



MADAME COMPETITION

Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Il 3 settembre 1971, Raymond Revenel, Presidente e Direttore Generale di Citroën, nomina Marlène Cotton a capo del Servizio Competizione della Marca.

Si tratta della prima volta che una donna viene chiamata a esercitare questo ruolo, ma questo non rappresenta certo un problema per l'Azienda, che intende in questo modo esercitare una continuità con il lavoro svolto fino a quel momento da René Cotton, marito di Marlène, scomparso prematuramente.

Del resto, la signora Cotton già da una decina di anni seguiva René, Direttore Sportivo della Casa del Double Chevron, restandogli accanto in un ruolo solo apparentemente secondario, ma di fatto stando sempre al suo fianco e conoscendo quanto lui i meccanici, i piloti e gli organizzatori.

Capace, bella, bionda, elegante, giovane madre di famiglia, Marlène diventerà anche membro della Federazione francese dello sport automobilistico, della Commissione Rally del Bureau dei costruttori automobilistici e consigliere tecnico del Ministero della gioventù e dello sport.

Oggi Marlène Cotton vive a Nizza, è un'elegante e vivace anziana signora ben conosciuta nel quartiere.

L'abbiamo incontrata nel suo appartamento carico di ricordi (dopo essere rimasta vedova di René Cotton sposò infatti Jacques Wolgensiger, il grande capo della comunicazione Citroën).

Madame Cotton, quando cominciò a correre la CX?

Faccio una premessa: nei primi anni Settanta Citroën era in difficoltà finanziarie che culminarono con la fusione nel Gruppo PSA nel 1976.

A quel tempo, la DS era a fine carriera e la produzione della SM era terminata.

Il Service Competition venne spostato in un capannone più piccolo e il nostro budget ridotto.

Ciononostante, le prime CX ci vennero affidate per la preparazione alle corse e gli inizi



non furono davvero male per questo modello appena uscito.

Quali furono le prime competizioni alle quali la CX ebbe l'onore e l'onere di partecipare?

Ricordo il Rally del Marocco del 1976, nel quale Deschaseaux portò una CX al quarto posto.

Poi la Maratona Londra-Sidney dell'anno successivo, 30.000 chilometri, quattordici Paesi, tre continenti, che costituì un test più che soddisfacente grazie alle CX 2400, che arrivarono terza con Paddy Hopkirk, quarta con Claude Laurent, settima con Jean-Paul Luc, più una quarta che giunse decima.

Ci parli del Tour del Senegal, da Dakar a Dakar.



APPELLO AI LETTORI:

Tutti sono invitati a collaborare alla creazione del nostro periodico: inviate alla Redazione suggerimenti, lettere, aneddoti, materiale fotografico e quant'altro riteniate possa essere degno di pubblicazione.

La Redazione si riserva di pubblicare il materiale pervenuto, che comunque non sarà restituito, ma andrà a far parte dell'archivio del Club.

Anche in virtù del vostro aiuto si potrà mantenere inalterato il numero delle pagine e garantire la corretta cadenza semestrale.

Grazie.

La Redazione.



Era la fine di ottobre del 1977 e questa nona edizione lunga tremila chilometri, di cui oltre metà su piste di sabbia e divisa in cinque tappe, fu un grandissimo successo: cinque CX 2400 ai primi cinque posti, di cui quattro ufficiali Citroën!

Voglio ricordare i nomi degli equipaggi: primi furono Deschaseaux-Plassard, secondi Warmbold-Geistdorfer, terzi Luc-Alessandrini, quarti Lablanche-N'Doye, quinti Hartmann-Thoma. Wolgensiger si occupò dei giornalisti, ne furono invitati trenta in rappresentanza dei grandi quotidiani regionali e delle riviste specializzate.

L'evento venne chiamato Mission Crocolion e venne prepara-

to lungamente.

Già da maggio avevo fatto la ricognizione del percorso con un piccolo aeroplano per predisporre il piano di battaglia e quindici giorni prima del via i meccanici erano già in Africa.

Perché Crocolion?

Perché il leone è il simbolo del Senegal, il coccodrillo quello della nostra squadra.

La preparazione fu complessa...

Assolutamente.

Per diversi mesi l'atelier del Service Competition aveva preparato le vetture secondo i limiti

autorizzati dal regolamento dei Gruppi 1, 2 e 5 e furono percorsi moltissimi chilometri perché l'affidabilità fosse ai massimi livelli.

Le CX erano tutte con motore di 2,4 litri con 115, 128 o 175 CV.

A seconda della versione avevano il cambio a quattro o cinque marce.

L'alimentazione era a carburatore per la 2400 Super e a iniezione L-Jetronic Bosch per la 2400 GTi.

Pensate che di tutte le vetture partite ne arrivarono al traguardo solo sette, e cinque, appunto, erano CX, il che ci permise di vincere la Coupe des Constructeurs per il terzo anno consecutivo.



LA MONTAGNE

6-11-1977

CITROËN : LE DÉFI OU LES COULISSES DE L'EXPLOIT

JE ne sais pas si vous êtes comme moi mais personnellement, en matière d'automobile, j'aime bien les fous, les gens qui tournent le dos à la raison, qui réalisent contre vents et marées un véhicule impensable ou bien qui croient inépuisable à une mécanique sans queue ni tête, ou qui se jettent à corps perdu dans une entreprise que personne n'exigeait d'eux. Car il est si confortable de rester au coin du feu dans ses pantoufles, de sortir la même voiture que celle de grand-papa ou d'aller voir le client pour lui demander ce qui pourrait lui faire plaisir !

La piste ? Quelle piste ?

C'est un genre de folie qui a séduit Citroën (mais une folie raisonnable malgré tout, puisque autorisée par le très sérieux directeur de Peugeot) : rentrer en compétition, mais ne pas y rentrer par la petite porte, en grimpant l'échelon après échelon. Non : se lancer un défi à soi-même, choisir la plus dure épreuve du monde, celle où l'on peut à tout coup se... casser la gueule ou réussir. Et y aligner de surcroît des voitures de série, celles que vous ou moi croisons dans la rue. Un pari, un pari insensé, mais quel plaisir !

Il y a un dieu au ciel de l'automobile car le pari a été gagné, au-delà de toute espérance...

Mais pardon, excuses, je ne vous ai pas même dit l'objet de ce pari. Il y a neuf ans, en 1967, une équipe de copains amateurs d'automobile et fiers en Afrique noire a décidé de créer son rallye, le Tour du Sénégal. Un rallye, cela vous fait penser sans doute à une épreuve pour week-end campagnard où

l'on va de contrôle en contrôle en récoltant des objets divers, en répondant à des questions ; ou alors vous songez aux « grands rallyes » avec voitures d'usine, montagnes de pneus éjectés, pilotes chevronnés...

Le rallye du Sénégal, ce n'était pas cela du tout. En fait, il n'aurait pas valu le nom de Hellfire infernal, si ce nom n'avait pas été pris. Car, profitant de leur connaissance d'un pays que se partageaient les sables du Saliel, la latérite rouge de la savane, les boues de la brousse tropicale, les organisateurs avaient mis sur pied une épreuve à tout casser, au sens littéral du terme.

Le palmarès se partagea entre plusieurs marques : une Renault 16 en 1967, une Simca 1000 en 1968, une Renault 05 TS en 1969, une Volkswagen en 1970, une 16 TS encore en 1971, une Citroën D Super 20 en 1974 (elle fut la seule voiture à l'arrivée !), une D Super 5 en 1975, un buggy Volkswagen l'an dernier...

Lancer un pari, c'est bien ; le faire connaître, c'est aussi nécessaire, car pourquoi croire Citroën sur parole s'il devait avoir affronté le pire rallye du monde ? Et voilà comment je me suis retrouvé, lié à mon corps défendant et par 45 degrés à l'ombre (ajoutez 15 degrés au soleil !), au volant d'une CX 2400 strictement de série - mais équipée d'un bienfaisant conditionneur d'air et de l'option « grande exposition » qui comprend une tôle de protection sous la voiture - sur le tracé du rallye, et quelques jours avant lui. Pomposément, les organisateurs avaient baptisé cela « piste ». Mais, selon les régions concernées (le tracé fait 2.000 kilomètres à quelques heures près), cela tenait du lit de torrent dévalé, du chantier de travaux publics ou du sable mouvant, au superlatif.



DD 7

NEUVIÈME TOUR DU SÉNÉGAL

De notre envoyé spécial
Philippe VOLMERANGE

« Vous n'avez pas peur en auto ? Mettez quand même le casque. Ça va secouer un peu. Mais il n'y a pas de danger pour nous. Tout d'un risque, c'est de casser la voiture... »

Casser, crever, suer, souffler, on ne va pas s'en priver. Entre le soleil gelant et le moteur surchauffé, on rissole. L'enduit de poussière qui couvre rapidement sert d'isolant ! Il ne garantit pas contre les sa, ni contre ces vicieuses petites pelotes d'écharde : le cram-cram facronche et s'infiltré partout dans les vêtements et la peau. Huit plus tard, à la pince à épiler, je continue l'extraction !

Deschaseaux :

« Mais je ne prends pas de risque ! »

« Une chose qui m'ennuie un peu, poursuit Jean Deschaseaux, le réservoir a reçu un coup. Il suinte. Si le cram-cram brûle là-dessus, nous, on va griller ! »

Rien d'une tête... brûlée, pourtant mon pilote. Fils calme, tranquille comme si on parlait en promenade au bois de sapin.

Mais nous sommes à Louga, face à la brousse, à quelque 160 km au nord de Dakar, au jour J moins 7 du départ du neuvième Tour du Sénégal.

Maigre et sec, Jean Deschaseaux ne se dépare pas de son caractère de France. Il vouvoie toujours son vieil ami Jean Plassard, son coéquipier dont je vais prendre la place durant cette journée de reconnaissance et de préparation du rallye.

Cet amateur qui coiffe souvent au poteau les pilotes professionnels, pour le plaisir, une fois l'an. Une sorte de défi qu'il s'est donné à l'âge en débutant, un peu par hasard, dans la compétition. C'était en 1967 au rallye du Maroc (où il a longtemps vécu) au volant d'une Simca 1000. Rallye où il se distingue souvent par la suite avec des Simca, DS et CX.

Pourquoi une CX ?

« Mais parce que, dans une telle épreuve d'endurance, l'apaise d'autant plus le confort. Ça compte beaucoup pour moi... Je ne plus tout jeune ! »

31 ans : c'est le doyen. Ce fils de forestier, amoureux de la nature, vit dans la région de Bergerac : une plantation de pommes, Marié, de quatre enfants, il aime aussi la chasse et la pêche et déteste l'ombrage et l'imprudence des gens sur la route.

« En rallye ? Mais non, je ne prends pas de risques. Je sais où je et je m'efforce simplement d'y aller le plus vite possible ! Cela ose, bien sûr, une bonne préparation, une sérieuse reconnais-



23



SPACXZIO



Quali le modifiche?

Poche, le CX erano strettamente di serie, ma erano equipaggiate con l'opzione "Grande exportation" che comprendeva una

protezione sotto al pianale, fari supplementari, tubolari anteriori per gli eventuali incidenti con gli animali e grandi para-spruzzi posteriori. C'era poi un roll bar di sicurezza.

E per l'assistenza?

Quella era assicurata da un'équipe di dodici meccanici in sei squadre che si spostavano a bordo di CX Break e di furgoni





C35.

Per fortuna il loro lavoro fu ridotto al minimo grazie all'eccezionale affidabilità e robustezza della CX.

Che gomme avevano?

Avevamo scelto, in accordo con i piloti, pneumatici Michelin RC 1 175x14 oppure, nei tratti di sola sabbia, dei Michelin Racing 230x14.

Per i rifornimenti ci pensò Total, nostro partner, che possedeva in questa zona ben duecento stazioni di servizio, spesso in luoghi desertici.

Il successo in Senegal non bastò però ad accrescere il budget.

Esattamente.

Il nuovo PDG del Gruppo PSA, M. George Taylor, scomparso nel 1982 a 81 anni, dopo la vittoria venne a congratularsi nel nostro atelier per i risultati ottenuti con un budget così limitato.

Purtroppo, nei mesi successivi le riunioni si susseguirono, le promesse anche, ma senza mai realizzarsi fino a quando minacciai di lasciare il mio ruolo per tornare "chez moi faire du tricot" (lavorare a maglia, ndr).

Nel 1978, sotto la pressione della crisi e delle circostanze, uno spirito di risparmio si allargava a ogni settore e quello delle competizioni fu una delle prime vittime.

Il nostro reparto venne chiuso. Poi, nel 1980, Guy Verrier fu incaricato del rilancio.

Ma questa è un'altra storia...

Avete però fatto in tempo a correre il Rally di Montecarlo del 1978.

Di quella partecipazione sono molto orgogliosa.

Dalla Direzione Generale arrivò la richiesta di dimostrare in un Rally la qualità del motore Diesel della CX.

Preparammo in gran fretta tre vetture con motore 2200, le affidammo ad altrettanti equipaggi femminili che le fecero arrivare prime nella classifica della categoria Diesel Turismo di serie con Christine Dacremont, Mariane Hoepfner e Marketta Oksala.

Ripetemmo l'exploit al Tour de France 1978 quando, sempre nella categoria Diesel, arrivò prima Mariane Hoepfner.

Quella volta però il motore era un 2500.

E poi?

E poi l'intenzione era quella di proseguire per tappe fino alla partecipazione finale della CX al Campionato del Mondo Rally. Ma, come detto, le cose andarono diversamente.

Grazie Marlène di questo straordinario racconto che ci ha portato indietro di quarant'anni.
