

CITROMANIA

magazine

Le magazine de TOUS les passionnés de la marque au Double Chevron !



DOSSIER : 50 ans AMI 6



Les DS 21 du 524 Garage



Village Citroën Rétromobile [75]

14^{ème} Monte-Carlo historique [04 - 05 - 06 - 07 - 26 - 43]

1^{er} Rallye International du Maroc (MA)

Les Annonces du Citroëniste

Poster Géant :
50 ans de l'Ami 6 & 2CV6 Spécial

N°32



2CV6 Spécial

La dernière 2CV de Levallois commercialisée en France !

Trimestriel N°32

L 19327 - 32 - F: 5,00 € - RD



Mars - Avril - Mai 2011

La DS de Frédéric Daultat derrière les Porsche



La liaison entre Marrakech et Quarzate fut perturbée par les intempéries.

Redonner vie au Rallye du Maroc avec de longues spéciales comme dans les années 80, c'était l'objectif de Paul-Eric Jarry, un pilote passionné de courses africaines. Durant sept jours, du 9 au 16 Octobre 2010, les participants ont connu des terrains plus ou moins difficiles durant une longue boucle au Sud de Marrakech.

Par Paul MOREAU



En 1969 et 1980, Citroën a engrangé de nombreuses victoires dans le rallye marocain. Bob Neyret a remporté deux victoires avec la DS 21 (1969-1970) et terminé second en 1972 et 1973 avec la DS 23. Deschaseaux qui a piloté des voitures d'usine de 1970 à 1980 a emmené des CX sur les pistes avec une victoire en 1980. L'inscription de quatre Citroën à cette nouvelle épreuve rappelle un palmarès prestigieux pour la marque aux chevrons. Les acteurs de l'époque comme Robert Neyret peuvent en témoigner. « Dans les années 60, les touristes ne venaient pas au Maroc. Quand nous revenions les parcours, les gens nous invitaient chez eux car le pays n'avait pas d'hôtel. Avec mon coéquipier et les mécaniciens, il nous arrivait de rester trois jours au même endroit.

La SM froisse sa belle carrosserie

Avec sa boîte mécanique à cinq vitesses, la DS 21 ne peut pas suivre la cadence des Porsche 911 à moteur 2,7 litres et 3 litres, dont plusieurs ont des amortisseurs de WRC, brevétés par le britannique Francis Tullihill (12 000 Euros la paire). Le garage de Cresspières, spécialisé dans la restauration de SM, Julien et Remy Laperrière, « C'est un prototype avec un moteur Maserati 3 litres à carburateur de 220 cv. La SM est plus lourde, moins agile que la DS sur la piste.

Toutes les pistes que l'on empruntait avant, en spéciale, sont maintenant goudronnées. Bob qui conduit une DS 21, recouverte d'une carrosserie plastique, a convaincu Philippe Wambert, ancien pilote d'usine Citroën en rallye-raid, de prendre le départ du rallye avec une DS 21 à boîte mécanique. Ces deux voitures sont conçues pour des épreuves VH et n'ont pas de préparation particulière pour le Maroc. Frédéric Daultat a engagé deux prototypes : une DS 21 raccourcie qu'il pilote et une SM Bandama pour Jean-Jacques Julien et Remy Laperrière. « Citroën a construit deux voitures à la caisse raccourcie en 1971 et 1972. Avec cette carrosserie spéciale, le constructeur cherchait à réduire l'emplacement pour rendre la voiture plus légère et manio-

ble. Les deux prototypes que j'ai construits ont été utilisés pour rendre la voiture plus légère et manio-

Si à l'époque, la suspension hydraulique était un avantage, les suspensions classiques ont depuis évolué. Hormis la DS de Frédéric Daunat qui a déjà fait ses preuves dans plusieurs courses africaines, les voitures françaises engagées comme la Peugeot 504 V6 appartenant à Jean-Pierre Nicolas (confiée à Bjorn Waldegaard) et les Citroën DS pilotées par Bob Neyret et Philippe Wambergue, ne sont pas préparées pour des chemins cassants et leurs suspensions se révèlent très fragiles.

La DS 21 raccourcie sauve l'honneur

Les DS du Team Neyret ont dû rester à Marrakech pour réparer le système hydraulique. Jean-Jacques Julien et Rémy Laperrière se sont perdus durant la première étape et percutent violemment un mur de terre à la fin d'une spéciale vers Tazenakht. Le bras de suspension est cassé et le navigateur a dû être hospitalisé pour un malaise. L'assistance travaillera toute la nuit pour remettre la voiture en état. En rejoignant Foug-Zguid, près de

la frontière algérienne, le parcours sur de la pierre devient encore plus cassant. Frédéric Daunat conservera la septième place en roulant au maximum des possibilités de la DS qui franchit vaillamment les obstacles de la piste. Bob Neyret et Philippe Wambergue participeront à quelques spéciales, notamment celle de 60 km qui amène les concurrents près de Taroudant. C'est dans la dernière étape, vers Marrakech, que Grégoire de Mévius s'imposera avec seulement deux minutes d'avance sur Michelle Mouton.



Les DS 21 du Team Neyret sont clouées au bivouac de Foug-Zguid. Leurs suspensions sont trop fragiles pour les pistes du Sud.



Les voitures engagées par Frédéric Daunat, bichonnées au bivouac. Les pistes cassantes entre Marrakech et Agadir ont donné du fil à retordre à l'assistance.



Malgré la façade avant endommagée et un équipage sonné par la sortie de route, la SM a pu repartir.



Sur les bonnes pistes, l'ancien pilote d'usine Citroën, Philippe Wambergue a pu suivre le rythme des Porsche 911.



Près de l'arrivée d'une spéciale, Jean-Jacques Julien a perdu le contrôle de la SM qui a percuté violemment un mur de terre.

Au fil des épreuves africaines, Frédéric Daunat a su fiabiliser la suspension de sa DS Bandama.

