

AUTO HEROES

Patrick Depailler
Au nom du père

Gordon Murray
Le génie

Pichon-Parat
Bleu de France

Nick Veasey
X-Files



Porsche 550 Spyder by Michael May

L'aile de la discorde

Génèse d'une invention spectaculaire et essentielle

NOVEMBRE - DECEMBRE 2020 - JANVIER 2021

L 17367-20-F:7,90€-RD



HERO

FRÉDÉRIC DAUNAT

Sa Majesté

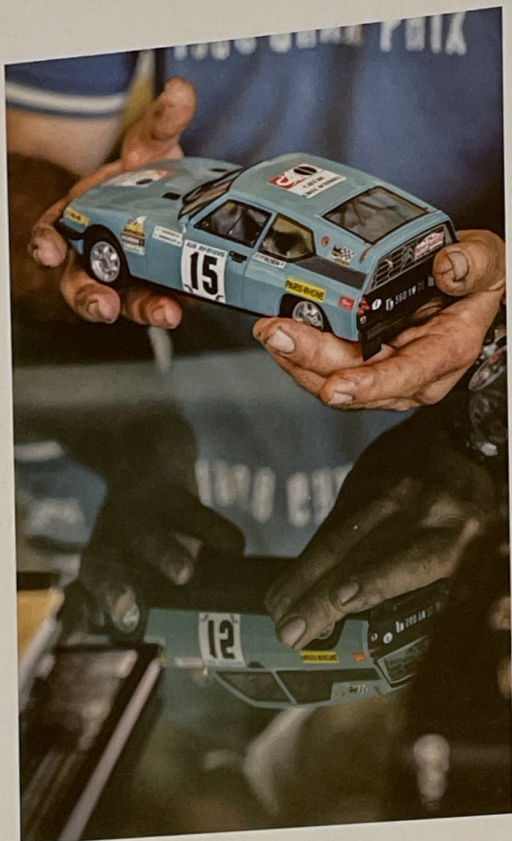
Le Kenya, en pleine brousse. La DS Prototype est posée par terre. Cinquante Kenyans regardent ce drôle de bonhomme tenter de soulever sa voiture avec des bouts de bois... Ils ne connaissent pas encore Frédéric Daunat et sa passion pour les DS et les SM.

Des courses, Frédéric en a fait des centaines. Tout autour du monde. S'il n'est pas au volant, ce sont les voitures qu'il prépare qui courent. Ses voitures ? Des modèles révolutionnaires à leur sortie, que l'on n'attend pas forcément en mode GI Joe dans une spéciale de rallye : des Citroën DS et SM préparées pour la course. Pour comprendre comment Frédéric en est arrivé là, il faut rembobiner le film. Frédéric tombe dans la marmite automobile tout petit :

« Mes grands-pères étaient ingénieurs chez Simca, mon père était tourneur, fraiseur et ajusteur de formation. » A 25 ans, ses parents décident de construire un garage. Ce sera une enseigne Citroën. En 1971, quand la SM est dévoilée, Frédéric a neuf ans : « Un soir, mon père me fait la surprise de rentrer avec une SM à la maison. Pour mes yeux d'enfant, c'est le choc. Depuis ce jour, j'ai toujours roulé en SM. Et j'ai transmis le virus à mes enfants, Emilie et Tom, que j'ai ramenés de la maternité en SM, SM que je leur ai ensuite donnée. Chacun roule donc aujourd'hui dans la première voiture de sa vie. Depuis, Tom a repris le garage Citroën de mon père. Moi, j'ai développé un autre garage dédié à la compétition ». Frédéric roule donc en SM depuis cinquante ans. Autant dire qu'il vit SM, pense SM, respire SM et qu'il rêve sûrement SM (nous parlons toujours de la voiture hein...). Touché par le virus automobile, Frédéric veut d'abord faire un CAP de mécanicien. Son père lui dit : « Tu es assez doué en mécanique, pas la peine que tu ailles à l'école pour ça, tu vas apprendre avec moi. Fais plutôt de la gestion. » Frédéric commence donc à entretenir et réparer des DS et des SM avec son père mais, pour la suite, il nous avoue que cette formation lui sert beaucoup aujourd'hui à gérer son business. Après ses études, il fait son armée à Orléans, à l'atelier forcément. Il va régulièrement chercher des pièces



chez un concessionnaire Citroën pour entretenir les Méhari militaires. Dans le hall, est exposée une 2CV Cross : « Ça m'a donné envie. En sortant de l'armée, je m'en suis fait une. Quand je me suis pointé à ma première course, à Vannes en 83, tout le monde s'est foutu de moi parce que j'avais préparé une 2CV en respectant scrupuleusement le cahier des charges. Entre la théorie et la pratique, il y avait un monde. Quatre ans plus tard, j'étais champion de France. » Depuis, Frédéric parcourt le globe à la poursuite du chrono : le Maroc, la Sardaigne, le Portugal, l'Espagne... « C'est sûr que la SM est un peu handicapée par le poids et aussi un peu par le manque de puissance mais elle est tellement fiable. Et puis les suspensions font la différence. La SM a d'ailleurs gagné le Rallye du Maroc l'année de sa sortie. » Sa SM proto a fait onze rallyes du Maroc. Frédéric fabrique lui-même ses voitures pour la compétition



Frédéric connaît le moindre boulon de ses voitures, une expérience acquise en course.



Chez Daunat, les DS ont également leur temple.



(SM, DS et CX) : « Ma première création a été de faire revivre le proto Michelin, rouge et jaune, avec ses grosses roues, ses ailes élargies. Je me suis rendu au patrimoine Citroën. Ils m'ont laissé la voir. J'ai fait un paquet d'allers-retours, je l'ai reproduite en me servant de gabarits en carton. Le coupé a été fait pour les rallyes terre. Il fallait rétrécir l'empattement de 40 mm, tronquer l'arrière pour enlever le hayon et le pare-chocs en inox qui sont lourds, ça permettait de gagner 250 kg. » C'est quand Citroën découvre sa voiture, totalement identique à la leur, qu'une vraie relation commence. Séduit par l'authenticité de la démarche, la marque aux chevrons lui ouvre ses portes pour lui permettre de faire revivre d'autres raretés : « Ce sont des pièces de musée mais les nôtres sont vivantes. C'est une aventure hors du commun. » Après cette première préparation, Frédéric arrête par manque de temps : « Mais ça me démangeait... En 2006, je vais voir le départ du Tour Auto. L'année suivante, je participe au volant de ma SM. En 2009, six participants roulent dans mes voitures. » Frédéric trouve un tas d'astuces pour fiabiliser l'auto en améliorant le circuit de refroidissement, le circuit de graissage : « Parce que quand vous êtes sur les pistes, qu'il fait 40° et qu'il faut rouler à 200 km/h dans la poussière et dans le sable, on apprend des choses. Il faut parfois changer le moteur ou la boîte dans la nuit. » La poussière, 40°, nous voilà revenus au Kenya. Frédéric se lance le challenge de participer à la course la plus exigeante au monde : le Safari Rally Historique, anciennement East African Safari Rally. « C'est

dur parce que vous passez de la terre hyper dure à la boue, sous des températures extrêmes. Et puis c'est presque 5 000 km de course. Il faut être en forme, en une semaine on perd dix kilos. » Pour ce faire, il prépare une DS. Difficile de faire des essais : « Je n'avais pas ma piste d'essai donc, pour s'entraîner, c'était soit les chemins autour du garage soit la piste des frères Wambergue à côté de Mantes. » Les voitures sont envoyées par conteneur en Afrique mais tout ne tient pas dedans. Il loue donc un Toyota 4x4 comme véhicule d'assistance, qu'il remplit de pièces : « Le deuxième jour, mon équipe fait un tonneau. J'ai fait deux jours de course juste avec ma trousse à outils et quelques pièces que j'avais avec moi. » C'est là qu'il se retrouve voiture par terre, les suspensions cassées, avec un cric en berne aussi : « Impossible de rouler. Je tente donc de faire levier avec des bouts de bois. A un moment, je tourne la tête et je vois, dans mon dos, un Kenyan qui devait bien mesurer deux mètres. Au bout d'un quart d'heure il y en a dix, au bout d'une demi-heure cinquante. Ça met un peu la pression... » C'est la première fois qu'une DS participe au Safari Rally Historique. Elle remporte la victoire dans sa catégorie, devant les 504 et les Alpine. Entre l'entretien et la compétition, Tom et son père s'occupent de près de 400 clients : « On est complètement bookés, on a une dizaine de voitures en cours dans chaque atelier. Depuis le confinement, beaucoup de gens investissent dans les voitures de collection. La cote de la SM est en train de monter. » Ces passionnés sauront où aller entretenir leur Citroën...

Derrière le volant ou le nez dans le moteur, Frédéric Daunat voue une même passion aux SM et DS.

Frédéric Daumat a transmis son amour des DS et SM à ses enfants, et en premier lieu à son fils Tom.



Regardez bien ces modèles, ils sont uniques. Le seul autre exemplaire dort au musée Citroën.