formule internationale. Les performances sont suffisamment élevées. Ce sont des conditions indispensables à une bonne initiation et à un entraînement correct.

Paris vaut bien une MEP

Alors Maurice Pezous, qui cache des trésors de diplomatie sous son air d'aigle bien nourri des montagnes cathares, prend son bâton de pèlerin et monte à Paris. Il y trouve deux alliés : Pierre Bercot, Président Directeur Général de Citroën, et Jean Chenevier, Président Directeur Général de B.P. Grâce à eux, vingt « mini-monos » vont mettre les jeunes dans la course : vingt MEP X 2 sont remises, le 15 mars 1967, place de la Concorde, à la Fédération Nationale des Clubs Automobiles. Les Sociétés Citroën et B.P. en ont financé la construction. Distribuées aux quatre points cardinaux de la France, les MEP contribueront à la formation de jeunes pilotes. Le 24 Septembre 1967 eut lieu à Albi la première course de ces vingt monoplaces. Tout au long de l'année 1968, elles évoluent sur les circuits de France, soulevant l'enthousiasme du public.

Formule bleue : la vie en rose

Le succès remporté par les vingt MEP X 2 pousse la Fédération Française du Sport Automobile à officialiser en 1969 cette monoplace en tant que voiture d'initiation à la conduite sous l'appellation « Formule Bleue » et à créer un « Critérium National de Formule Bleue ». Les épreuves retenues pour ce critérium représentent 17 courses sur circuit et 17 courses de côte ; elles figurent au calendrier officiel de la F.F.S.A. Un important concours financier des Sociétés Citroën, Michelin et Total (qui a pris le relais de B.P. à la suite de l'accord Citroën-Total de Septembre 1968) permet la construction de 50 monoplaces, mises



les deux Maurice : Pezous et Trintignant
Photo Gruyaert
(Citroën 10.152)

ciently high. These are indispensable conditions for sound initiation and satisfactory training.

Paris is well worth a MEP

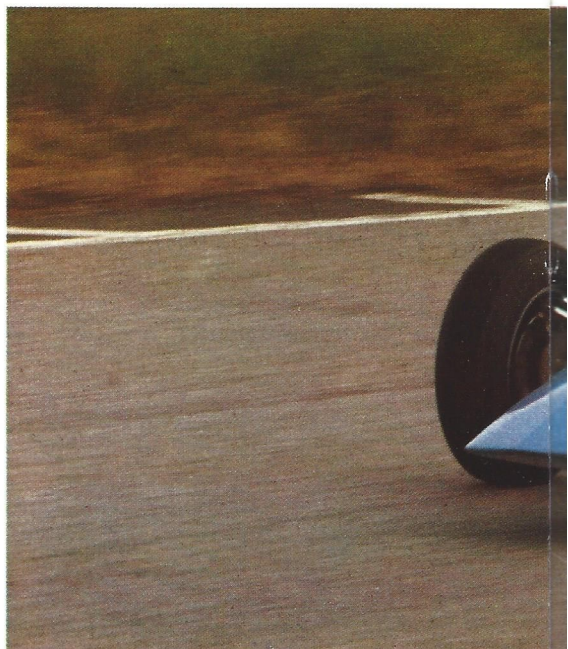
Thereupon Maurice Pezous, under his aspect of a well-fed eagle from the Catharian mountains, hides treasures of diplomacy, took his pilgrim's staff in hand and hied him to Paris.

There he found two allies: Pierre Bercot, Chairman and General Manager of Citroën, and Jean Chenevier, Chairman and General Manager of B.P. France. Thanks to them, twenty "mini-monos" were to put young people on a racing footing: on 15th March 1967, 20 MEP X 2s were handed over, on Paris's Place de la Concorde, to the French National Federation of Automobile Clubs.

Distributed to the four cardinal points of the French compass, the MEPs were to contribute to the training of young single-seater drivers.

On 24th September 1967, the first race between these twenty single-seaters, fought out in two heats, took place at Albi.

Throughout the year 1968, the single-seaters whizzed round the French tracks, arousing the public's enthusiasm, in particular at Monthléry on 22nd September 1968, when four 848 cc Blue Formula X 2s MEP easily outran a pack of 1 300 cc formula V cars,



en vente au prix exceptionnel de 8 000 F H.T. En plus des récompenses attribuées pour le Critérium National par la F.F.S.A., les trois Sociétés Citroën, Michelin et Total décident de doter les 34 compétitions d'un ensemble de prix et primes représentant près de 50 000 F. Le critérium est réservé aux pilotes de nationalité française, âgés de moins de trente ans à la date de leur inscription, titulaires de licences nationales ou internationales de conducteur ou concurrent délivrées par la F.F.S.A. Les voitures de Formule Bleue doivent obligatoirement répondre aux normes de fabrication fixées par le constructeur et ne subir aucune modification quelconque. A l'issue du Critérium, sont totalisés, pour chaque conducteur les dix meilleurs résultats obtenus en circuit et les dix meilleurs résultats obtenus en courses de côte. Est déclaré champion de France de Formule Bleue, le conducteur ayant totalisé le plus grand nombre de points. Ce premier Critérium 1969 fut un succès. Il permit à trente jeunes pilotes de s'initier à la conduite sportive. Il fut remporté par un jeune tarbais de 23 ans : Roger Dubos (14 victoires en circuit et 5 en course de côte).

Pour lui, c'est un bon départ : en 1970 il accède à la Formule France, y remporte plusieurs places d'honneur au cours de la saison. En 1971, il se classe premier dans sa catégorie sur A 112 au Rallye Monte-Carlo.

Compte tenu du succès remporté par les MEP au fil des compétitions, la F.F.S.A. reconduit le Critérium en 1970. Il est gagné par Alain Couderc, jeune bordelais de 24 ans, 12 victoires en circuit et 4 en course de côte.

Les 25 000 F qu'il récolte sur les 90 000 F des dotations Citroën-Michelin-Total lui permettront de gravir un nouvel échelon dans la compétition. En 1971, le Critérium de Formule Bleue est à nouveau reconduit, selon



once again demonstrating the exceptional qualities of the little "missiles".

The success of these twenty MEP X 2s caused the French "Fédération du Sport Automobile" to officialize this single-seater as a standard trainer, in 1969, under the denomination of "Blue Formula", and to found a "Critérium International de Formule Bleue" (Blue Formula National Championship). The trials selected for this "Critérium" comprised 17 track races and 17 hill-climb races; they were included in the official F.F.S.A. calendar.

Blue formula: "La vie en rose"

Considerable financial assistance from the firms of Citroën, Michelin and Total (which had taken over from BP following the Citroën-Total agreement of September 1968) allowed the building of 50 single-seaters, sold at the exceptional price of F 8,500 before taxes. Over and above the rewards granted for the "Critérium National" by the F.F.S.A., the three firms of Citroën, Michelin and Total decided to endow the 34 trials with prizes and premiums totalling 50,000 francs.

The "Critérium" is open to drivers of French nationality, aged under 30 at the time of entry and in possession of a national or international driver's or competitor's licence issued by the F.F.S.A.



Regarde où tu mep tes pneus.
Photo Jean Rey (Citroën 20.6)



Non seulement, mep encore.
Photo Jean Rey (Citroën 20.7)

les mêmes modalités et toujours avec les MEP X 2.

X 27 à moteur GS: le second souffle

Mais Pezous n'est pas satisfait. Il veut faire mieux. Véritable Mep-phistophélès de l'automobile, il veut rajeunir sa monoplace. Il étudie, perfectionne. Lorsqu'il entend parler de la Citroën GS qui doit sortir en Septembre 70, il bondit de joie. Voilà peut-être le moteur qu'il attendait! Ses premiers essais confirment ses espérances. Il met en chantier une nouvelle monoplace : la MEP X 27. D'une conception différente de la MEP X 2 la MEP X 27 (qui dépasse les 200 km/h) est l'aboutissement de plusieurs années de recherches et d'expériences Pezousiennes. Son châssis est un véritable treillis de tubes profilés à froid, de sections rectangulaires ou carrées. Le cadre supérieur du berceau moteur est démontable, ce qui rend aisée la dépose de l'ensemble moteur boîte de vitesses. La carrosserie est en polyester. Son capot plongeant très effilé lui confère une ligne aigüe très pure, élégante et racée. Son aérodynamisme a été particulièrement étudiée : tous les organes de suspensions sont placés à l'intérieur de la carrosserie,

Blue Formula cars must compulsorily comply with the standards laid down by the manufacturer and undergo no modifications of any sort

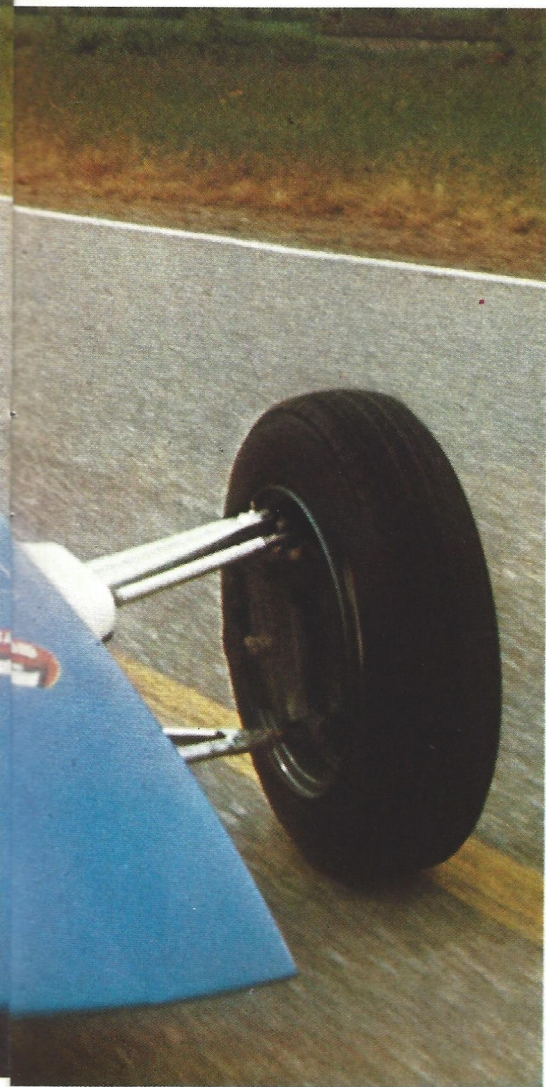
At the end of the "Critérium", the twenty best results obtained during the season by each competitor (10 track races and 10 hill climbs) are added together. The competitor with the greatest number of marks is declared Blue Formula Champion of France.

This first 1969 "Critérium" was a success. It allowed thirty young drivers to become familiar with racing driving.

The winner was a young man from Tarbes, Roger Dubos, 23 (14 track victories and 5 on hill climbs).

He was off to a good start: in 1970 he was qualified for the France Formula, in which he won honourable places in several events. In 1971, he was first in his category in an A 112 at the Monte-Carlo Rally.

Taking into account the success story of the MEPs as the competitions went on, the "Critérium" was renewed by the F.F.S.A. in 1970. It was won by Alain Couderc, a 24-year-old from Bordeaux: 12 track victories out of 19 races, and 4 hill-climbs won. The F 25,000 he collected out of the F 90,000 endowments of Citroën-Michelin-



Total allowed him to climb yet another rung on the competition ladder.

In 1971, the Blue Formula "Criterium" is once more renewed, still following the same regulations and still with MEP X 2s.

second breath : X 27 with a GS engine

Pezous however is still not satisfied. He wants to do better. A true Mep-phistopheles of the motor-car, he is bent on rejuvenating his single-seater. He studies, he improves. When he first hears of the Citroën GS, due to come out in September 1970, he fairly leaps for joy. This might be the engine he had been waiting for! His first tests confirm his hopes. A new single seater is on the stocks: the MEP X 27. Of a design different from that of the MEP X 2, the Citroën MEP X 27 (which will do up to 130 m.p.h.) is the outcome of several years' research and experiments on the part of Pezous.

Its chassis is a positive trellis-work of cold-rolled tubes of rectangular or square section. The upper frame of the engine cradle is removable, thus making it easy to dismantle the engine-gear-box assembly.

The body is of polyester. Its slim, downward-pointing bonnet gives it very pure, elegant and "thoroughbred" lines. Its streamlining has been most carefully studied: all the suspension units are faired inside the body, thus giving the car a very good aerodynamic efficiency factor.

Its engine is that of the Citroën GS, to which certain modifications have been made in order to boost the power from 55.5 HP to 75 HP.

This type of overhead-camshaft flat-four engine allows a very low centre of gravity and very high revs, while the absence of a liquid cooling system adds a major advantage to its other qualities: no radiator, no water pump, no radiator hose, hence no leaks and no damaged radiator in case of a racing accident.

The financial backing of the Firms of Citroën, Michelin and Total has made it possible to set the price of the new Citroën MEP X 27 national single-seater trainer at 9,000 francs (before taxes), a particularly low price respecting the goal the F.F.S.A., Citroën, Total and Michelin had set themselves when founding the Blue Formula "Criterium" in 1969: the creation of a French single-seater trainer within the means of young racing fans. Twenty-five X 27 cars are to be built in 1971.

In 1972, a second series of Citroën MEP X 27s is to be added to those already built and delivered at the end of 1971. The 1972 Blue Formula National "Criterium" will then be fought out in GS-engined Citroën MEPs X 27, the only cars allowed to compete for the "Criterium".

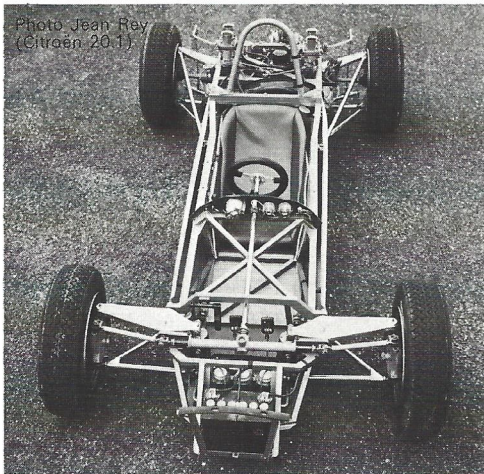
de ce fait son CxS est extrêmement faible. Son moteur est celui de la Citroën GS auquel quelques modifications ont été apportées afin d'obtenir un accroissement de puissance de 55,5 Ch à 75 Ch. Ce moteur permet d'obtenir un centre de gravité très bas et des régimes très élevés, l'absence de circuit de refroidissement par liquide ajoute un avantage très important à ses autres qualités : pas de radiateur, pas de pompe à eau, pas de durites, donc pas de fuites d'eau et pas de détérioration de radiateur en cas d'accident en course. Le concours financier des sociétés Citroën, Total et Michelin a permis de fixer le prix de vente de la nouvelle monoplace d'initiation Citroën MEP X 27 à 9 000 F (hors taxes), tarif particulièrement bas qui respecte le but que s'étaient fixées la F.F.S.A. et les Sociétés Citroën, Total et Michelin en lançant le 1^{er} critérium de Formule Bleue en 1969 : créer une monoplace française d'initiation accessible aux jeunes.

Vingt-cinq Citroën MEP X 27 doivent être construites en 1971. Une seconde série de X 27 doit être livrée en 1972. Le critérium National de Formule Bleue 1972 sera alors disputé avec des Citroën MEP de type X 27 à moteur Citroën GS.

FICHE MEPNIQUE

Moteur : Citroën GS, 4 cylindres à plat opposés deux à deux. Alésage : 74 mm. Course : 59 mm. Cylindrée : 1 015 cm³. Rapport volumétrique : 9,2. Puissance : 75 ch à 6 750 tr/mn. Couple : 9 m/kg à 5 500 tr/mn. 2 arbres à cames en tête (1 par culasse), commandés par courroies crantées. 2 carburateurs inversés Weber double-corps 40 IDF.

Transmission : Roues arrière motrices. Moteur central. Embrayage monodisque à sec à commande hydraulique. Boîte Citroën GS adaptée, 4 vitesses synchronisées. Couple conique 9 × 33.



Châssis : En tubes profilés à froid de section rectangulaire ou carrée. Entre les suspensions avant et le compartiment moteur sont placés latéralement 2 caissons formés de feuilles en métal léger rivées. 4 roues indépendantes. 4 bras de suspension à leviers triangulés d'inégales dimensions. Les ressorts hélicoïdaux et les amortisseurs télescopiques hydrauliques sont disposés à l'intérieur de la carrosserie (meilleur aérodynamisme). Les ressorts travaillent à la compression. Barres anti-roulis réglables à l'avant et à l'arrière. Réservoir d'essence : 18,9 litres.

Direction : Direction à crémaillère symétrique Citroën AMI 8 adaptée. Volant de direction à trois branches gainé.

Freins : 4 freins à disques. Ø 240 mm à l'avant, placés dans les roues. Ø 266 mm à l'arrière, accolés à la boîte de vitesse. Double circuit de freinage commandé par palonnier de sécurité à répartition réglable (2 maîtres cylindres).

Roues et pneus : Roues en tôle emboutie Michelin. Pneus Michelin X AS, avant : 14 × 13, arrière : 16 × 13. Dimensions des roues : 5 × 13 avant, 6,5 × 13 arrière.

Cotes : Empattement : 2,205 m à 2,240 m. Voie avant : 1,239 m. Voie arrière : 1,246 m. Poids à vide : 392 kg.

Performances : Vitesse maxi. : 210 km/h.

Engine: Citroën GS flat-four air-cooled engine (two pairs of opposed cylinders). Bore : 74 mm. Stroke : 59 mm. Capacity : 1 015 cc. Compression ratio : 9.2/1. Effective horsepower : 75 HP at 6 750 r.p.m. Torque : 65 lb.ft. at 5 500 r.p.m. 2 overhead camshafts (1 per cylinder head) with toothed-belt drive. 2 inverted double-barrel Weber 40 IDF carburetters.

Transmission: Rear-wheel drive. Central engine. Single-plate dry clutch with hydraulic control. Adapted Citroën GS gear-box, 4 synchromesh speeds. Mitre gears of 9 × 33 and 8 × 35 (hill-climbs).

Chassis: Rectangular- or square-section cold-rolled steel tubes forming box-girder in the central section. 4 independent wheels. 4 suspension arms. Helical springs and hydraulic telescopic shock-absorbers faired into the body. Adjustable anti-roll bars at front and rear. Petrol tank : 4.15 gallons.

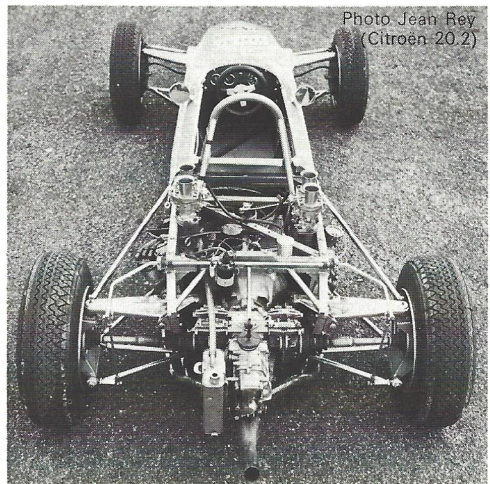
Steering : Symmetrical rack-and-pinion type adapted from AMI 8. Three-spoke leather-covered steering wheel. Plastic-covered steering wheel.

Brakes: 4-wheel disc brakes. 240 mm diam. at front, in wheels. 266 mm at rear, at gear-box output shafts. Dual braking circuit controlled by an adjustable-distribution safety compensator.

Wheels and tyres: Pressed-steel Michelin wheels. Tyres : Michelin X AS: front, 14 × 13; rear, 16 × 13. Wheel dimensions : front : 5 × 13, rear : 6.5 × 13.

Dimensions: Wheelbase : 2.205 to 2.240 m (7' 2 13/16" to 7' 4 3/16"). Track : front : 1.239 m (4' 0 3/4"); rear 1.246 m (4' 0 13/16"). Weight empty : 392 kg (864 lbs).

Performance figures : Maximum speed 124 miles per hour to 130 miles per hour.



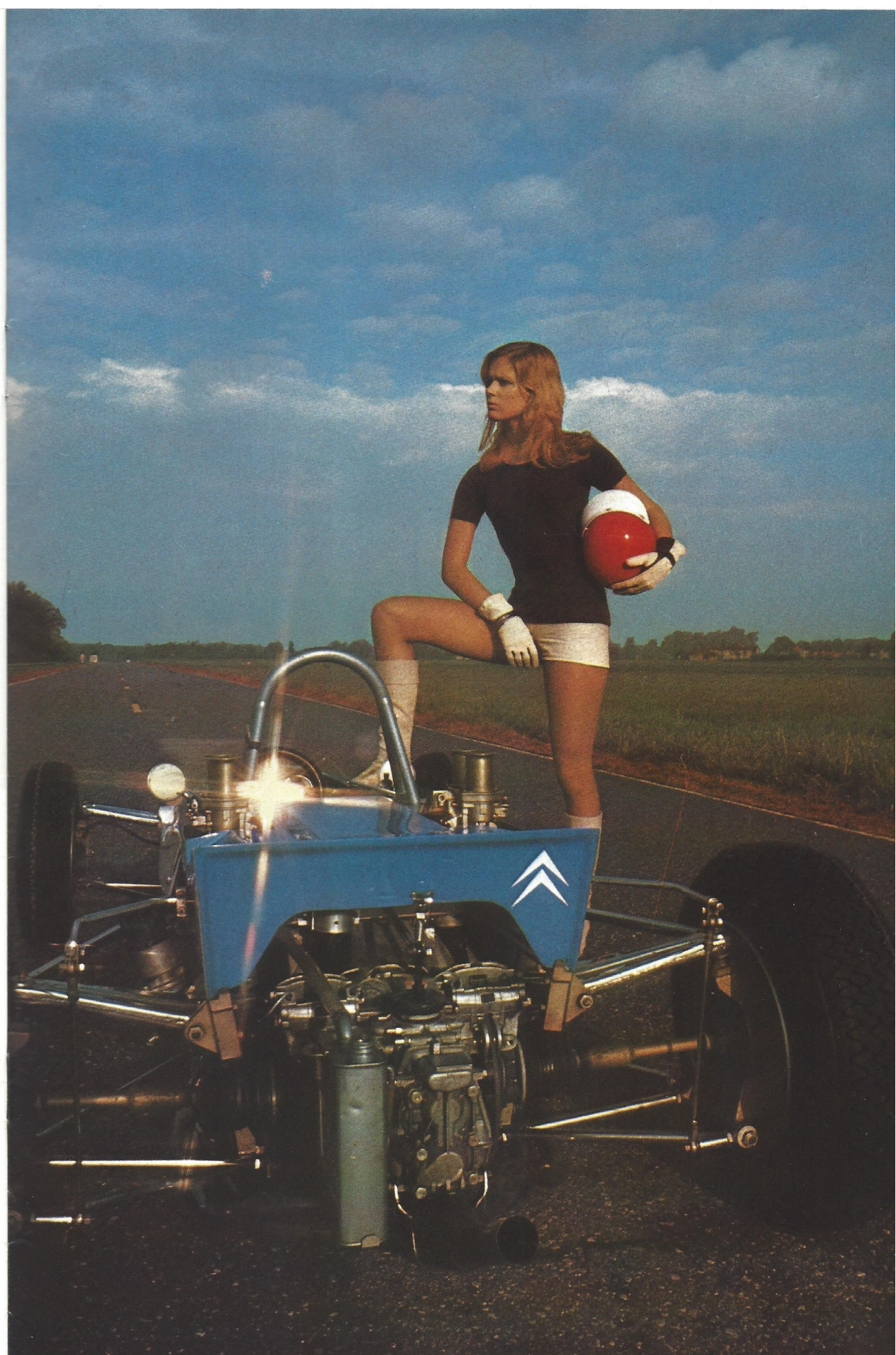
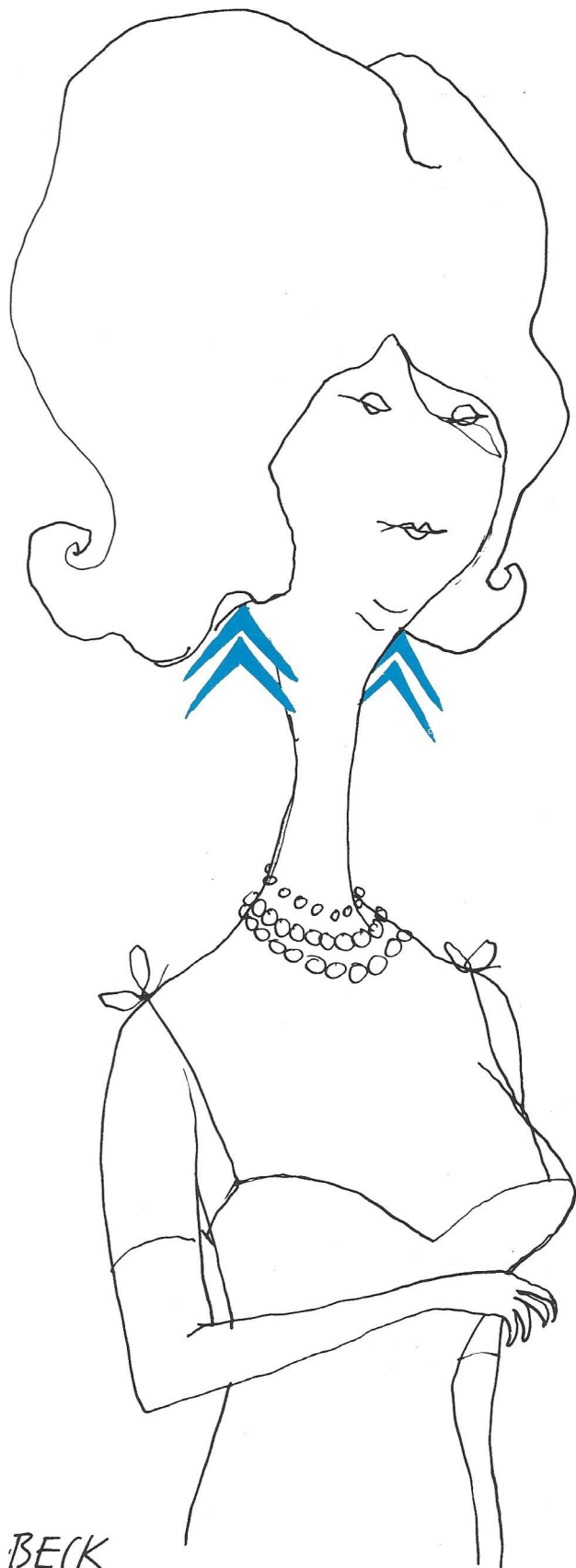




Photo Jean Rey
(Citroën 20.9)

Relations Publiques Citroën. Achevé d'imprimer le 5 juillet 1971. ADVICO DELPIRE Printed in France. Citroën S.A. 133, quai André Citroën - Paris 15^e. R.C. Serine 54 B 3055 N° d'entreprise 825.75.115.0.025.

échos



échos

AU POIL, LA 2 CV



Photo Interpresse (Citroën 10.514)

HAMBURG (Allemagne). Les audaces des artistes capillaires ne connaissent plus de borne. Leur dernière innovation est due à un coiffeur de Hamburg : la perruque pour 2 CV. C'est un chef-d'œuvre de bouclettes qui a nécessité cinq kilos de cheveux humains.

A SHAGGY 2 CV STORY

HAMBURG (Germany). *Nothing is sacred any more to those crazy tonsorial artists. Their latest innovation is the thought-child of a HAMBURG hairdresser : a wig for the 2 CV! It is a masterpiece of clinging curls, whose creation needed a mere 11 lbs of human hair.*

RTL GS



Photo Promotion (Citroën 10.571)

PARIS (France). RTL fut le premier poste de radio-télévision à utiliser une GS comme voiture de reportage. Elle remplit parfaitement son office. Ses utilisateurs, reporters et techniciens apprécient particulièrement son confort.

RTL GS

PARIS (France). Radio-Tele-Luxemburg was the first Radio and TV station to use a GS as a reporting car. It is perfectly suited for its job. Users — reporters and technicians — appreciate it for its great comfort.

ACCORD TOMOS-CITROËN



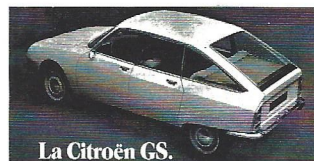
Photo Citroën 10.572

PARIS (France) M. Hocer, Directeur Général de la Société yougoslave "Tomos" (à droite, photo ci-dessus) et M. R. Ravenel, Président Directeur Général des Automobiles Citroën, ont signé le 18 Mai 1971 un nouveau contrat de Coopération Industrielle. D'une durée de sept ans comme le contrat précédent, il s'inscrit dans le cadre de la Coopération franco-yougoslave et se caractérise par une large extension : Citroën livrera à l'usine de Tomos, à Koper en Slovénie, une partie seulement des éléments composant les véhicules Citroën montés dans les ateliers yougoslaves (la partie d'éléments d'origine nationale va être sensiblement augmentée). En échange, Citroën achètera différentes pièces fabriquées en Yougoslavie par des entreprises coopérantes, dont Tomos ; ces pièces importées en France concourront à la production générale des usines Citroën.

TOMOS-CITROËN AGREEMENT

PARIS (France). Mr Hocer, General Manager of the Yugoslav firm "Tomos", and Mr Raymond Ravenel, Chairman and General Manager of Automobiles Citroën, signed a new Industrial Cooperation contract on 18th May 1971. Scheduled to last seven years like its predecessor, it forms part of French-Yugoslav Cooperation and is characterized by its extensiveness: Citroën will supply the Tomos works at Koper, in Slovenia, with only a fraction of the Citroën vehicle parts assembled in Yugoslav shops (the proportion of parts supplied by the national industry is to be appreciably increased). In exchange, Citroën will buy various parts manufactured in Yugoslavia by cooperating firms, and among them Tomos; these parts, imported into France, will be used in the general production of the Citroën works.

LA ROTATIVE D'OR



La Citroën GS. Trouvez mieux.

Photo Citroën 10.565

PARIS (France). L'agence Delpire-Advico a reçu pour son annonce (ci-dessus) "la Citroën GS. Trouvez mieux" la Rotative d'or, prix de la meilleure annonce de presse quotidienne régionale attribué par "Promojour", association groupant les principaux quotidiens français régionaux, dont M. Jean-Jacques Kielholz, directeur général des "Dernières Nouvelles d'Alsace", est le président.

THE GOLDEN ROTARY PRESS

PARIS (France). Delpire-Advico, the agency handling Citroën's advertising, was awarded for its advertisement (see above): "the Citroën GS: find better — if you can" the "Rotative d'Or" ("Golden Rotary Press"), a prize for the best ad in the French provincial press. The award was made by "Promojour", an association of the chief French regional dailies whose Chairman is Mr Jean-Jacques Kielholz, General Manager of "Les Dernières Nouvelles d'Alsace".

L'HOMME ET L'ÉLECTRONIQUE

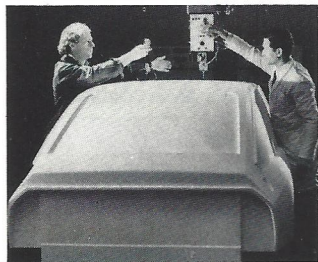


Photo Annie Tresgot (Citroën 10.569)

PARIS (France). Un court métrage (12 minutes) en couleur vient de sortir, consacré aux études sur la carrosserie de la GS. Il montre la part respective du travail humain et de ses auxiliaires informatiques dans la création des formes. Il a été réalisé par Robert Ménégos assisté de Peter Kassovitz, cameraman (à gauche, photo ci-dessus). C'est une production Pirana Films.

MAN AND ELECTRONICS

PARIS (France). A short film (12 minutes) has just been issued. Its subject: the GS body and how it was designed. It shows the respective roles played by human work and its computerized auxiliaries in creating shapes. It was produced by Robert Ménégos, assisted by Peter Kassovitz, cameraman (left in picture above). It is a Pirana Films production.

CROISIÈRE JAUNE EN NOIR ET BLANC

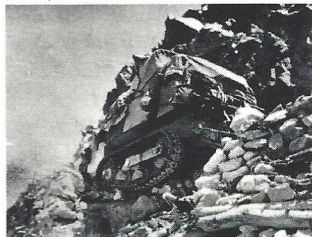


Photo Citroën 13.10

PARIS (France). Un merveilleux film avait été tourné pendant la Croisière Jaune (1931-1932, de Beyrouth à Pékin en autochenilles Citroën, à travers l'Himalaya et le désert de Gobi). Il avait été réalisé par Léon Poirier, avec André Sauvage. Cameramen : Morizet et Specht, ingénieur du son : William Sivel. Une version courte (18 minutes) vient d'en être tirée par Albert Radenac, montage : Victor Ratovondrahona. On y voit des images splendides (la traversée des hauts plateaux d'Asie Centrale) ou dramatiques (Cécillon et son autochenille suspendus au-dessus du vide - notre photo - la guerre en Chine...). C'est un document passionnant.

YELLOW CRUISE IN B & W

PARIS (France). A magnificent film had been made during the so-called "Yellow Cruise", Citroën's trans-Asian Expedition (1931-1932, Beirut-Peking in Citroën half-tracks across the Himalaya and the Gobi Desert). It was directed by Leon Poirier, with André Sauvage; Morizet and Specht were the cameramen, while the sound engineer was William Sivel. A condensed 18-minute version has just been made by Albert Radenac; editor : Victor Ratovondrahona. It includes magnificent views (the crossing of the high plateaux of Central Asia) and dramatic shots (Cécillon and his half-track hanging over a precipice, the war in China). A most gripping documentary.

LA SEMAINE DU CAR



Photo Citroën 5F77

MONTE-CARLO (Monaco). Citroën, premier constructeur français d'autocars de 5000 Kg à 8000 Kg de P.T.C. avec 43,3% du marché des cars de 24 à 28 places en 1970, a participé cette année à la 20^{ème} Semaine Internationale du car. Il y a remporté : • le prix d'excellence en classe U (urbains et suburbains) pour l'autobus de Bordeaux 480 (ci-dessus) • le grand prix d'honneur ex-æquo en classe 1 (cars standards) pour le car Orsay 480 (carrossé par Currus) et le car GT 480 (carrossé par Heuliez) • une médaille de bronze pour le car Chevreuse 350 "S" (carrossé par Currus) • une médaille pour le car Berliet PR 100

COACH WEEK

MONTE-CARLO (Monaco). Citroën, leading French manufacturer of coaches with an all-up weight of between 11,000 and 17,600 lbs (43.3% of the market for 24- to 28-seater coaches in 1970), this year took part in the 20th International Coach Week. The firm was awarded: • The Class Prize for Class U (town and suburban vehicles), given to the Bordeaux 480 bus • The Grand Prix d'Honneur for class 1 (standard coaches), shared by the Orsay 480 coach (coachwork by Currus) and the GT 480 coach (coachwork by Heuliez) • A bronze medal for the 350 "S" Chevreuse coach (coachwork by Currus) • A medal for the Berliet PR 100 coach.

échos

échos

LES 30 HEURES DE BUENOS-AIRES

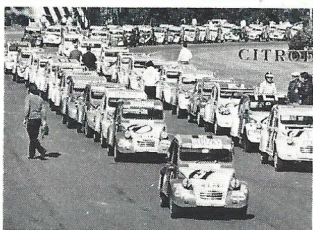


Photo Reporter Asociados
(Citroën 10.568)

BUENOS-AIRES (Argentine). Il faut avoir vu cela : devant un public de plusieurs dizaines de milliers de personnes, dans une ambiance de 24 heures du Mans, 70 2 CV et 3 CV de série ont disputé en Avril le "Marathon Citroën des 30 heures" organisé par l'Automobile Club "la Avellaneda" sur le circuit municipal de Buenos-Aires (5.641 m). Après le départ, donné dans le style Indianapolis, 210 pilotes se sont relayés au volant toutes les 3 heures à raison de 3 par équipage. Dans les stands de ravitaillement 500 mécaniciens réalisèrent souvent de vrais miracles. Après 30 heures de course, 64 voitures terminèrent, sur 70 au départ, excellente démonstration de la robustesse des petites Citroën. Ce fut la 2 CV pilotée par Crocco - Aguaviva - Crocco qui l'emporta devant 40 rivales, avec 546 tours couverts à la moyenne de 95,458 km/heure, et la 3 CV de De Boragina-Maccaron-Terrizano, devant 30 concurrents, avec 595 tours à la moyenne de 103,803 km/heure.

THE BUENOS AYRES 30 HOURS

BUENOS AYRES (Argentina). It had to be seen to be believed: before a public of several thousands, in an atmosphere like that of the Le Mans 24 Hours race, 70 standard production

2 CVs and 3 CVs fought out the "Citroën 30 Hours Marathon", organized in April by the "la Avellaneda" Automobile Club over the Buenos Ayres Municipal Track (6,169 yards). After the Indianapolis-style start, 210 drivers relayed one another at the wheel every 3 hours, each car-team comprising 3 drivers. Side-by-side with the hard struggle in progress on the track, another struggle was on in the servicing pits, where 500 mechanics sometimes worked real miracles. After a 30-hour race, 64 cars of the 70 at the start finished, giving an excellent demonstration of the ruggedness of the small Citroëns. The 2 CV driven by Crocco-Aguaviva-Crocco took the day before 40 rivals, having covered 546 laps at an average speed of 59.314m.p.h., while the 3 CV driven by De Boragina-Maccaron-Terrizano, in front of 30 competitors, won its category with 595 laps at an average speed of 64.500 m.p.h.

2 CV D'EAU

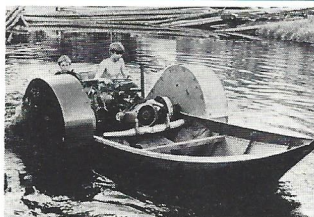


Photo Veer (Citroën 10.558)

AMSTERDAM (Hollande). Pim Gobel a 18 ans, il est élève de l'École Navale d'Amsterdam. Il a construit lui-même son bateau à deux roues (à aubes) et 2 CV, le moteur de l'une actionne les deux autres et l'ensemble flotte et avance à merveille.

WATER "DUCHLING" (Duch for 2 CV)

AMSTERDAM (Holland). Pim Göbel is 18, and a pupil at the Amsterdam Naval College. With his own hands, he has built his boat with two (paddle) wheels and a 2 CV, the engine of the latter powering

the former. The whole outfit floats like the Ark.

JE SUIS UNE LÉGENDE

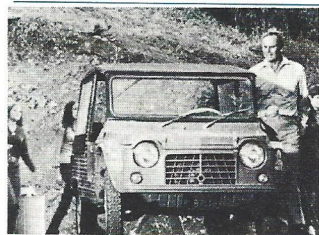


Photo Warner Broth. (Citroën 10.552)

HOLLYWOOD (États-Unis). La méhari partage la vedette avec Charlton Heston, qui l'utilise dans « Je suis une légende », film tiré du palpitant roman d'anticipation de Richard Matheson. C'est une histoire de vampires. Le film est en couleurs. La méhari est rouge, évidemment, c'est bien moins salissant.

I AM A LEGEND

HOLLYWOOD (Cal., USA). The Mehari shares stardom with Charles Heston, who is driving one in the film "I am a legend", adapted from Richard Matheson's thrilling science fiction novel. It is a vampire story. It is a colour film. The Mehari is, naturally, red: no (visible) stains!

RALLYE DES JOURNALISTES



Photo Jean Sejnost (Citroën 7.330)

MONTE-CARLO (Monaco). Le VI^e trophée automobile des journalistes sportifs, organisé par le sympathique Georges Bertellotti, s'est disputé du 18 au 19 mai 1971. Une Citroën SM figurait parmi les invités d'honneur et fut beaucoup admirée. Pilotée en souplesse par un équipage de Radio Monte-Carlo, Jean-Pierre Foucault-Clau-

de Debatty, elle se classa seconde dans sa catégorie derrière Claudine Trautmann. Deux DS étaient dans la course avec Jean-Marie Dubois et Francis Chopy - Pierre Thimonier, ainsi qu'une Autobianchi A 112 pilotée par Jean Bernardet et Devanssay.

JOURNALISTS' RALLY

MONTE CARLO (Monaco). The VIth Motoring Trophy for Sports Journalists, organized by Georges Bertelotti, was contended for on 18th and 19th May 1971. A Citroën SM, which was among the guests of honour, drew many an admiring gaze. Smoothly driven by a Radio Monte-Carlo team, Jean-Pierre Foucault-Claude Debatty, it came in second in its category behind Claudine Trautmann. Two DSs were also in the race, with Jean-Marie Dubois and Francis Chopy-Pierre Thimonier, as was an Autobianchi A 112 driven by Jean Bernardet.

ENCORE LA GS !



Photo Morgenposten (Citroën 10.573)

ODENSE (Danemark). 27 journalistes danois de l'automobile réunis sous l'égide du quotidien "Morgenposten" ont désigné la Citroën GS comme "Voiture de l'Année" au Danemark. Le classement s'établit ainsi : Citroën GS (121 points), Opel Manta (52 points), Opel Ascona (24 points). Critères retenus : esthétique, qualités techniques, rapport prix-qualité. M. Raymond Ravenel (ci-dessus) a reçu le trophée avec le sourire. Il en prend l'habitude : c'est la sixième distinction internationale que la GS mérite.

AGAIN THE GS !

ODENSE (Denmark). 27 Danish motoring journalists, brought together under the leadership of the daily "Morgenposten", nominated the Citroën GS as "Car of the Year" in Denmark. Marks ran as follows: Citroën GS: 121; Opel Manta: 52 marks; Opel Ascona: 24 marks. Criteria taken into account: looks, technical qualities, price/quality ratio. Mr Raymond Ravenel (above) received the trophy with a smile. He is getting used to this sort of thing: this was the GS's sixth international distinction award.

MECCANO MEHARI



Photo Citroën 10.526

PARIS (France). Citroën-France ajoute à la gamme des modèles méhari trois versions dérivées réalisées par la Société ENAC. Le « hard-top » (photo ci-dessus) notamment, dans le même copolymère d'acrylo-nitrile butadiène-styrène (A.B.S.) que la carrosserie du modèle initial, permet de multiples solutions-meccano. Il est composé de sept éléments démontables à volonté : toit avant et toit arrière semi-rigides indépendants,

accrochés sur un roll-bar; éléments de côté et arrière vitrés (securit) et fermant à clef; portières en A.B.S. avec partie supérieure amovible et vitre chlorure de vinyle. Ainsi transformée, la méhari devient totalement close et verrouillée de tous côtés. On peut l'utiliser avec ou sans côtés, avec ou sans toit arrière, avec ou sans toit avant.

MECCANO MEHARI

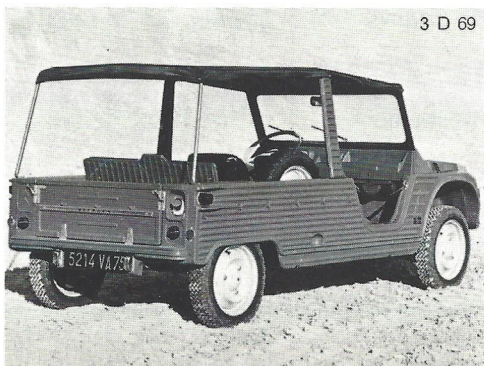
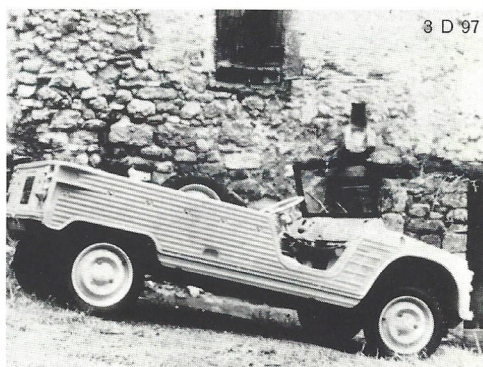
PARIS (France). Citroën-France is adding to the range of Mehari models three derived versions built by the Firm of ENAC. The "hard-top" (see picture above) for instance, made of the same copolymer of acrylonitril-butadiene-styrene (ABS) as the body of the original model, allows multiple meccano-type solutions. It is made up of seven units which can be dismantled as desired: semi-rigid independent front and rear roofs hooked to a roll-bar; side and rear glazed units (securit glass), which can be locked; ABS doors with a removable upper part and a vinyl chloride window. Thus transformed, the Mehari is completely enclosed and can be locked on all sides. It can be used with or without side units, with or without rear roof, with or without front roof.

échos

PRODUCTION GROUPE CITROEN

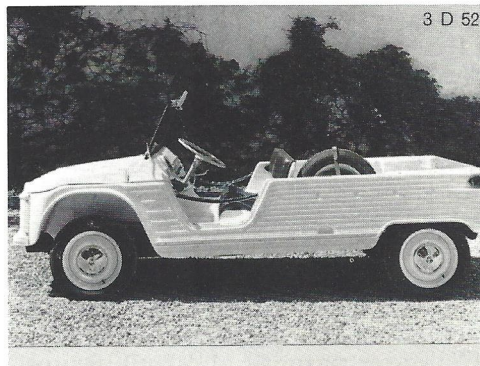
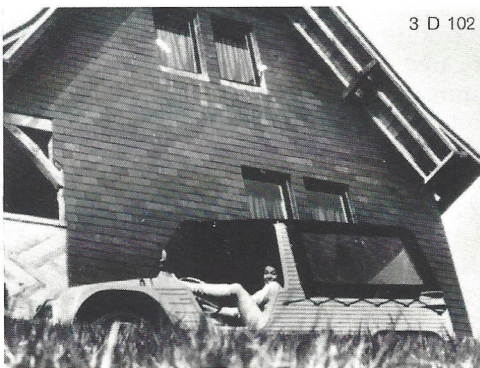
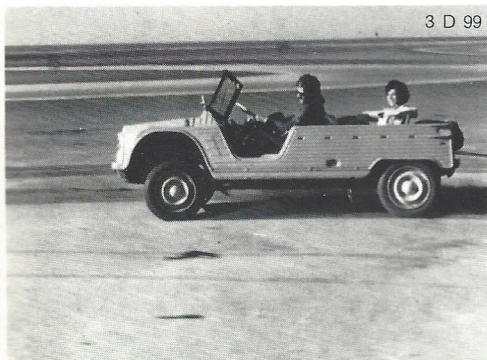
| | | |
|--|---------|---------|
| 5 mois 5 months | 1971 | 1970 |
| Voitures particulières Private cars | 244.339 | 200.704 |
| TOTAL CITROEN | 279.512 | 232.916 |
| Berliet | 9.679 | 9.366 |
| TOTAL | 289.191 | 242.282 |

PHOTOTHÈQUE MEHARI



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

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





CHEZ L'ANTIQUAIRE

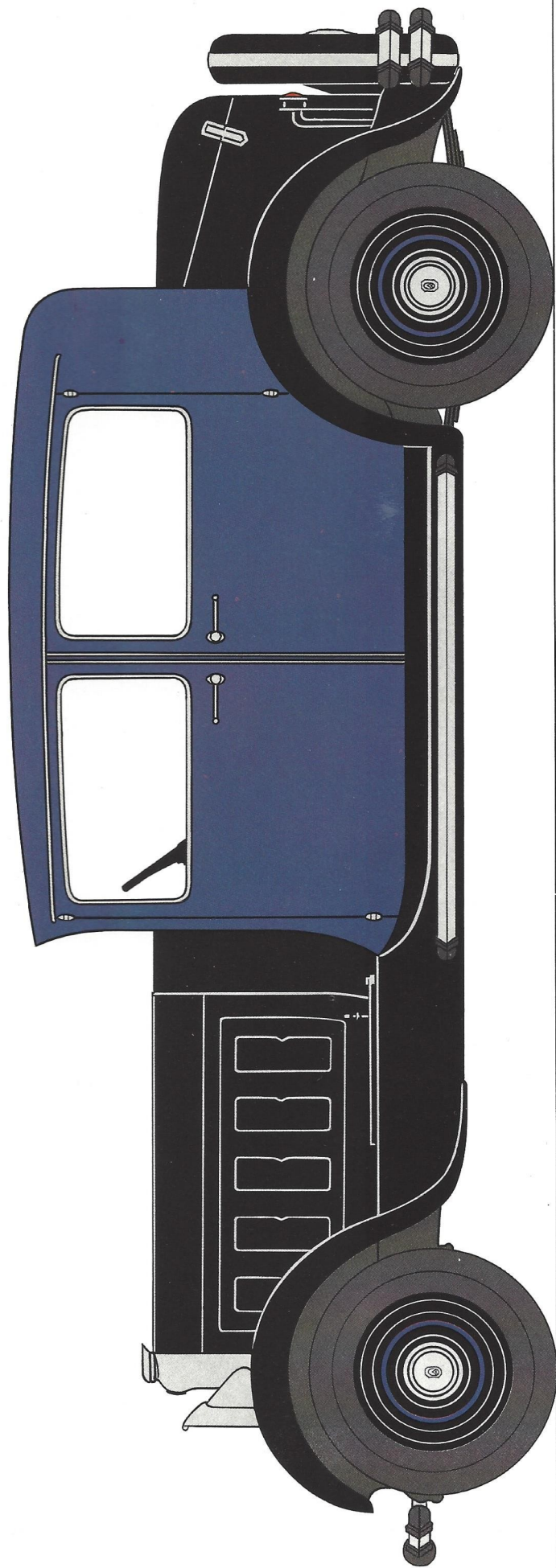
Citroën C6 G Toutalu - 1932

Dans la gamme très étendue des carrosseries équipant les modèles C 6 G, il convient de noter l'apparition du "toutalu", fabriqué par des carrossiers indépendants comme Viscaya, Sical, les Etablissements Million-Guiet, mais en collaboration avec l'usine Citroën et vendu par elle. Comme l'indique ce nom, il s'agissait de carrosseries légères en aluminium qui donnaient un aspect facilement reconnaissable à la voiture et notamment une ligne allongée très gracieuse. Ainsi furent livrées sur commande des berlines 4 glaces à l'aspect confortable, souvent de peintures deux tons contrastants, plus foncée pour le capot et les ailes. Les "toutalu" équipèrent également les 15 CV-six cylindres à moteur flottant de la série "Rosalie". Prix de la berline "toutalu" avec malle : 42.000 Frs contre 31.500 Frs pour la berline cinq places avec malle.

FICHE TECHNIQUE : Citroën C 6 G **MOTEUR** : "flottant" (avril 1932) ou MFP (moteur floating power) avec suspension élastique en deux points suivant un axe d'oscillation oblique passant par le centre de gravité de l'ensemble moteur-embayage-boîte de vitesses. Carter de distribution modifié afin que sa partie supérieure repose sur le bloc élastique AV métal-caoutchouc. Nouvelle conception du carter de volant qui ne repose plus sur le châssis. **CHASSIS** : modifié et renforcé. Jambes de force support de bloc AV. Entretoise de longeronnets soutenant le bloc élastique AR. **EMBRAYAGE** : Liaison assurée par parallélogramme articulé entre la pédale et l'axe supportant la fourchette de débrayage. Axe de fourchette tourillonnant à ses extrémités dans la cloche d'embrayage. **BOITE DE VITESSES** : Levier dont le carter est fixé sur un pontet assemblé aux longerons du châssis. Couvercle indépendant du carter de levier de commande. **SUSPENSION** : ressorts AV allongés avec gros silentbloc rectangulaire dans l'œil AR de la lame maîtresse. **PNEUS** : Michelin "Super-Confort" 160x40. **PERFORMANCES** : vitesse maximale : 110 km/h environ.

Within the very extensive range of bodies fitted to the C 6 G models, the appearance of the "toutalu" body, made by body makers such as Viscaya, Sical, Etablissements Million-Guiet, is worthy of note. As may be readily gathered from its name, the bodies were made of lightweight aluminium; this lent an easily recognizable appearance to the cars. In this version were delivered comfortable-looking 4-window saloons, often in a 2-tone contrasting colour-scheme, wings and bonnet being darker than the rest. "Toutalu" bodies were also fitted to the 15 HP six-cylinder floating-power cars of the "Rosalie" series. Price of the "toutalu" berline with riar boot: 42.000 Frs against 31.500 Frs for the Serial five-seater berline with rear boot.

TECHNICAL SPECIFICATIONS : Citroën C 6 G. **ENGINE**: "floating" (April 1932) or MFP (floating power engine) with two-point elastic suspension following an oblique oscillation axis going through the centre of gravity of the engine-clutch-gear-box assembly. The timing-gear housing had been modified so that its upper portion rested on the front metal-rubber elastic block. New design of the flywheel housing, which no longer rested on the chassis. **CHASSIS** : modified and strengthened. Small side-member spacers supporting the rear elastic block. **CLUTCH**: connection operated by an articulated parallelogram articulated between the pedal and the shaft bearing the clutch fork. Fork pin ends pivoting freely in the clutch housing. **GEAR-BOX** : lever-operated, the housing being suspended on a small bracket fitted to the side members of the chassis. Independent lever housing cover. **SUSPENSION** : front springs lengthened, with a large rectangular silent-block in the rear eye of the main leaf. **TYRES** : Michelin "Super-Confort" 160 × 40. **PERFORMANCE FIGURES** : about 68 m.p.h..



Dessin : Oliver

Citroën C6G Contalun - 1932

