



# 2CV

## MAGAZINE



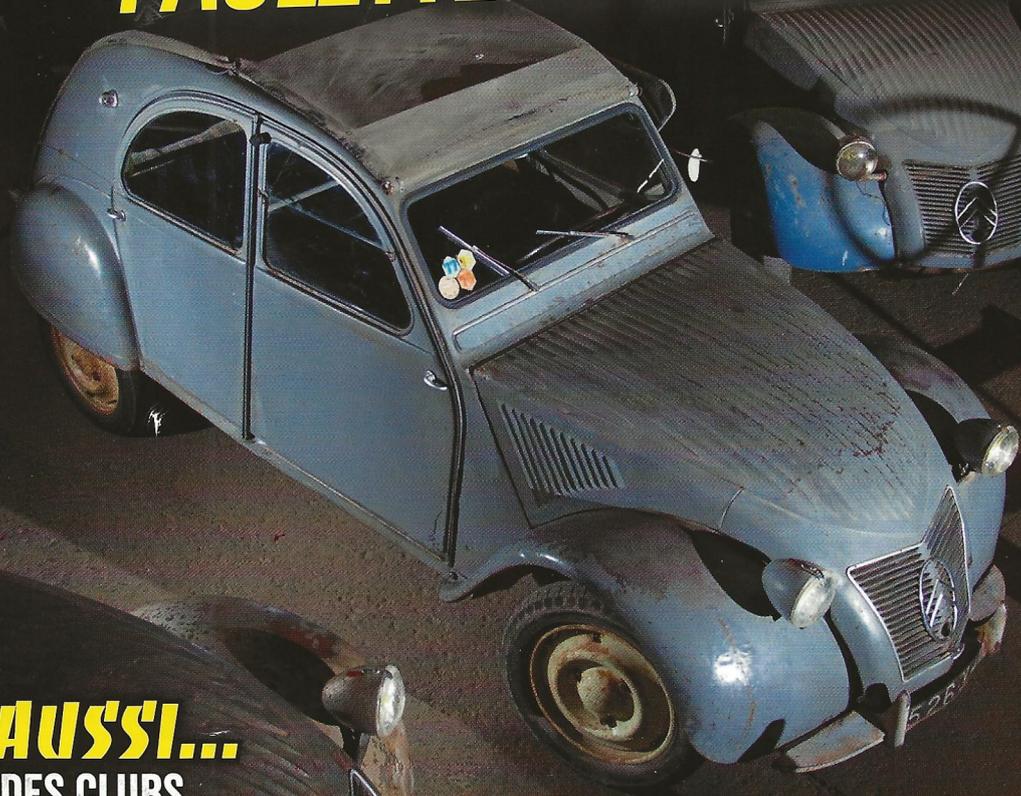
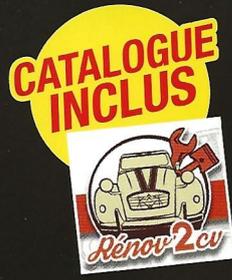
50 ANS  
DÉJÀ...!

LA 2 CV N°159  
DU PARIS-PERSÉPOLIS-PARIS

Bimestriel N°140 JUIN-JUILLET 2021

# 2 CV A 1953 dans son jus

## PAULETTE ET SES COPINES!



EDITIONS  
**BRVA**  
L 12231 - 140 - F: 5,50 € - RD  
Luxembourg : 6,60 €  
DOM/S : 6,95 €

Espagne-Portugal: Cont : 6,95 €  
DOM/S : 6,95 €

**MAIS AUSSI...**  
LISTE DES CLUBS  
120 PETITES ANNONCES  
**GRATUITES**

L'HISTOIRE DE LA 2 CV BASKET

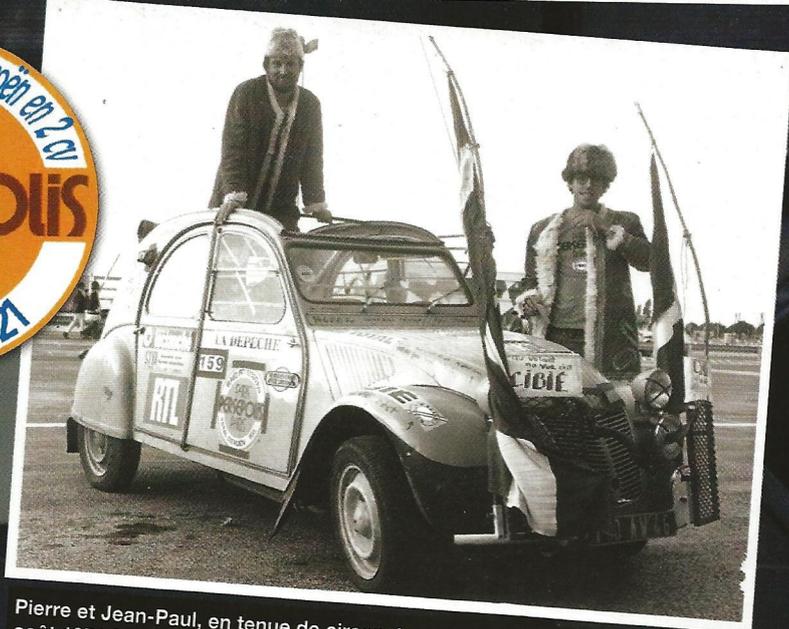
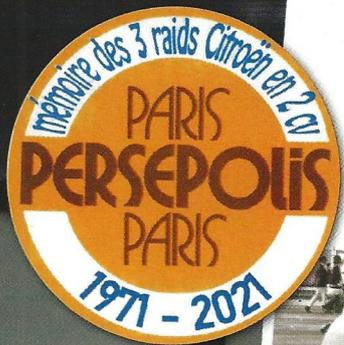


ANNIVERSAIRE : 60 ANS DE L'AMI 6



UNE 2 CV 6 ET SA RÉPLIQUE 1/4





Pierre et Jean-Paul, en tenue de circonstance, à leur retour du raid le 30 août 1971 à Rungis. Sur le volet d'aération de leur 2 CV on peut lire : « 14 600 km et aucun ennui mécanique. Merci Citroën ! »



# LA N°159 DU PERSEPOLIS

Samedi 31 juillet 1971, les 467 équipages du raid Paris-Persepolis-Paris attendent le départ à Rungis. Parmi eux il y a deux jeunes de vingt et vingt-et-un ans : Pierre Lacasta et son coéquipier Jean-Paul Martin, à bord d'une 2 CV AZ PO de 1955 aménagée pour l'occasion. Cinquante ans plus tard, la fameuse deuche jaune N°159 a toujours sa tenue de baroudeuse ! Pour l'anniversaire de cette mémorable aventure de jeunesse, Pierre nous a raconté son Persépolis appuyé par ses photos prises pendant le raid.

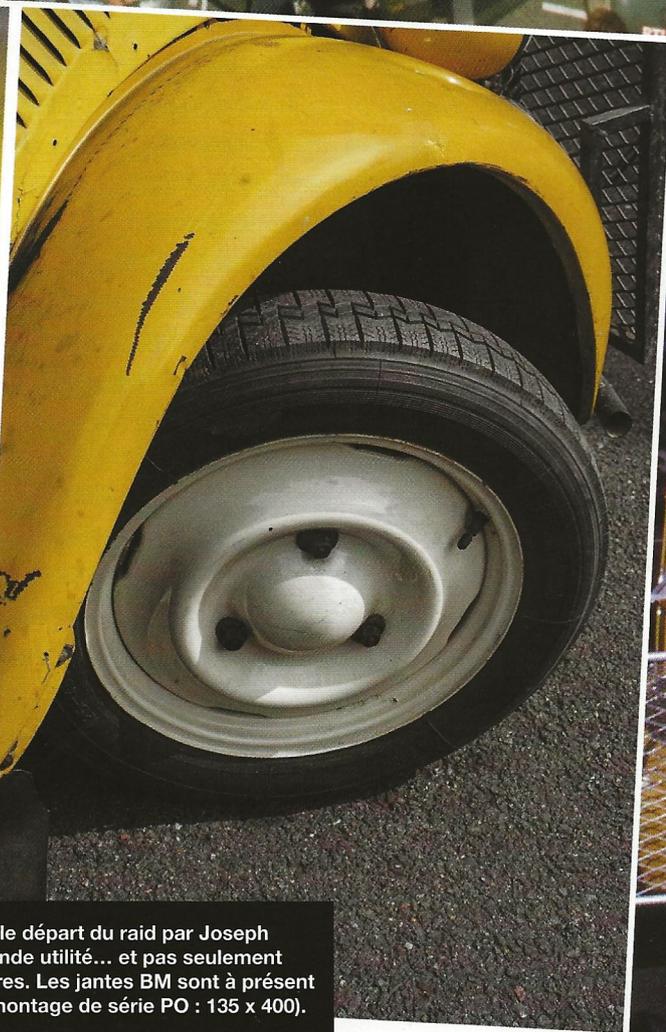


► Propos recueillis par : Stéphane Marie

Photos actuelles : Vincent Liky

Photos d'époque : Pierre Lacasta & Jean-Paul Martin

Samedi 31 juillet 1971 à Rungis : 1 323 jeunes de 18 à 30 ans, répartis dans 467 Petites Citroën, s'apprêtent à partir à l'aventure... 13 788 km de route et de pistes les attendent pendant le raid Paris-Persépolis-Paris.



Ces protections de phares, réalisées avant le départ du raid par Joseph Lacasta, le père de Pierre, seront d'une grande utilité... et pas seulement contre les projections de pierres involontaires. Les jantes BM sont à présent équipées de pneus Michelin en 125 x 400 (montage de série PO : 135 x 400).



légende

**L**e raid Citroën Paris-Kaboul est un succès Total ! Un jeu de mot qui symbolise parfaitement la réussite précoce d'un partenariat entre deux grandes marques françaises du secteur automobile. En effet, en 1970 Total et Citroën travaillent déjà ensemble depuis deux ans, et l'idée d'un raid en Petites Citroën pour aventuriers en herbe germe dans la tête du responsable communication de la marque aux Chevrons... un certain Jacques Wolgensinger. Appuyé par son équipe, il veut redonner la soif d'aventure à une jeunesse éprise de liberté et de grands espaces. C'est ainsi que sous la responsabilité de Citroën, près de 1 400 jeunes de moins de trente ans partent en toute insouciance vers l'Afghanistan, du 1<sup>er</sup> au 29 août 1970, au volant de 2 CV, Dyane et Méhari préparées sommairement. Les 494 Petites Citroën du raid Paris-Kaboul sont composées d'équipages de une à quatre personnes, avec un parcours 16 500 km à parcourir en 29 jours. Malgré quelques accidents, parfois graves, les « Kaboulards » reviennent enchantés et certains n'ont qu'une seule idée en tête... repartir ! Ce premier raid Citroën est aussi un succès médiatique retentissant pour la marque automobile française qui a toujours symbolisé l'aventure et l'innovation.

## De la France vers l'Iran, il y a 50 ans

Fin août 1970, au retour d'un périple en 2 CV et Ami 6 de plus de 10 000 km jusqu'au Cercle polaire, Pierre Lacasta et trois de ses amis croisent par hasard des 2 CV équipées de protections avant et bariolées de stickers. Renseignements pris, il s'avère que ce sont des participants qui rentrent du raid Paris-Kaboul-Paris. Intrigué, Pierre se renseigne par la suite auprès de Citroën et c'est ainsi qu'il est informé de la préparation du second raid organisé par la marque aux Chevrons, pour l'été 1971 : le Paris-Persépolis-Paris. Ce périple de 13 788 km à travers la France, l'Italie, la Yougoslavie, la Grèce, la Turquie et le Kurdistan doit conduire les participants jusqu'en Iran, où se préparent les festivités du 2500<sup>ème</sup> anniversaire de l'Empire perse. Le retour vers Paris s'effectuant via la Bulgarie, l'Autriche et l'Allemagne. Notre Deuchiste, fan de voyages et de photographie, est immédiatement séduit par cette aventure automobile et humaine. Dès l'appel à participation, lancé par Citroën sur les ondes de son partenaire radio RTL, le 6 avril 1971, Pierre s'inscrit sans tarder avec son fidèle copain Jean-Paul Martin. Les critères pour décrocher une place sont identiques au Paris-Kaboul : avoir entre 18 et 30 ans, posséder une Petite Citroën

### LE 6 AVRIL 1971, PIERRE S'INSCRIT SANS TARDER AVEC SON FIDÈLE COPAIN JEAN-PAUL MARTIN

Sur le parking du départ à Rungis la 2 CV PO 1955 de Pierre Lacasta et Jean-Paul Martin est aux côtés d'une autre 2 CV jaune à capot ondulé. Chacun a sa solution pour protéger l'ensemble des éclairages avant imposés pour le raid.





L'aménagement intérieur « maison », sans banquette arrière, a été pensé et réalisé pour optimiser l'espace. Huit coffres en bois cloisonnés (et avec cadenas) servent au rangement, tandis que ce plancher entièrement plat procure un couchage adapté à la morphologie des deux hommes. Une fois recouvert de quatre gros carrés de mousse enveloppés dans des sacs de café, il permet à l'un des équipiers de se reposer allongé, pendant que l'autre conduit.

en configuration d'origine et en bon état de fonctionnement (validation auprès d'un garagiste), et avoir envie de réaliser cette aventure aller-retour en un mois. Sur ce dernier point il n'y avait pas d'engagement réel, chaque participant étant libre de son parcours entre les étapes obligatoires. Dix jours après l'ouverture des inscriptions du Paris-Persépolis-Paris, les postulants sont déjà plus de 3 800... et ils finissent à 5 000 à la clôture ! Parmi eux il y a évidemment des « Kaboulards » et des jeunes non retenus en 1970 au premier raid Paris-Kaboul, mais aussi de nombreux candidats comme Pierre et Jean-Paul qui souhaitent partir vers des contrées « exotiques » au volant de leur Petite Citroën bicylindre.

## Dix questions pour décrocher son billet !

Les jeunes Français ne sont pas les seuls intéressés par cette aventure, il y a aussi des Britanniques, Allemands, Autrichiens, Belges, Espagnols, Portugais, Italiens, Norvégiens, Suédois, Hollandais, Suisses, Yougoslaves... Concernant le nombre incroyable de candidatures, il est important de préciser qu'aucun droit d'inscription n'est demandé. Les seuls frais à la charge des participants sont le carburant, l'hébergement, la nourriture et les dépenses annexes. Afin de départager les candidats, le service des relations Publiques Citroën adresse un formulaire à tous les participants français le 20 mai 1971. Il comporte dix questions. Les neu-

premiers portent sur la mécanique des Petites Citroën et sur les us et coutumes des pays traversés. À chaque fois trois réponses sont au choix. Par exemple : « Après le passage d'un oued, votre moteur refuse de fonctionner, que faut-il faire ? A : sécher la bobine - B : sécher les chemises des deux cylindres - C : sécher le filtre à air. ». Pour la dixième, à laquelle il faut répondre en cinquante mots maxi, elle pose tout simplement la question suivante : « Qu'est-ce que l'aventure pour vous ? ». Les neuf premières réponses

## IL S'AGIT DE LA PREMIÈRE VOITURE DE PIERRE, OFFERTE PAR SON PÈRE JOSEPH FIN 1968

sont dépouillées par un ordinateur, alors que la dixième est soumise à un jury. Avec le recul Pierre est persuadé que ce questionnaire avait pour but de sélectionner des candidats français répartis sur tout le territoire, de toutes catégories sociaux-professionnelles, offrant ainsi une large couverture médiatique à la presse régionale. En effet, Jacques Wolgensinger avait une idée ingénieuse d'associer vingt-deux quotidiens régionaux à ce raid, lesquels patronneraient ainsi les équipages de province aux quatre coins de l'Hexagone.

## Une AZ PO prédisposée pour l'aventure

Le 14 juin 1971, les 467 heureux

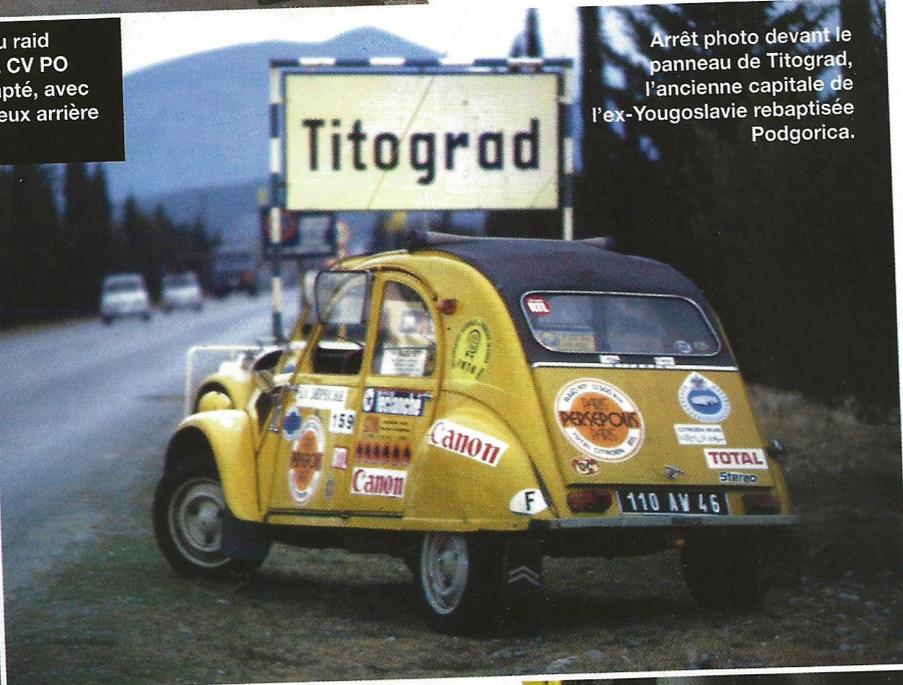
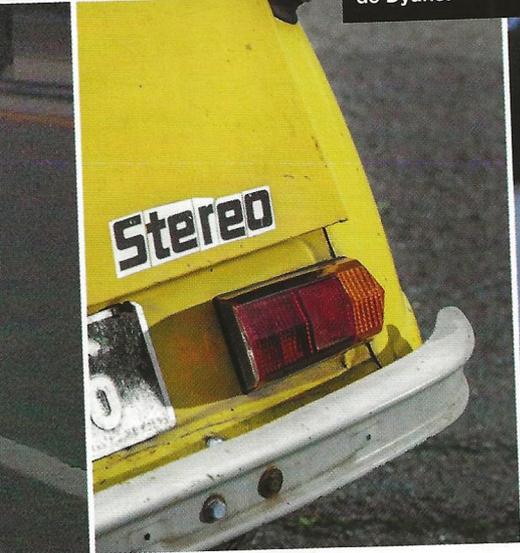
équipages finalistes reçoivent une lettre qui confirme leur inscription définitive. Pierre et Jean-Paul en font partie et ils qui ne cachent pas leur joie ! La monture choisie par l'équipage Lacasta / Martin pour effectuer ce raid Paris-Persépolis-Paris en août 1971 est une 2 CV AZ PO de 1955. Il s'agit de la première voiture de Pierre, offerte par son père Joseph fin 1968, pour le récompenser de l'obtention de son permis de conduire. Même si au départ il souhaitait une première auto plus « fun », genre R8 S, il finit par

accepter et par apprécier sa deuche qui s'avère idéale pour partir à la découverte du monde. Elle reçoit tout de même quelques aménagements, à commencer par un changement de teinte, du gris Clair AC 132 jugé trop tristounet par le jeune homme, au jaune Renault 386 très éclatant. L'été 1969 Pierre effectue un premier périple en solo au volant de sa 2 CV, de la Charente-Maritime vers l'Espagne. À l'époque il est étudiant à La Rochelle et sa 2 CV sert principalement pendant les vacances scolaires, quand il rentre dans le Lot pour rejoindre sa famille. Mais après avoir lu et relu le livre « La Terre en Rond », relatant le tour du monde effectué en 1958-1959 par Jacques Séguéla et Jean-Claude Baudot au volant d'une 2 CV AZLP, Pierre se sent pousser des ailes et rêve, lui aussi, d'aventures



Avant le départ du raid l'éclairage de la 2 CV PO de 1955 a été adapté, avec notamment ces feux arrière de Dyane.

Arrêt photo devant le panneau de Titograd, l'ancienne capitale de l'ex-Yougoslavie rebaptisée Podgorica.



lointaines avec sa propre 2 CV. L'habitacle de son AZ PO est repeint en noir mat à cette période, et les garnitures intérieures des portes avant sont découpées à mi-hauteur pour en faire des vide-poches.

## Préparation « aux petits oignons » !

Avant de prendre le départ de cette passionnante aventure, chaque auto doit passer un examen technique, le 4 juillet au plus tard, dans l'un des ateliers du réseau Citroën. Ceci afin de valider son état général en carrosserie et mécanique. Enfin, le jour J un ultime contrôle technique est effectué pour accepter, ou non, le véhicule. En cas de refus le participant a tout de même la possibilité de corriger les points de refus dans la journée, dans le garage le plus proche, pour représenter sa voiture une seconde fois avant le départ qui s'effectue en soirée. Pierre n'aura pas à passer par là, car sa 2 CV est acceptée sans aucun souci. Mais le jour du départ, le 31 juillet 1971, il se souvient avoir vu plusieurs concurrents rester sur place suite au refus de validation de leur 2 CV ou Dyane, jugée en trop mauvais état pour participer au raid. Bien en amont, Pierre et son père (alors mécanicien dans un garage Simca) feront en sorte de préparer « aux p'tits oignons » la 2 CV PO de 1955. La capote longue est remplacée par une courte, avec une porte de malle d'AZLP. Le châssis n'est pas renforcé car rien n'est préconisé

à ce sujet. D'ailleurs il n'y a pas de cahier des charges en tant que tel, comme ce sera le cas en 1973 au raid Afrique. Afin de pouvoir dormir dans la 2 CV, la banquette arrière est supprimée et toute la surface de plancher disponible est aménagée sur-mesure. Un plancher plat est réalisé de la malle jusqu'aux sièges avant. Il est cloisonné de caissons de rangements en bois, d'une hauteur variable de 20 à 40 cm, dont certains sont équipés de cadenas pour enfermer le matériel précieux ou les papiers d'identité. Dans le coffre, les deux roues de secours prennent place l'une sur l'autre, sous le plancher plat horizontal qui permet aux deux amis de se reposer à tour de rôle. Pendant que l'un conduit, l'autre est allongé de tout son long sur quatre gros carrés de mousse de 10 cm d'épaisseur, emballés dans des grands sacs de café en toile de jute qui servent de housse. Avec le siège passager basculé vers l'avant, les 1,85 m de Pierre passent tout juste ! Mais quand on est jeune on dort partout et dans n'importe quelle condition, et notre Deuchiste aventurier nous avouera ne jamais avoir eu de mal à se reposer dans sa 2 CV pendant que Jean-Paul roulait. Concernant la mécanique de l'AZ PO, elle reste en 425 cm<sup>3</sup> - 12 ch pour le raid. La filtration et la carburation étant déjà optimisés de série pour les pays d'Outre-mer, où les pistes sont parfois très poussiéreuses. Concernant l'éclairage, l'organisation impose un feu de recul et deux paires de phares supplémentaires pour le roulage de nuit sur routes piégeuses. Deux phares



La rouille a fait son œuvre par endroits, mais la carrosserie dans son jus est encore très saine. Notez le renfort tubulaire de caisse monté à posteriori, en 1972 pour le Pop'Cross d'Argenton-sur-Creuse. Ci-dessous quelques stickers de souvenirs de voyages : le Cercle polaire Arctique et la Mondiale 2 CV en Espagne en 2013.



LE CHÂSSIS N'EST PAS RENFORCÉ CAR RIEN N'EST PRÉCONISÉ À CE SUJET. D'AILLEURS IL N'Y A PAS DE CAHIER DES CHARGES



Ci-dessus, la 2 CV N°159 sur les pistes de montagne très cassantes en Yougoslavie. Alors que les grilles de protection avant n'étaient pas montées au départ du raid, vous constatez ici qu'elles sont installées... et ça vaut mieux. Ci-contre, l'étrange voiture jaune fait l'attraction dans un village en Turquie.

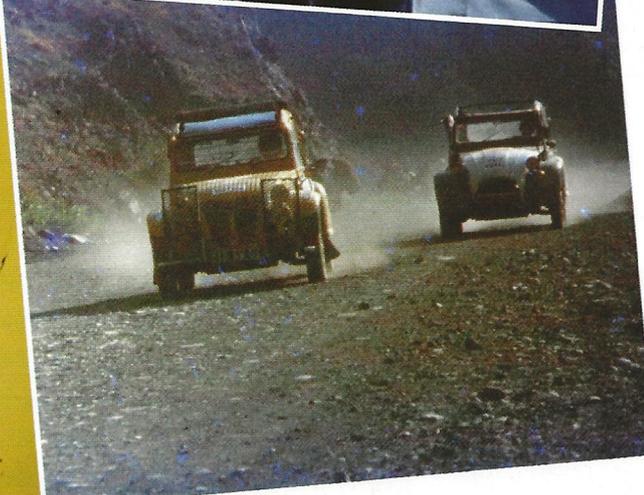
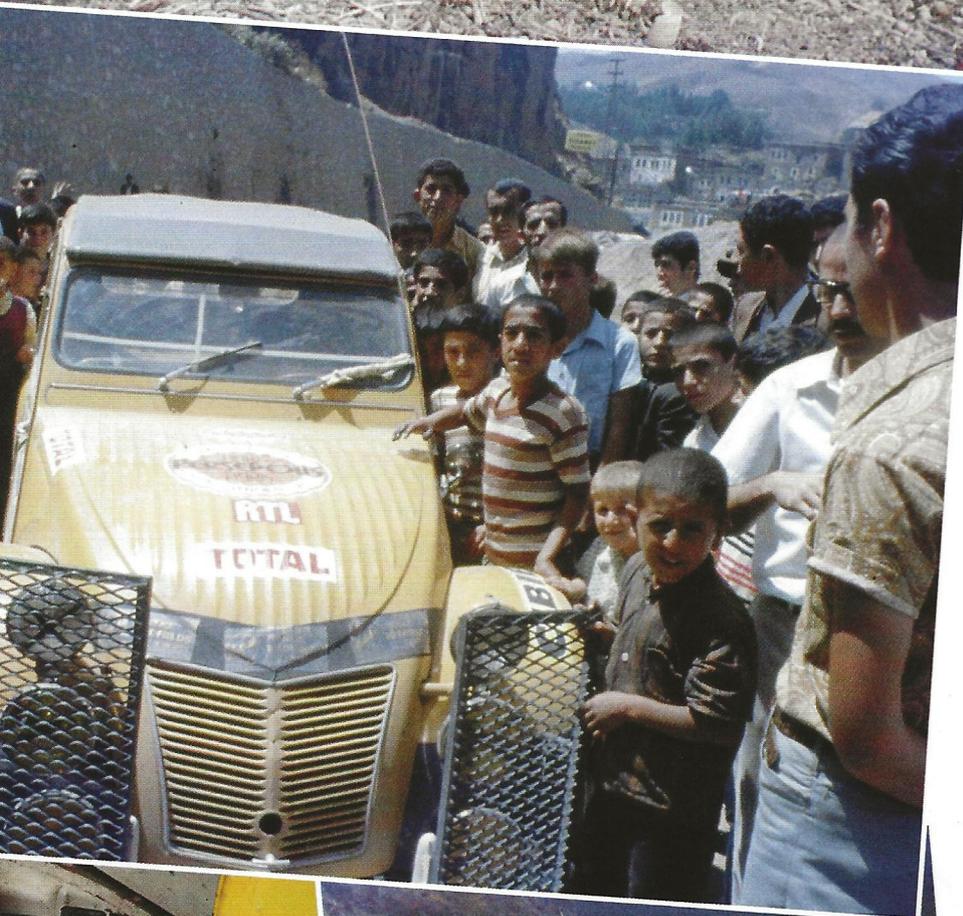


longue-portée et deux phares antibrouillard sont donc montés sur la N°159, dont l'alimentation PO en 6 volts accepte cet ajout conséquent. L'ensemble est protégé par deux grilles fixées sur le pare-chocs avant. Très lourdes, elles seront démontées pendant les trois-quarts du raid, sauf au Kurdistan où elles auront l'avantage de protéger les phares des jets de pierres... l'occupation favorite des enfants du pays, curieux de voir passer ces drôles de voitures.

## Samedi 31 juillet 1971 : c'est parti !

Enfin, au cœur de l'été 1971, 1 323 jeunes de 18 à 30 ans, répartis dans 467 Petites Citroën, prennent part au raid Paris-Persépolis-Paris. Ils s'élancent des halles de Rungis sous un soleil éclatant et dans une ambiance bon enfant. Il y a des 2 CV 4 et 6, des fourgonnettes AZU et AK, des Méhari, des Dyane 4 et 6, des Acadiane. Les autos les plus récentes et les plus véloces étant les 2 CV 6 dont certaines n'ont que quelques mois. Cette variété de modèles et de générations n'est pas pour faciliter le travail des équipes d'assistance dans les breaks DS. Quoiqu'il en soit, le joyeux cortège bigarré prend l'autoroute A6 en direction de la Haute-Savoie, en compagnie des aoûtins, pour





filer ensuite vers l'Italie, la Yougoslavie, la Grèce, la Turquie, le Kurdistan et l'Iran. Soit 13 788 km de routes et de pistes à effectuer en trente-deux jours en aller-retour, du 31 juillet au 30 août 1971. Citroën a tiré les enseignements du Paris-Kaboul en allongeant la durée du raid et en raccourcissant le parcours de 3 000 km, avec également plus de jours de repos. Pour ces jeunes épris d'aventure et de liberté, les villes traversées sonnent comme des invitations au voyage et au dépaysement : Milan, Split, Dubrovnik, Istanbul, Ankara, Hamadan. Ce raid n'étant pas chronométré (c'est plus une épreuve de régularité), chacun est libre de son parcours entre les étapes imposées, avec nuit à l'hôtel, en camping ou dans la voiture suivant le budget de chaque équipage (dans les grandes villes Citroën avait réservé des places dans des campings, des résidences universitaires ou des casernes militaires). Cependant des contrôles horaires sont obligatoires sur le parcours, pendant deux heures, pour pointer aux villes étapes. En cas de retard ou d'absence de présentation, le concurrent écope d'une pénalité de 200 points, mais il peut tout de même poursuivre le raid dès le départ du lendemain matin. Le classement final est également fonction du support audiovisuel à fournir après le retour du raid, au plus tard le 15 octobre 1971. Le diaporama proposé doit comporter cinq diapositives évoquant l'aventure de chacun, sous une bande sonore appropriée d'une durée de 3 à 5 min.

### Aucune panne mécanique en 13 788 km

La distance à parcourir entre les différentes étapes est variable, entre 230 et près de 800 km en moyenne, mais la première commence très fort avec 2 160 km à parcourir sur plusieurs jours entre Paris et Titograd, la capitale de la Yougoslavie à l'époque. En arrivant le long de la côte Adriatique, certains participants profiteront du paysage pour faire du farniente sur les nombreuses plages et criques sauvages, certains décidant même d'abandonner le raid à cet endroit. Le parcours devient moins plaisant par la suite, avec 620 km entre Titograd et Salonique, dont deux portions de pistes sur 150 km et trois cols à franchir. La progression de la 2 CV jaune N°159 se passe pour le mieux sur les douze étapes de ce raid Paris-Persépolis-Paris. En raison de son moteur peu puissant en 6 volts, les heures de roulage sont plus longues par rapport aux concurrents plus véloces en Dyane 6 ou 2 CV 6. Quoi qu'il en soit, la petite 2 CV AZ PO N°159 progresse à son rythme et ne connaît aucune panne mécanique pendant tout le raid. Pas même une crevaison malgré les deux roues de secours embarquées à bord. Aucun contrôle de passage obligatoire n'est oublié, et l'équipage Lacasta / Martin se classe parmi les 250

équipages n'ayant eu aucune pénalité. Pendant cette aventure insolite Pierre s'évertue à prendre les meilleurs clichés photographiques possibles. Tout comme son ami et coéquipier Jean-Paul, autant passionné de photographie que lui. Certains clichés illustrent le futur diaporama qui sera présenté au jury, dans le cadre du concours organisé par Citroën pour départager les finalistes. Il est doté de cinquante très beaux lots, dont un tour du monde et pas moins de dix Citroën neuves. Pierre choisit la liberté comme thématique, avec en fil conducteur l'oiseau libéré de la fameuse chanson de Pierre Perret, « Ouvrez la Cage aux oiseaux », sortie en 1971. La qualité de son montage audiovisuel de 4,30 min, composé des cinq diapositives imposées, lui vaut le 7<sup>ème</sup> prix. La récompense est inespérée : une 2 CV 6 neuve ! Comme Pierre a déjà la sienne, il s'arrange avec son concessionnaire pour la remplacer par une Méhari orange Kirghiz livrée au début de l'année 1972. Elle permet à la 2 CV AZ PO de profiter d'un repos bien mérité.

## Du Pop'Cross au Conservatoire Citroën

En 1972, afin de ne pas laisser ses raideurs inactifs, Jacques Wolgensinger et ses équipes mettent sur pied une épreuve de 2 CV sur un circuit en terre aménagé dans une carrière désaffectée, près d'Argenton-sur-Creuse, dans l'Indre. L'idée lui a été inspirée par Alain Beauvais, un Kaboulard devenu photographe officiel Citroën sur le Paris-Persépolis. Comme tout ancien participant aux raids Citroën, Pierre Lacasta est informé de cette épreuve inédite, intitulée « 24h d'Argenton-sur-Creuse » par Citroën. Comme il nous l'a indiqué, c'est La Nouvelle république, le journal local, qui a titré « Pop'Cross » dans son édition spéciale présentant le programme de cet événement. Cette appellation ayant plu à Citroën, elle est validée l'année suivante pour la saison 1973. Pierre décide de prendre part à ce premier Pop'Cross qui doit se dérouler les 22 et 23 juillet 1972 sur le circuit de Fonteneuille, en

ressortant sa 2 CV PO stockée à l'abri depuis quelques mois. C'est de nouveau aidé de son père Joseph qu'il prépare sa deuche pour l'épreuve. Le vaillant moteur 425 cm<sup>3</sup> est remplacé par un ensemble moteur / boîte issu d'une Ami 6 de première génération en 6 volts. La caisse est équipée d'un arceau de sécurité (+ tôle supérieure) et d'une ceinture de sécurité pour le pilote qui doit être casqué. À cela s'ajoute un réservoir spécial de type jerrican, fixé à l'arrière derrière une cloison pare-feu. Toutes ces spécifications sont imposées par l'organisation. D'ailleurs l'arceau, la ceinture de sécurité et le casque préserveront Pierre lors de son mémorable tonneau dans un virage, pendant la course. Ce premier tonneau de l'histoire du Pop'Cross sera largement médiatisé par les photographes de presse présents ce jour-là ! La 2 CV est cabossée sur les ailes et la course s'arrête là pour Pierre, mais elle rentre tout de même par la route le dimanche soir. S'ensuit un long sommeil de plus de vingt-cinq ans pour cette baroudeuse, bien au chaud

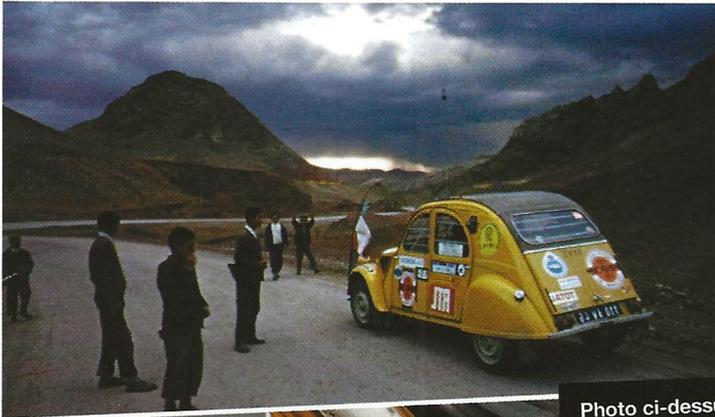


Photo ci-dessus : l'arrivée imminente en Iran, avec le drapeau du pays qui flotte au-dessus de la 2 CV. La planche de bord a été optimisée par Pierre avant le départ : compteur Veglia E.D intégré, essuie-glaces électriques, tablette vide-poches fermées par une tôle aluminium recouverte d'un adhésif imitation cuir. L'autocollant rond est un souvenir acheté en Cappadoce auprès d'un artisan local.



LA PREMIÈRE ÉTAPE COMMENCE TRÈS FORT, AVEC  
2 160 KM À PARCOURIR SUR PLUSIEURS JOURS  
ENTRE PARIS ET TITograd !



Pendant le raid Paris-Persépolis-Paris, la 2 CV AZ PO de 1955 avait son moteur d'origine en 425 cm<sup>3</sup>, et il n'a connu aucune panne. Ensuite, pour les besoins du premier Pop'Cross de l'histoire, en juillet 1972 à Argenton-sur-Creuse, Pierre et son père ont remplacé l'ensemble moteur/boîte par un équivalent un peu plus puissant (Ami 6 de première génération - 602 cm<sup>3</sup> - 6 volts) toujours présent actuellement.

et à l'abri dans le garage de son fidèle ami et coéquipier du Persépolis, Jean-Paul Martin. En 1998 Pierre décide de la remettre doucement en route, avec l'aide des membres de l'antenne charentaise du Club des Amis de la 2 CV. En l'exposant sur différents rassemblements régionaux il remarque l'intérêt qu'elle suscite. D'ailleurs en 2003 elle est remarquée par Antoine Demetz qui décide de la passer en reportage détaillé dans votre revue préférée (photos signée Daniel Denis). L'intérêt pour les raids Citroën en 2 CV grandit dans la communauté deuchiste et auprès des passionnés d'aventures mécaniques. Entretemps Pierre se constitue une liste d'anciens participants

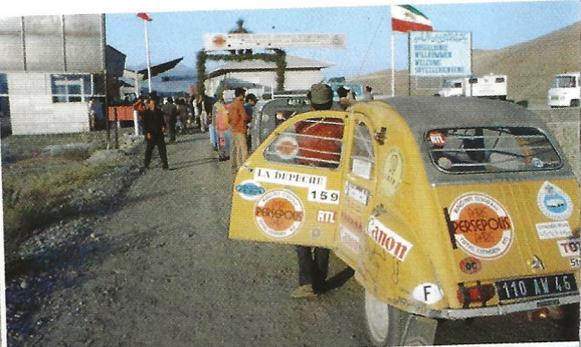
au Kaboul, Persépolis ou raid Afrique. 2011 est une grande année, celle de la Mondiale 2 CV à Salbris. L'occasion pour notre Deuchiste aventurier, devenu jeune retraité, de se porter bénévole dans l'équipe d'organisation de la rencontre mondiale française. On lui propose alors d'exposer sa 2 CV au musée éphémère, géré par le club de Amis de la 2 CV. Dans le même temps, Pierre présente son premier livre en auto-édition, « Paris-Persépolis-Paris », sorti quelques jours avant la Mondiale à l'occasion des 40 ans du raid. L'association « Mémoire des Trois Raids Citroën en 2 CV » sera créée quelques mois plus tard, permettant de fédérer les anciens participants tout en médiatisant

ces trois raids Citroën tombés un peu dans l'oubli. En 2013 la 2 CV AZ PO de Pierre est exposée à la Mondiale d'Alcaniz, en Espagne, puis deux ans après à la Nationale 2 CV de La Rochelle. Enfin c'est en 2017 qu'elle rejoint le Conservatoire Citroën, aux côtés de deux autres congénères de raid. L'une du Paris-Kaboul 1970 et l'autre du raid Afrique 1973.

Au-delà du classement, le raid Paris-Persépolis-Paris est un formidable éloge à la fiabilité et à la convivialité de la Petite Citroën. Parmi les participants l'entraide est totale, et parmi les personnes croisées sur le chemin le contact est facilité avec cette voiture qui donne le sourire.



L'ingénieux système élaboré par Pierre et Jean-Paul permet de se reposer dans la 2 CV, allongé de tout son long et siège passager PO basculé vers l'avant, pendant que l'autre équipier conduit.



## Remerciements

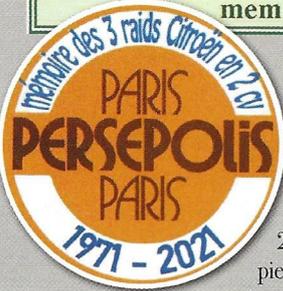
Nous tenons à remercier Pierre Lacasta pour les renseignements très précis qu'il nous a communiqué lors de notre interview téléphonique, concernant sa participation au raid Paris-Persépolis il y a 50 ans.

LE VAILLANT MOTEUR 425 CM3 EST REMPLACÉ PAR UN ENSEMBLE MOTEUR / BOÎTE ISSU D'UNE AMI 6 DE PREMIÈRE GÉNÉRATION EN 6 VOLTS

# Mémoire des 3 Raids Citroën en 2 CV



memoiredes3raids@orange.fr

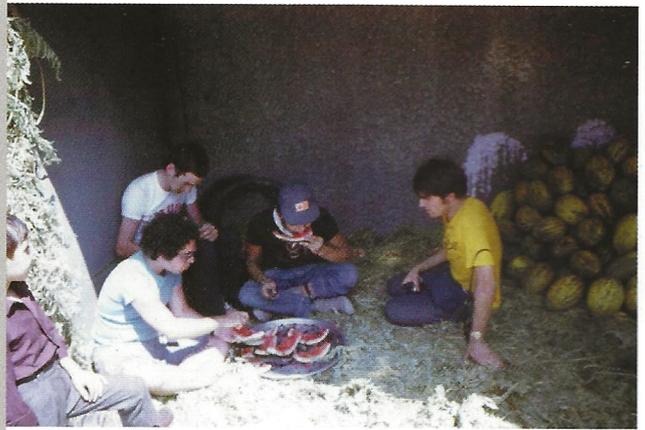


## L'Association Mémoire des 3 Raids Citroën en 2 CV

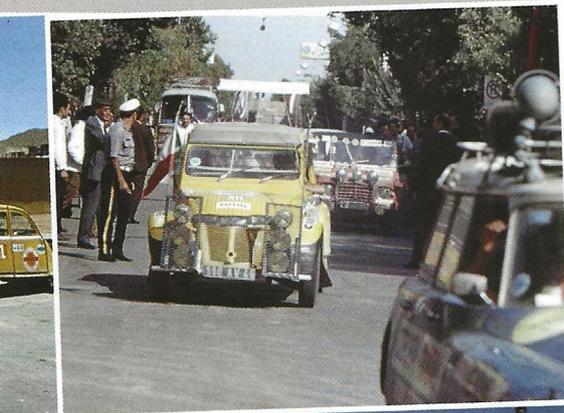
Elle a été créée lors de la Mondiale 2 CV à Salbris, l'été 2011, au cours d'une réunion d'anciens des raids mise sur pied par Hubert Pissavy- Yvernaud et Pierre Lacasta. Tous deux avaient reconstitué une partie des listes d'anciens participants aux trois raids Citroën : Paris-Kaboul-Paris en 1970, Paris-Persépolis-Paris en 1971 et le raid Afrique en 1973.

Mémoire des 3 raids en Citroën 2 CV est affiliée à l'Association des 2 CV Clubs de France (A2CF), et elle est membre de l'Aventure Peugeot Citroën DS. À ce propos, depuis avril 2021 Pierre Lacasta tient une rubrique sur leur site en ligne (<https://laventurepeugeotcitroends.fr/50ans-raid-persopolis/>) dans laquelle il retrace le Persépolis au nom de l'association Mémoire des 3 Raids Citroën en 2 CV.

Contact : memoiredes3raids@orange.fr  
Président : Pierre Lacasta



Pierre Lacasta (à gauche) et son coéquipier et ami de toujours Jean-Paul Martin.



L'un des breaks DS d'assistance sur une route en Iran.

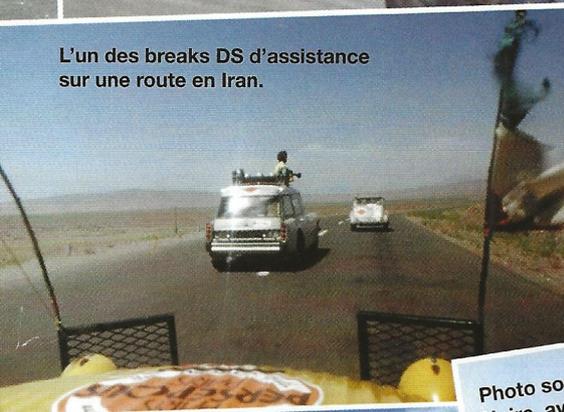
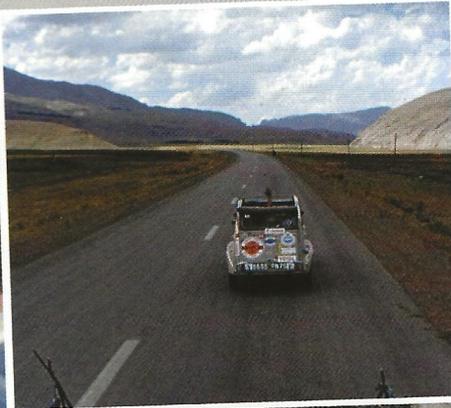


Photo souvenir au bord de la Mer Noire, avec un autre concurrent.



## Le livre de référence sur le Paris-Persépolis-Paris

Auto-édité pour la première fois en 2011, à l'occasion des 40 ans de ce second raid Citroën en 2 CV et dérivés bicylindre, le livre de Pierre Lacasta « Paris-Persépolis-Paris » est de nouveau disponible.

Format à l'italienne, 28 x 22 cm. 132 pages.

Prix : 33 € + port suivi 9 €.

Commander chez l'auteur, par mail : [parispersepolis2cv@orange.fr](mailto:parispersepolis2cv@orange.fr)

Pierre le dédicacera pour les lecteurs de 2 CV Magazine !

