

De Kiruna à Naples, toute l'Europe du Nord au Sud, 4 500 km en DS 21 1966.

GLOBE-TROTTERS





Barbro Lundberger, mannequin, Suédoise et ravissante. Lui, c'est le grand pilote Citroën français, Patrick Vanson.



En 1966, la filiale Citroën suédoise organise un raid éclair entre la Suède et l'Italie à bord d'une DS 21. Son but est de prouver la supériorité de la voiture sur le train.

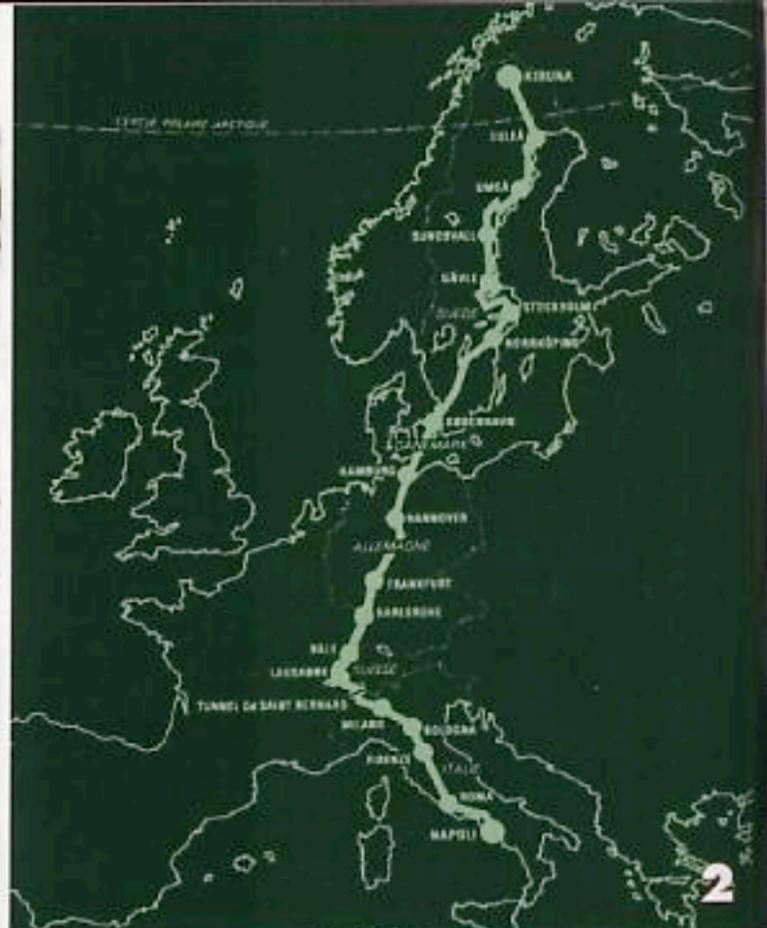
A bord, un pilote Citroën et un mannequin local. Mission réussie.

Par Jacques Wolgensinger
Photos Citroën Communication - Lasse Walin -
Agenzia Ciampia, Napoli

KIRUNA-NAPLES EN DS 21



1



2



3



4

Elle s'appelle Britta, Kajsa, Margareta, Agneta ou Birgitta, peu importe. En fait, elle s'appelle Barbro Lundberger. Elle est Suédoise et ravissante. Lui est étranger : Italien, Allemand, Anglais, comme on voudra. En réalité il est Français : Patrick Vanson. Ils sont à Kiruna, la plus grande ville minière du monde. En avril, c'est le printemps partout ; à Kiruna, 150 km au Nord du Cercle polaire, c'est encore l'hiver. Patrick rêve

de ciel bleu et entraîne Barbro dans un raid un peu fou : en DS 21 à la poursuite du soleil, deux jours de conduite ininterrompue pour rallier l'Italie du Sud : Naples et la Méditerranée.

Départ dans la neige

Partis de Kiruna le mardi 26 avril à 14 heures, Barbro Lundberger et Patrick Vanson, se relayant toutes les trois ou quatre heures au volant, sont arrivés 44 heures et 18 minutes plus tard à Naples, frais et dispos après avoir parcouru d'une traite 4 501 kilomètres et traversé l'Europe dans sa plus grande longueur à la moyenne générale de 101,60



5

km/h, arrêts non déduits (traversées en ferry-boat, passages des frontières, ravitaillement d'essence... au total 6 heures 21). Inutile d'indiquer que les limitations de vitesse (traversées d'agglomérations, chantiers d'entretien des routes) ont été scrupuleusement respectées. De Kiruna sous la neige (-10°), la DS 21 s'est dirigée vers Luleå, après avoir franchi le Cercle polaire à 15 h 48 en compagnie d'un troupeau de rennes. Sur les bords de la Baltique, la neige cesse de tomber. Pitea, Umea, Sundswall, Gävle. Il est minuit, bientôt c'est Uppsala, plongée dans le brouillard, puis Stockholm. A Nyköping, le jour se lève, il est 3 h 27. Noorköping, Ljung-



1 - Le 26 avril, à 14 h, Barbro et Patrick quittent Kiruna (150 km au Nord du Cercle Polaire). Dans les neiges suédoises, la DS est très à l'aise grâce à sa suspension hydropneumatique. C'est une vraie passe-partout.

2 - La carte du raid.

3 - Petite halte au bord de la mer avant de se baigner dedans.

4 - 44 heures pour passer d'hiver en été à 101 km/h de moyenne : le 28 avril 1966 à 10 h, le soleil sera au rendez-vous de Naples... mais en attendant, l'équipage est toujours dans la neige.

5 - Dans les ruelles de Naples — ici c'est jour de lessive tous les jours...

6 - Le marchand de ballons en offrira un à la jolie Suédoise qui sera séduite par le charme et la gentillesse des Napolitains.

19



▲ Barbro et Patrick viennent de franchir la frontière Italienne, c'est le pays des Fiat.

▶ Les encombrements par jour de marché ne sont pas faits pour faire remonter la moyenne !

PAGE 21
Allez, se disent-ils heureux d'être arrivés, on pique une tête bien méritée !



by, Hälsingborg à la frontière méridionale de la Suède. Il est 7 h 30. La DS 21 a parcouru 2 037 km à 116 km/h de moyenne. Mais le brouillard très dense interdit toute navigation, il faut attendre 1 heure 30 le départ du bac. Enfin c'est la traversée et la douane danoise à Elseneur. Copenhague est évitée, Rødby atteinte à 11 h 56. Ferry-boat (55 minutes), frontière allemande de Puttgarten.

A fond sur les autoroutes allemandes

Après quelques petites routes tortueuses et encombrées, la DS emprunte l'autoroute à Lubeck ; cependant des travaux avant et après Hambourg la retarde considérablement (voie unique sur plusieurs dizaines de kilomètres). Hanovre, Göttingen, Alsfeld... Peu avant Francfort s'abat un orage très violent. Pluie torrentielle jusqu'à Mannheim. Karlsruhe est évitée, la seconde nuit tombe et c'est l'entrée en Suisse, il est 22 h 20, le compteur indique 3 205 km. De Bâle au Tunnel du Grand Saint Bernard, la traversée sous la pluie de 278 kilomètres de sinueuses routes helvétiques, prend 3 h 10. Et c'est l'Italie où le soleil se lève sur l'autoroute qui porte son nom : Milan, Parme, Bologne, Florence, Rome, Naples. Il est 10 h 18, le

jeudi 28 avril. 44 heures 18 minutes plus tôt, c'était l'hiver. 4 500 km à plus de 100 km/h de moyenne, la performance est authentifiée par les cachets de chaque poste de douane sur la carte verte de la DS. Un contrôle par les représentants officiels des Automobiles Clubs nationaux a été effectué au départ, à Bâle et à l'arrivée.

Une voiture pas tout à fait comme les autres

La voiture était une DS 21 Pallas de série, équipée de ceintures de sécurité et d'un appui-tête (options), ainsi que d'antibrouillard. Les pneus (Michelin X As) n'ont jamais été changés. La consommation totale d'essence a été de 623,70 litres, soit une moyenne de 13,99 litres aux 100 km. Consommation d'huile : 1 litre. Coût total du voyage : 536,26 francs français, soit 268 FRF par personne (pour mémoire : le même trajet en chemin de fer dure 61 heures et coûte 608 FRF par personne en seconde classe). Un tel raid montre l'étendue des possibilités d'une "grande routière" étudiée pour rouler vite en sécurité. Parce qu'elle raccourcit le temps de conduite sur un parcours donné, la vitesse évite la fatigue. Elle constitue par conséquent un très important facteur de sécurité. ■

Interview express

de J. Wolgensinger

Citropolis a voulu en savoir plus sur les coulisses de ce raid dont personne ou presque ne se souvient. Pour se faire, nous avons interrompu un instant les longues vacances niçoises de son auteur, aujourd'hui retraité.

C - Qui est à l'origine de ce raid ?

JW - La filiale suédoise. On en parlait, mais c'est Patrick Vanson qui l'a concrétisé. Tout le monde connaît la carrière de ce pilote émérite. La fille était un mannequin. Elle a peu conduit. Le but était de démontrer la supériorité de la voiture sur le train. Ce qui n'est pas dit mais sous-entendu, c'est qu'en voiture on peut s'arrêter où l'on veut quand on veut, ce qui n'est pas le cas avec le train. Et la voiture, comme nous l'avons prouvé, revenait moins cher — autre avantage — et l'auto allait plus vite.

C - Quelles furent les retombées publicitaires de ce raid ?

JW - Les retombées d'une entreprise de relations publiques ne sont pas quantifiables. C'est encore plus dilué que la publicité. Il est très difficile de savoir qui aurait acheté une voiture parce qu'il avait eu connaissance de ce raid. Ça fait partie de la continuité, de l'ambiance à entretenir autour de la DS. Là, ce qui était intéressant, c'est qu'ils parlaient dans la neige et qu'ils finissaient en se plongeant dans la mer. En même temps que toute une descente de l'Europe, c'était aussi changer de climat, changer de saison pratiquement. Belle illustration de Citroën.

C - Que reste-t-il de ce raid aujourd'hui ?

JW - Un film tourné pendant le voyage et qui devrait se trouver dans les archives de la cinémathèque Citroën.

C - De nos jours, un tel raid serait-il possible à la même vitesse horaire ?

JW - Aujourd'hui, on est barré un peu partout, sauf en Allemagne où l'on peut rouler un peu librement. A l'époque on était plus libre. Je me souviens avoir roulé à 250 sur l'autoroute et à 200 sur certaines nationales... Effectivement, aujourd'hui ce n'est plus possible, c'est l'un des domaines où l'on est très encadré. On y gagne peut-être sur la sécurité... mais je n'en suis pas sûr. Notre civilisation est en train de crouler sous les encombrements et sous les interdictions, interdictions qui font que c'est une limitation à la liberté. Hélas !, le nombre contraint à ce genre de choses...



21