

RETRO
COURSE

Retro COURSE

Rallye - Circuit - Course de côte

L'ACTUALITÉ DES COURSES DE VOITURES HISTORIQUES

L'endurance à l'honneur



● **Rallyes VHC**
Dijon Côte d'Or - Ste Baume



● **Présentation**
Simca R11 Gr. 5



● **Régularité**
Cévennes Historique



- Spa Classic - GP Charade - GP Pau
- Rallye de Paris
- Rallye du Maroc Historique : avec les équipes
- Le marché des voitures historiques

6,90€ - Belgique 7,90€ - Espagne 7,90€ - Italie 7,90€ - Portugal 8,90€ - Luxembourg 7,90€ - 12S CAN Prix arrêt 8,90€

M 01160-115-F: 6,90 € - RD



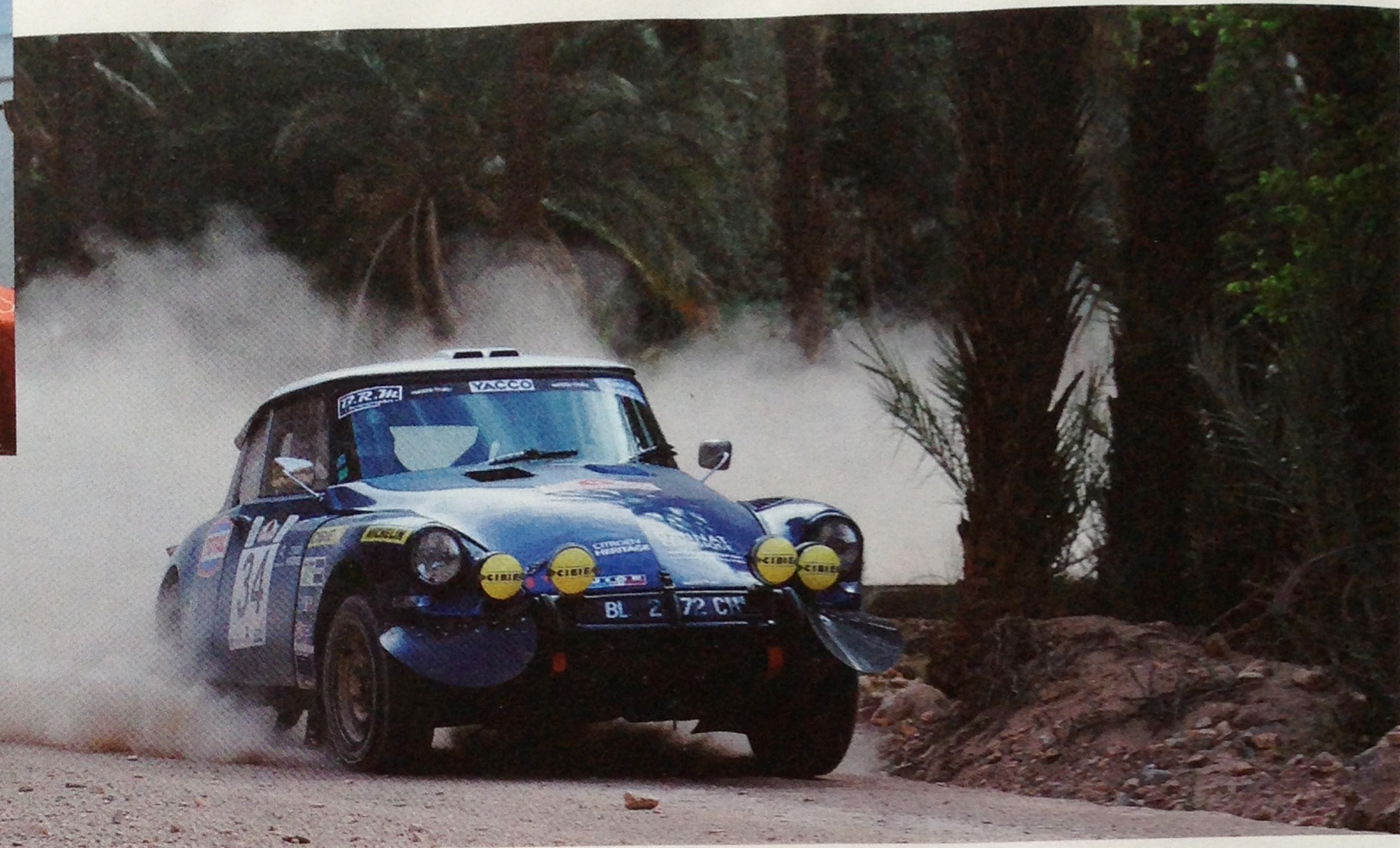
www.retro-course.com

Actu

France Belgique Espagne Italie Maroc Portugal Suisse



Frédéric Daumat :
100% Citroën,
100% passionné.



Cette fois le moteur plus puissant que souhaitait Jean-Jacques Julien a parfaitement tenu. L'équipage finit à la 24^è place.

Daumat Classique l'amour des chevrons

Depuis de nombreuses années, Daumat Classique exerce ses activités exclusivement dans le monde de la Citroën ancienne, plus précisément de la DS et de la SM. A côté d'une expertise reconnue par le monde des collectionneurs, notamment de SM qui trouvent chez Daumat quelqu'un qui sait les faire fonctionner sans doute bien mieux qu'à l'époque (!), le département compétition a un double intérêt : d'abord démontrer aux clients collectionneurs la qualité du travail de la maison, mais aussi trouver dans la compétition historique un terrain de développement, et une activité propre.

Dans le domaine de la compétition historique, la particularité de Daumat Classique est de ne faire que des Protos, que des Citroën bien sûr, et de faire rouler, soit des autos reconstruites « avec la vraie à côté », ou bien encore en disposant des plans de l'époque. Ce travail s'accomplit en étroite partenariat avec Citroën Héritage, dont le directeur, Denis Huille, confie aussi la gestion des autos de la collection de la marque à Frédéric Daumat. « Ce partenariat nous donne la possibilité de nous occuper des autos du patrimoine, ce qui est bien sûr très intéressant, mais aussi de « cloner » les autos du musée. Cela donne des autos parfaitement identiques à ce qu'elles étaient à l'époque, à la seule exception bien sûr des équipements de sécurité obligatoires. Tout le reste est identique, de la mécanique au tableau de bord, en passant par la couleur et la décoration, à l'autocollant près. »

« Il n'en reste pas moins que ces autos ne sont pas simples à faire rouler, et demandent beaucoup de travail, avant, pendant et après une course ! Les clients qui font appel à nos prestations doivent être convaincus de vivre une aventure extraordinaire. Ils doivent avoir l'esprit à ne pas disposer d'une voiture pour la gagne, mais d'une auto à aller au bout, en vivant au sein de toute l'équipe une belle aventure. Pour moi, cette notion d'équipe est très importante. C'est la raison pour laquelle nous proposons un pack complet, incluant aussi les hôtels, afin que le team reste totalement soudé tout au long du rallye. Avec trois autos au départ (et autant à l'arrivée), l'équipe est forcément nombreuse, et ce n'est pas le plus simple à gérer, d'autant que je suis moi-même en course au volant de l'une d'elles. Mais le team Daumat Classique a su montrer sa valeur ! J'ai fait la première édition du rallye du Maroc, et j'en suis très satisfait. Cela fait 5 ans que je fais de la location, et pour résoudre tous les problèmes, il faut d'abord les découvrir, donc beaucoup rouler. Nous introduisons des évolutions au fil des courses. D'une édition à l'autre, le rallye du Maroc est devenu plus difficile, et face à ces difficultés nous avons dû renforcer notre logistique. Nous emmenons un gros camion, avec absolument toutes les pièces de rechange, moteurs,

boîtes, suspensions, etc. Voir les trois autos à l'arrivée est une belle satisfaction, mais la meilleure récompense au travail accompli est procurée par le plaisir non dissimulé des équipages. La présence aussi, lors des deux derniers jours, d'Yvon Matton, le directeur sportif de Citroën Sport, est un vrai plaisir, d'autant qu'il s'est déclaré bluffé par la difficulté du rallye, et la rapidité des autos. Pour nous, comme pour d'autres, le Maroc, c'est l'antichambre du Safari. Je l'ai fait une fois (en 2009) avec la DS proto, nous allons y retourner. »

Après des soucis de culasse l'an dernier, les problèmes moteur de la DS de Jean Jacques Julien/Benoit Juif ont été résolus. La preuve, l'équipage a fait une course parfaite, seulement perturbée par une crevaison. La DS 19 termine 24^è.

Après deux fois le Tour Auto (chez Daumat Classique, on ne prend que des équipages qui connaissent déjà le maniement des Citroën), Arnaud Haeffelin disputait son premier rallye terre. En compagnie de Pascal Mulet-Quernier, il rentre à la 34^{ème} place, ravi de l'aventure, et aussi de la bonne ambiance qui régnait tous les soirs.

Quant à Frédéric Daumat lui-même, toujours assisté de Thibault Wazières, il a brillamment piloté la SM jusqu'à la 6^{ème} position, toujours en bagarre avec la Sunbeam de Bernard Barrile, ne déplorant qu'un problème de pompe à essence ; « Je l'ai vite détecté, mais ça m'a peut-être coûté une place ! ».



Citroën et le rallye du Maroc : une belle fraternité.



Pour un apprentissage des pistes marocaines, Arnaud Haeffelin et Pascal Mulet-Quernier s'acquittèrent parfaitement de la tâche en terminant 34^è, et en prenant beaucoup de plaisir.



Au volant de la SM Proto, Frédéric Daunat/Thibault de Wazières firent une course sans histoire, mais très rapide : ils terminent à la 6^è place.



Faire rouler ces autos demande beaucoup de travail.

Une fois l'enthousiasme de l'arrivée à Marrakech, et le podium établi avec certitude, il semble qu'il y ait eu un peu de « flou » dans la publication des résultats. Celui que nous avons publié, tel que communiqué après l'arrivée, dans notre n°114, a subi quelques modifications. Dans un souci d'exactitude, vous trouverez ci-dessous le classement complet modifié.

Classement

1er Christophe Vaison/Pascal Duffour (Peugeot 504 coupé V6), 2. Alain Deveza/Guy Tezenas du Montcel (Porsche 911), 3. Antoine Vandromme/Yoann Raffaelli (Porsche 911 SC), 4. Franck Cunningham/Ross Forde (Ford Escort RS 1800), 5. Bernard Barrile/Patrick Chiappe (Talbot Sunbeam Lotus), 6. Frédéric Daunat/Thibault de Wazières (Citroën SM proto), 7. Patrick Borne/Filip Deplancke (Porsche 911), 8. Philippe Vandromme/Frédéric Vivier (Porsche 911), 9. Eric Van de Poele/Manu Eggermont (Porsche 911 SC), 10. Louis Antonini/Jean-Charles Decamps (Porsche 911 SC), 11. Paolo Faldini/Fabrizia Pons (Porsche 911 SC), 12. Ferran Font/Miquel Ibanez (Ford Escort MkII), 13. François Kick/Andrée Hansen (Porsche 911), 14. Roland Streit/Cyril Picoche (Peugeot 505 turbo), 15. Serge Zele/Jean-Claude Lamarlette (Peugeot 505 turbo), 16. Jérôme Rebilly/Romain Beylouni (Ford Escort Mk2), 17. Christophe Jacob/Isabelle Renier (Ford Escort RS 1800), 18. Jacques Cochin/Régis Pomares (Mercedes 500 SLC), 19. Jean-Pierre Mondron/Eric Werner (Porsche 911), 20. Jean-Pierre Manzagol/Marc Guglielmi (Peugeot 505 turbo), 21. Jean-Michel Rebilly/Jean Baptiste Lamontagne (Ford Escort Mk2), 22. Luc Lagier/Jean-Charles Foerster (Porsche 911 SC), 23. Bart Vanhaverbeke/Frank Blondeel (Mercedes 500 SLC), 24. Jean-Jacques Julien/Benoît Juif (Citroën DS19), 25. Martin Aguirre/Luis Mirasol (Porsche 911), 26. Gérard Brianti/Olivier Campana (Porsche 911), 27. Philippe et Christelle Tollemer (Ford Escort Mk2), 28. Bruno Igounenc/Jérôme Ponnelle (Ford Escort), 29. Pascal Lopez/Mohamed Haddadou (Ford Escort Mk2), 30. Michel et Thierry Audibert (Peugeot 504 coupé), 31. Michel Gendre/Jean-Pierre Fadeuilhe (Porsche 911 S), 32. Paul Perrot/Alain Fuchs (Ford Escort Mk2), 33. Benoît Legras/Stéphane Cornu (VW Golf Gti), 34. Franck Servais/Isabelle Crausaz (Porsche 911 SC), 35. Arnaud Haefelin/Pascal Mulet-Querner (Citroën DS 21 Proto), 36. Claude Ruiz-Picasso/Benoît Couturier (Porsche 911), 37. Jan Hagman/Robert Jakobsson (Porsche 911), 38. Catherine et Daniel Desbrueres (Ford Escort Mk1), 39. Jack Walens/Thierry Lacroix (Datsun Gr 2), 40. François Padrona/Seraphin Farinacci (Ford Escort RS 2000), 41. Guy Burnichon/Xavier Champagnon (Ford Escort Mk2), 42. Alain Breillet/Philippe Duroux (Ford Escort), 43. Jean Verchere/Eric Berthier (Porsche 911 SC), 44. Patrick Deblauwe/Jean-Michel Gerome (Ford Escort), 45. Didier Villechalane/Jean-Pierre Rogeon (Porsche 911 SC), 46. Michel et Laurent Faraut (Ford Escort Twin Cam), 47. Jan Verbruggen/Matthys Hoffmann (BMW 2002 Ti), 48. Thierry Bousquet/Régis Masquin (Renault 5 Alpine), 49. Jean-Yves Cagnac/Robert Bernard (BMW 323 i), 50. Michel Crespel/Michel Baconnais (Renault 5 turbo), 51. Fabrice Laforce/Antonio Lopez (Peugeot 504 coupé), 52. Laure Many/Françoise Conconi (Opel Kadett GT/E), 53. Camille Bogliari/Zuzanna Wlozycynska (Lancia Beta coupé), 54. Christian Perrier/Gérard Bouvet (Ford Escort Mk1), 55. Henri Guyonnet-Duperat/Jean-François Demay (Talbot Sunbeam Lotus), 56. Jack Russel/Stéphane Roux (VW Golf Gti).

DAUNAT CLASSIQUE SPÉCIALISTE CITROËN DS ET SM



CITROËN DS 21 PROTO châssis court

Le Team **DAUNAT CLASSIQUE** met à la disposition de tous les passionnés du sport historique de Compétition des véhicules **CITROËN** de renom qui ont marqué les années 70 et 80.

Vous souhaitez participer à un rallye, rien de plus simple !

Contactez **DAUNAT CLASSIQUE**, vous aurez la possibilité de piloter **DS, SM, VISA 1000 PISTES...**

La formule **LOCATION** comprend la préparation complète de la voiture et l'assistance pendant la course.



La DS CAB PRÉSENTE À RETROMOBILE 2013

L'exception qui confirme la règle : **DAUNAT CLASSIQUE** l'a fait !

L'équipe **DAUNAT CLASSIQUE** réunit toutes les compétences pour assurer la **RESTAURATION** et l'**ENTRETIEN SM et DS**, tout type, tout modèle.

Contact : www.daunatclassique.com - Tél : + 33 (0)1 30 54 47 86 - garagedaunat@wanadoo.fr
DAUNAT CLASSIQUE - 27, Route Départementale 307 - 78121 CRESPIÈRES - France