

15 PAGES
DE PETITES ANNONCES

OPÉRATION PA GRATUITES
pour **RÉTROMOBILE** P. 45

**Une ou Plusieurs ?
J'assure !**

À partir de 23 €*
*Tarif au 01.01.2010. Réservé aux membres de club de véhicules de RC, DR, pour un véhicule de plus de 39 ans. Hors coût de police.



BP N°3
46130 BRETENOUX Appel éco. **0 821 021 021**
www.assurances-therond.com

la vie de **AUTO**

CHAQUE SEMAINE, LE N° 1 DE LA PRESSE AUTO DE COLLECTION

www.lva-auto.fr

N° 1441 • 13 JANVIER 2010



COLLECTION PRIVÉE

800 photos sortent de l'ombre

P. 8

RALLYE DELAHAYE

P. 12

INSOLITE

P. 18

HISTOIRE

P.

Un club qui se dévoile

Coupé Chapron 135 MS de 1938



Tous les jours, exclusivement "H"

Un parc de 20 Citroën dans une entreprise !



Le pilote du Scandale

Henri Perrier, un champion de rallyes



F 3 € • BEL 3,20 € / ISSN 051 2188
L 19642 - 1441 - F: 3,00 €

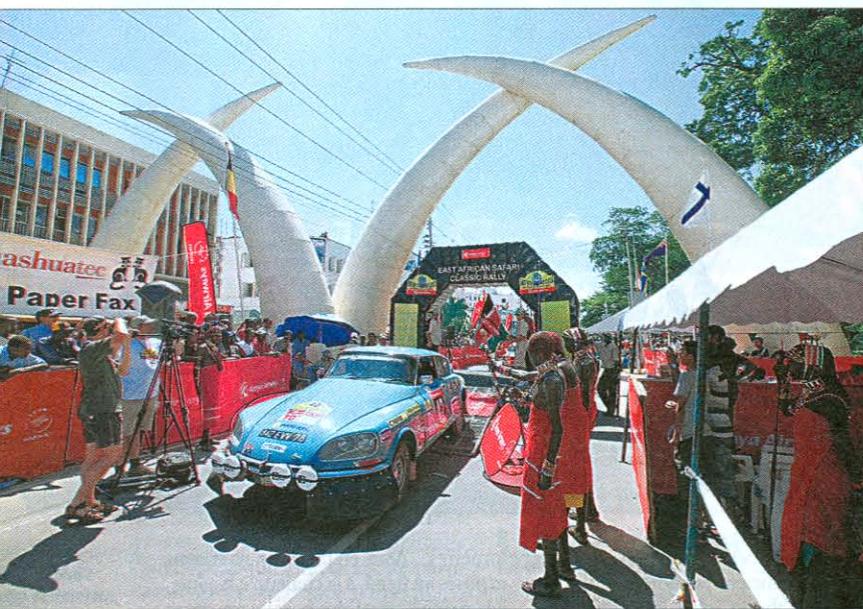
EDITIONS **LVA**





Deux Français au Kenya

Frédéric Daunat, le spécialiste SM de Crespières dans les Yvelines, a déjà quelques DS et SM préparées sur son actif. Son dernier challenge : courir l'East African Safari, avec son coéquipier Guy Chriqui !



départ officiel
à Mombassa,
avec des défenses
d'éléphants
symboliques,
organisé par des
guerriers Massai.



Texte : Ludo C. PIVRON
Photos : Reinhart MAC KLEIN

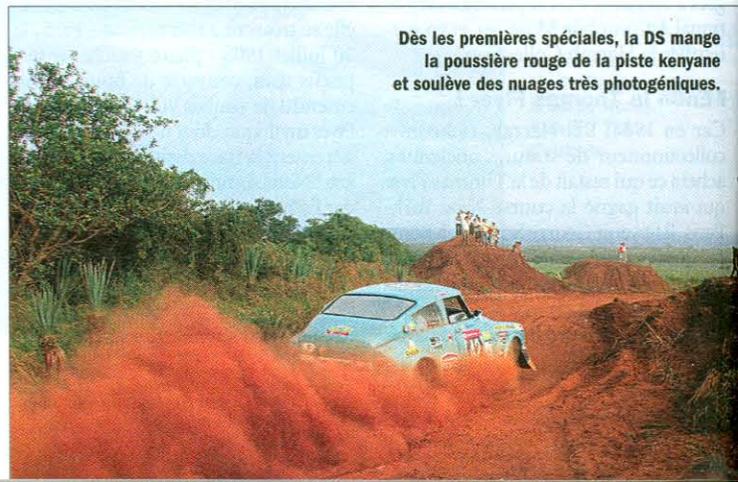
L'histoire remonte à 2007, lorsque Denis Huille, directeur du patrimoine Citroën, a confié à l'homme de l'art la DS 21 des rallyes du Portugal (TAP) et du Bandama 1972 : empattement raccourci, arrière modifié, ailes arrière en résine et grosse protection en tôle de 4 mm pour le dessous, préparation Maserati 190 ch, 4 carbus verticaux weber, réservoir d'essence de 95 litres, double allumage, double circuit hydraulique, radiateur d'eau 20 % plus gros, échappement spaghetti, boîte 5 vitesses et enfin bavettes anti-projection d'eau estampillées Neyret. À l'intérieur, quelques interrupteurs et manomètres supplémentaires complètent ceux d'origine Citroën. Le tripmaster est absent. Il est amusant de constater combien les

sièges peuvent paraître archaïques : pas question d'assise ni de dossier ergonomiques. Les renforts de caisse semblent aussi un peu aléatoires mais comme dit l'ingénieur automobile : « le poids, c'est l'ennemi ». Frédéric Daunat a remis ce proto en route et a participé avec au meeting de Bob Neyret en 2006. En roulant, l'idée a surgi : pourquoi ne pas en refaire une ? Avec plus de renforts ? « Je voulais avant tout la fiabilité. »

Le Portugal en amuse-gueule

À partir du printemps 2009, une DS 21 fut dûment raccourcie et montée en quatre mois à Crespières. « Nous voulions participer au Rallye du Portugal puis à l'East African Safari, mais en mettant en eau, j'ai constaté que le bloc était fendu. Au dernier moment, je l'ai ressoudé au Mig. Ce rallye de 5 000 km au Portugal fut un indispensable galop d'essai pour l'Afrique : pas une goutte

Dès les premières spéciales, la DS mange la poussière rouge de la piste kenyane et soulève des nuages très photogéniques.



Il y avait quatre voitures françaises engagées : deux Alpine Renault, un coupé 504 V6 et le proto DS.

Traversée village : la n'est pas dépayssée le décor est même qu'en 197



Il faut de sacrées conditions de route pour casser net un cylindre de suspension de DS !



d'eau consommée, mais par mesure de précaution, on a changé le bloc-moteur en récupérant chemises, pistons, etc. avec Eric Maciula, mon mécano de course. Mais avec un retard qui nous a enlevé la possibilité de transporter la DS par bateau. Nous avons dû opter pour le rapide mais coûteux voyage par avion jusqu'à Nairobi.»

Sur la terre rouge d'Afrique, quatre autos françaises participaient ainsi au "revival" : deux Alpine Renault, une 504 coupé V6 et la DS, seule traction sur 47 voitures engagées. Les soucis de transport réglés, il fallait obtenir le passeport technique historique, plus compliqué qu'un contrôle technique traditionnel. Après l'arcade homologuée, on demandait deux extincteurs alors qu'un seul est obligatoire en France... Une course au trésor s'engage à Mombassa. Un jeune Kenyan de 15 ans, serré entre les équipiers de la DS, les pilote jusqu'à une miraculeuse

échoppe de matériel de bâtiment, où un extincteur, neuf dans sa boîte, est acheté 15 €, moins cher qu'en France !

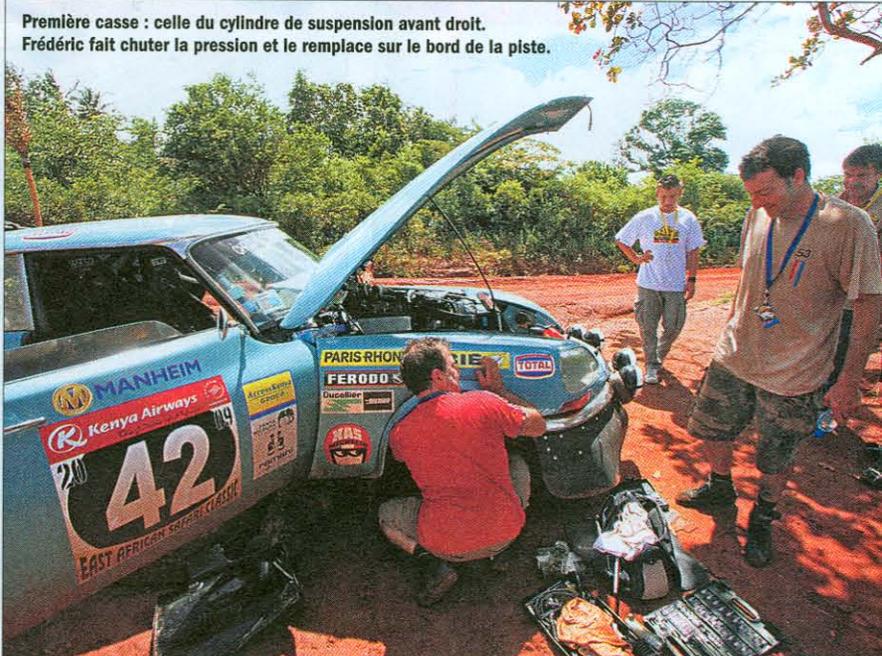
Si les vérifications portent principalement sur les points de sécurité, les casques homologués, chaussures montantes de Formule 1, en revanche pas de combinaison ignifugée obligatoire : on conduit en short et tee-shirt ! ▶

PROCHAIN SAFARI

L'East African Safari historique est organisé par Surinder Thatthi. Il est ouvert aux voitures à deux roues motrices construites avant 1976. Le prochain aura lieu du 19 au 28 novembre 2011, avec inscriptions closes un an avant. L'engagement s'élève à \$ 34 000 (hôtel, A-R avion pour deux et transport de la voiture par bateau inclus). www.eastafricansafarirally.com



Première casse : celle du cylindre de suspension avant droit. Frédéric fait chuter la pression et le remplace sur le bord de la piste.

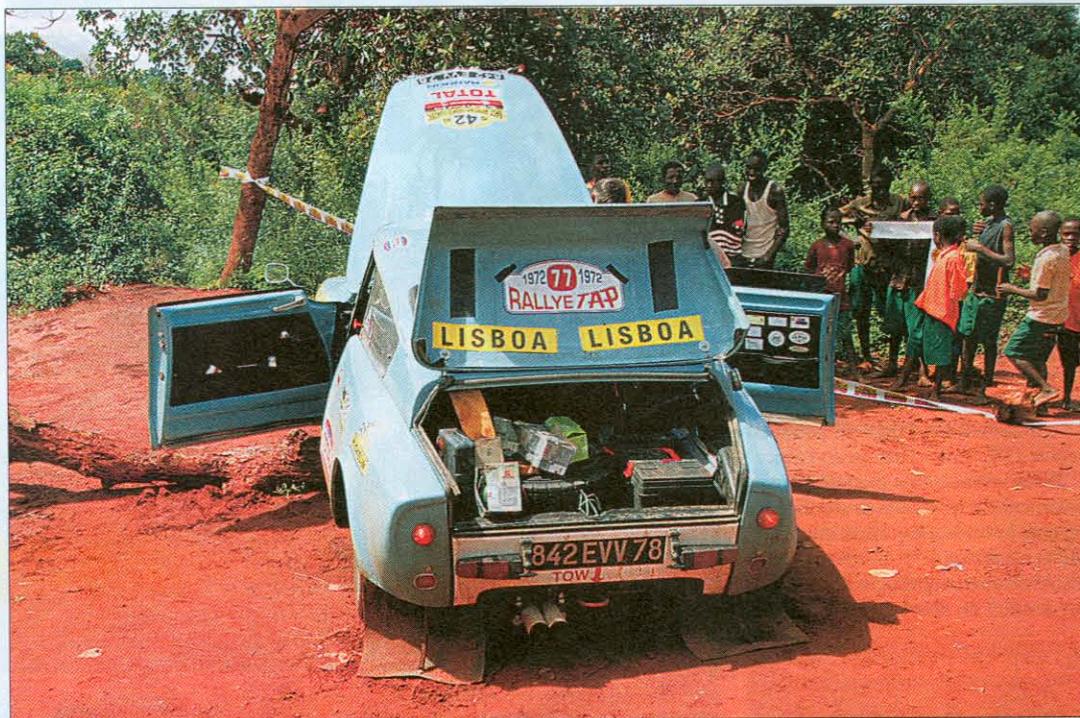


Frédéric Daunat et Guy Chriqui, tout sourire. Par rapport à l'authentique DS du Bandama 1973, la réplique est mieux renforcée et bénéficie de sièges compétition. Bob Neyret n'avait que le siège "tourisme" d'origine.





aménagement
paysage avec
cette terre blanche
et fond de reliefs
volcaniques.



La réalisation
de la réplique
du proto DS
du TAP 1972
va jusqu'aux
autocollants
et à la plaque rallye
au dos du couvercle
de malle.

«Je ne voulais pas de bouche d'aération sur le toit, nous étions d'ailleurs bien les seuls, car cela détériore l'aspect esthétique et historique, mais les vitres avant descendent jusqu'en bas et les vitres arrières s'entrouvent.»

Les neiges du Kilimandjaro

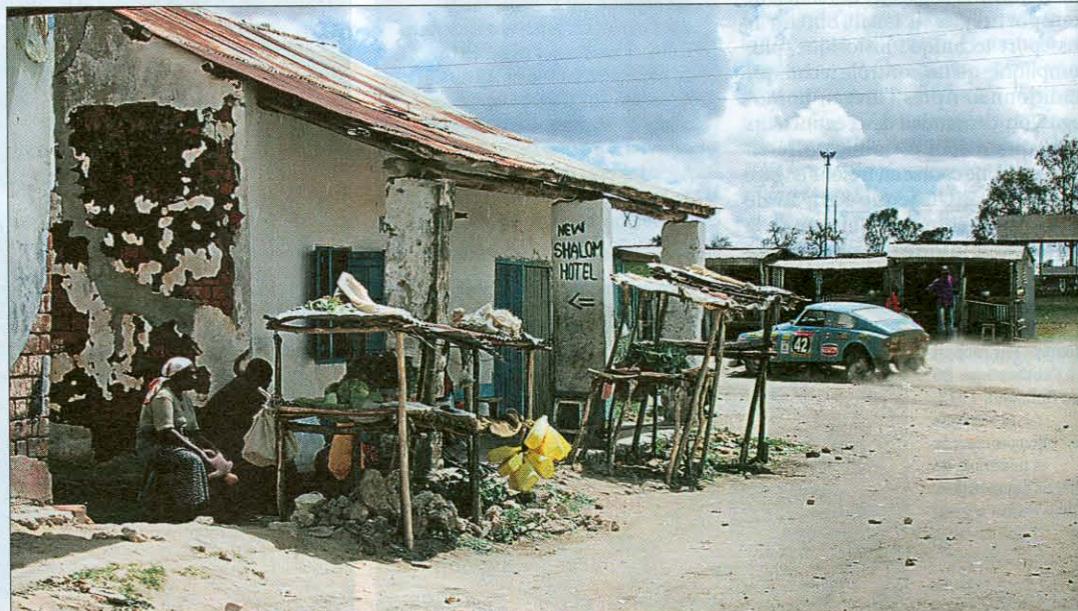
Tous les concurrents possèdent des modifications de suspension modernes, inspirées de la Citroën C4 de Sébastien Loeb. La DS est un peu défavorisée dans les spéciales en plafonnant à 180/190 alors que les Porsche passent à 220 km/h.

En pièces de rechange, une DS quasi complète est répartie dans plusieurs malles, mais aucune ne sera utilisée si ce n'est celles de suspension. «C'est la course la plus éprouvante en historique et en Afrique, on ne connaît pas de limite : on roule à gauche sur la piste, mais peut se retrouver face à un bus chargé jusqu'à la gueule. Si on touche, pas de constat amiable, on s'arrange à l'africaine.»

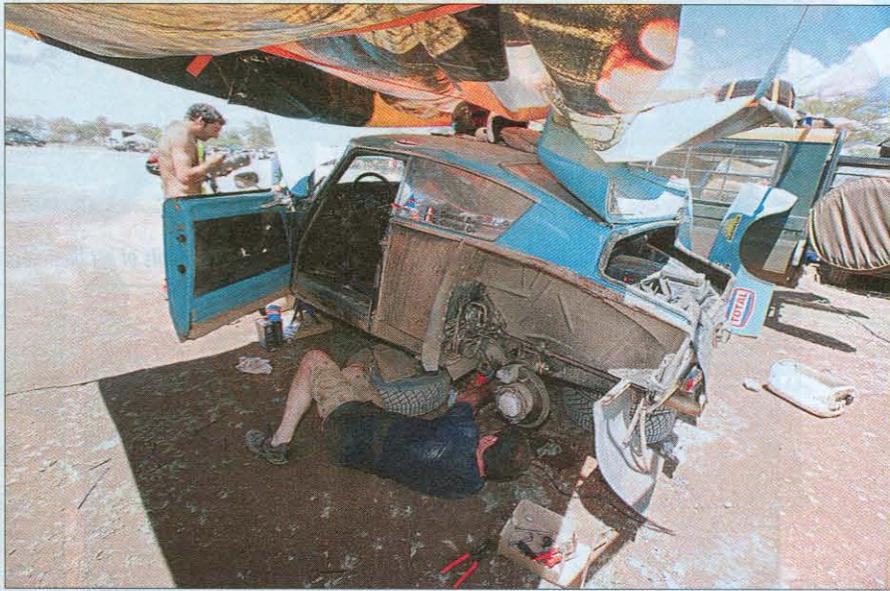
4 500 km quasiment de piste. Au prologue, la DS termine 20^e. Le len-



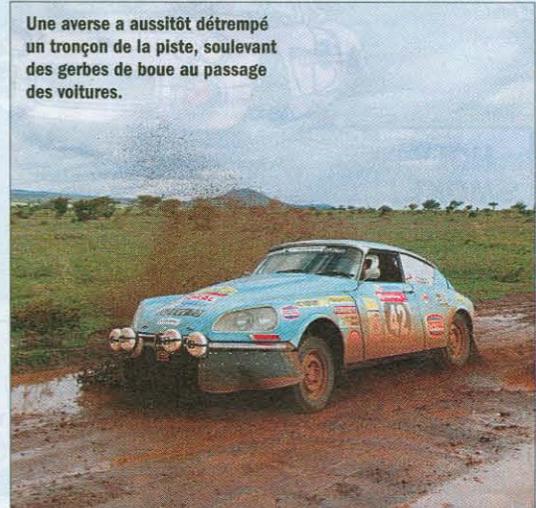
Traversée de village urbanisé : les pilotes du Safari ne sont pas descendus au New Shalom hôtel...



L'instant de la récompense : 28^e place mais le principal est que le proto DS ait vaincu les pistes du Kenya.



Une averse a aussitôt détrempé un tronçon de la piste, soulevant des gerbes de boue au passage des voitures.



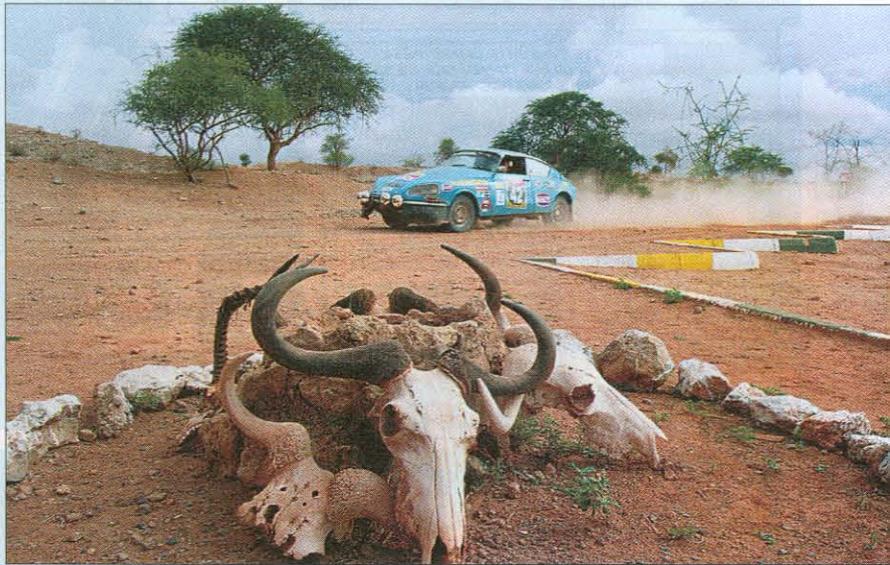
Grosse révision avant la fin de l'épreuve, à l'ombre d'une bâche tendue entre deux 4x4 : dépolissage du radiateur, réglage des culbuteurs, changement de shères. Remarque : les freins arrière à disque.

Quelques crânes de gnous en guise de bienvenue.

demain, casse d'un cylindre de suspension avant, une demi-heure pour réparer. Il n'y a pas un chat alentour lorsque l'équipage s'arrête, mais venus de nulle part, jusqu'à 200 curieux s'agglutinent autour et applaudissent chaleureusement quand la suspension, magique instant, soulève la DS pour repartir. Rendues célèbres par le film avec Gregory Peck et Ava Gardner, une spéciale en Tanzanie offre une vue superbe sur les neiges éternelles du Kilimandjaro, la "montagne brillante" en swahili. Mais au retour au Kenya, petit problème de passage de frontière : 2 heures de palabres. C'est l'Afrique, *my lad* !

Il ne manquait que trois équipages à l'arrivée du rallye, gagné par une Mustang 68 très préparée. La DS finira 28^e sur 44.

Pilotes et mécaniciens logeaient dans des hôtels style lodges très confortables où ils passaient une chemise blanche à l'heure des cocktails. Frédéric Daunat et Guy Chriqui s'y rendaient souvent en salopettes : la mécanique n'attend pas. Mais ils conservent de ce rallye l'image d'un guerrier ancestral, maigre et digne, se détachant sur un coucher de soleil rouge comme la terre, témoin paisible d'une course au temps... qui passe si vite. ■



De mi-novembre à mi-décembre s'étale la seconde saison des pluies au Kenya.

Frédéric Daunat au démonte-pneu, même "en vacances" !

