

L'univers du VHC et de la régularité

échappement

classic

N°44 mai 2014 mensuel

Rencontre



PASCAL FABRE
Le guerrier discret

Au volant



**PEUGEOT
205 Turbo 16
EVO 1 1985**

Reine du Groupe B

Albums-photos



**Rallye Bordeaux
Aquitaine Classic**



**Rallye
Maroc Classic**



**HistoRacing
Festival Dijon**

**Visite
DAUNAT CLASSIQUE**



Le temple des chevrons

Home

M 03306 - 44 - F: 6,50 € - RD



Belg.: 6,90€ / Suisse: 11,80 CHF / Esp.: 7,50€
Itale: 7,60€ / Lux.: 7,30€ / Port.: 7,60€ / And.: 7,60€
Dom.: 7,60€ / Tom.: 990 XPF / Maroc.: 66 MAD

ESSAI

Lotus Europa Twin Cam JPS Special 1975

Et aussi

Jean-Pierre Cassegrain, Michel Pinçon, Bernard Asset,
Coupes de Printemps, Présentation Rallye du Maroc Historique 2014...

VISITE

Daunat
Classique

Le temple des



Véhicules de collection

Garage DAUNAT

Ventes - Réparations - Pièces



chevrons



ction

V

édetachées



CITROËN
Réparateur
Agréé



FRÉDÉRIC DAUNAT EST PIQUÉ AU JUS DE CITROËN, PERPÉTUANT UNE TRADITION FAMILIALE. LE GARAGE RENFERME TOUT CE QUE LA MARQUE DU QUAI DE JAVEL A PU PRODUIRE AVEC DES SUSPENSIONS OLÉOPNEUMATIQUES. SI RESTAURATION ET ENTRETIEN DES DS, SM ET MAINTENANT CX ASSURENT LE PAIN QUOTIDIEN, LA COMPÉTITION REPRÉSENTE LA VOCATION PREMIÈRE DE L'ACTIVITÉ.

Texte Pierre Gary - Photos Philippe Maitre

A première vue, le garage situé sur la départementale 307, en arrivant à Crespières dans les Yvelines, semble complètement banal avec sa station d'essence. Les quelques voitures exposées sur la pelouse mettent la puce à l'oreille : SM et DS forment le gros des troupes... On sent immédiatement le culte du liquide vert ! Frédéric Daunat, le maître des lieux, poursuit cependant naturellement l'activité de ses parents. En y ajoutant sa touche personnelle, celle de la compétition. Le virus de la course le touche très tôt puisque, à peine son service militaire achevé, il s'engage en 2 CV Cross avec une voiture préparée de ses mains. En 1987, soit quatre saisons plus tard, apprentissage inévitable, Fred se retrouve champion de France de la spécialité. Aujourd'hui, il fait courir des Citroën dans les compétitions historiques pour des clients enthousiastes et il pilote avec toujours la même verve !

Histoire de sphères

Citroën, c'est un monde à part qui ne comporte que peu d'élus. « Dans les rallyes historiques, les préparateurs de Porsche se font la guerre. Moi, je suis tranquille. Je suis quasiment seul sur la planète Citroën, avec Michel Boutias à Grenoble, à faire de la course » constate Frédéric. La connaissance, l'expérience et la notoriété ne sont pas arrivées sans effort. « Au départ, j'ai voulu recréer la DS Proto raccourcie. Avec la complicité des gens de Citroën qui m'ont permis de « décalquer » la voiture

« Je suis quasiment seul sur la planète Citroën à faire de la course »

originale, j'ai construit une copie identique au millimètre près. » Le but, évidemment, est d'engager l'auto dans les grands rallyes africains dont les versions historiques commencent à naître, comme le Safari ou le Maroc. « A l'époque, ces épreuves favorisaient plutôt l'endurance. Aujourd'hui, même si le kilométrage reste élevé, ce sont des sprints, le rythme est sensiblement plus rapide qu'autrefois. Et lors du premier test effectué chez Philippe Wambergue, sur sa piste du Galicet, j'ai vite compris. Toutes les sphères de suspension ont explosé lors de l'atterrissage de la bosse. Il a fallu entièrement revoir notre copie. » Un immense travail est alors réalisé. Frédéric cherche de nouvelles solutions, réinvente les outils spécifiques, trouve des sous-traitants capables de fabriquer des sphères sur mesure. Une fois la DS maîtrisée, Frédéric s'attaque à la SM avec, véritable vitrine de son

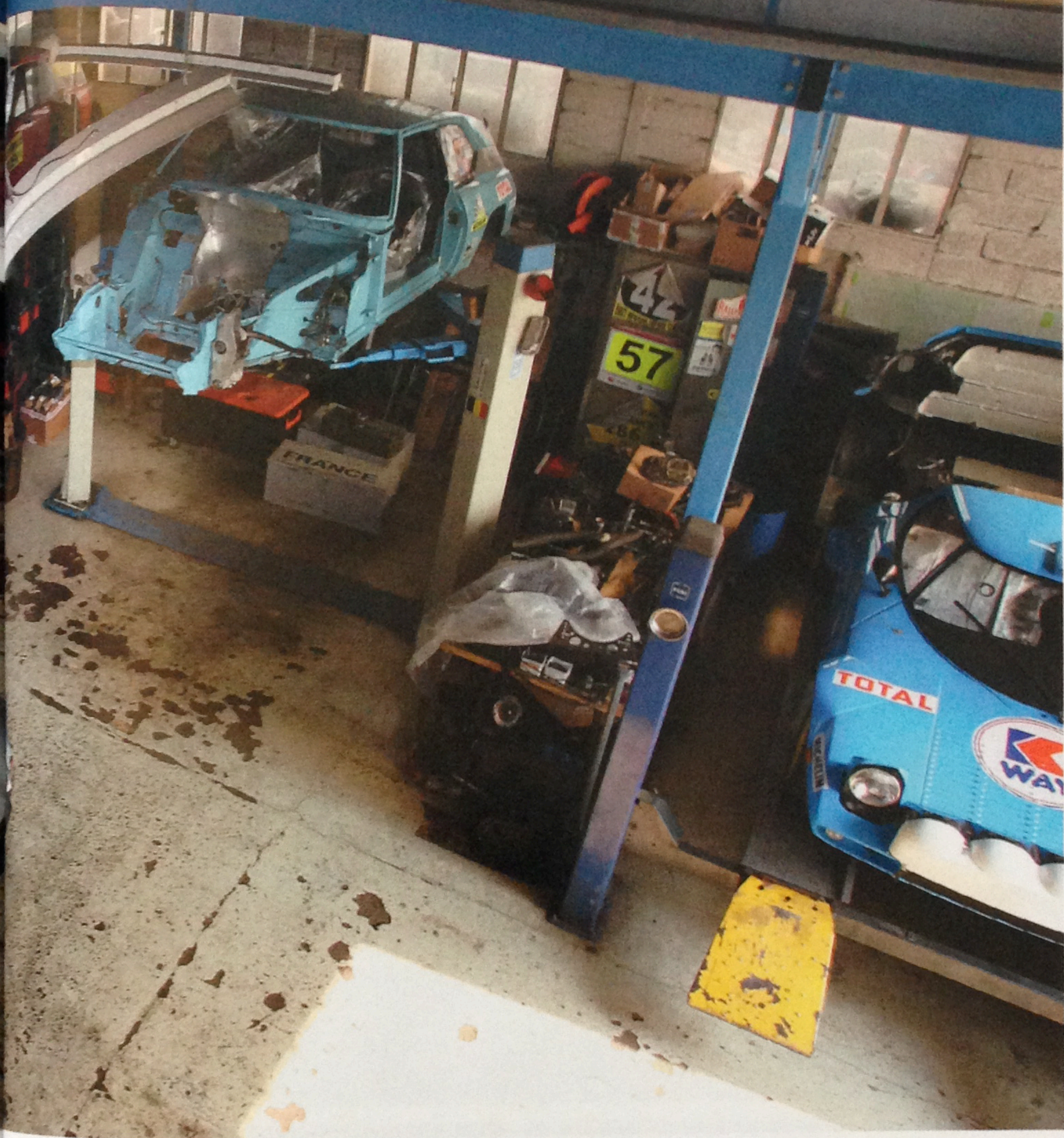


Les protos raccourcis DS construits par Daunat Classique remportent un énorme succès auprès des spectateurs, des organisateurs et des pilotes.

Haasefotoclassic.com



DS et SM, civiles et de compétition, sont rejointes par les CX, accompagnées d'une Lancia Stratos un peu décalée mais superbe. Frédéric Daunat commence à jouer des coudes par manque de place !



POURQUOI CITROËN ?

Daunat Classique affiche fièrement le panneau Citroën, le vrai avec les pointes acérées, sur sa façade. Pourtant, si la famille Daunat possède une longue tradition en mécanique automobile, les origines remontent plutôt à Poissy qu'au Quai de Javel et Citroën. Le grand-père de Frédéric était ingénieur chez Simca pour qui



Frédéric Daunat a développé le garage créé par ses parents.

il a notamment développé la boîte de vitesses de la 1000. Son père Jean-Paul travaillait également chez ce constructeur jusqu'au jour où il a voulu prendre son indépendance en ouvrant avec son épouse son propre garage. Il construit les locaux de Crespières qu'il inaugure en 1967 en tant qu'agent Citroën, son employeur lui ayant refusé le label Simca! Frédéric a intégré les ateliers familiaux après le bac à l'âge de 17 ans, en 1979. Il a poursuivi les activités traditionnelles malgré le décès de son père. Puis, dégoûté par la complexité des voitures modernes, il décide de se consacrer exclusivement aux anciennes à partir de l'an 2000, avec le succès que l'on sait !

Frédéric Daunat propose de nombreux services, depuis la location de DS et SM pour la régularité ou la course jusqu'à l'exposition et la maintenance de modèles d'exception comme, sur le pont en haut, cette SM à moteur V8 construite par l'ingénieur Giorgio Alfieri, une pièce unique !



savoir-faire, la construction de la réplique du Proto Bandama. « Avec le V6, on change encore d'univers. Mais la partie châssis, avec les freins, la direction asservie et les suspensions conservent en plus évoluée la technologie de la DS. » Frédéric construit des SM selon différentes versions : depuis la « Bandama » jusqu'à la Groupe 1 en passant par le proto Michelin, il y en a pour tous les goûts, toutes les courses. Daunat Classique satisfait ainsi une clientèle aussi bien attirée par la régularité que par les épreuves lointaines, l'asphalte ou le désert, les palaces ou les bivouacs...

Le garage abrite absolument toutes les étapes, à l'exception de la peinture. Frédéric intervient sur les châssis, les trains roulants, les moteurs, les boîtes. Le V6 Maserati n'a plus de secret pour lui, depuis le 2,7 litres de 170 chevaux d'origine dont il raille l'optimisme de l'ingénieur Alfieri qui a créé ce

moteur («notre banc indique un plus réaliste 160/165 chevaux») jusqu'au 3 litres qui équipe son proto Bandama...

Evolution

Frédéric Daunat, qui a pourtant constitué un stock de pièces le mettant à l'abri de la rupture pour les DS et SM, évolue avec le petit monde de la course historique. «DS et SM commencent à devenir chères. Les Visa 1000 Pistes ont été homologuées, nous avons tenté un programme pour elles. Mais ces autos sont trop fragiles.» Proche de Citroën Heritage et de Citroën Racing dont le patron Yves Matton se loue de ses services, Frédéric achète deux CX d'usine, des versions Rallye du Sénégal 1978 et 1979 qui lui serviront de modèles. «Je pars à fond sur cette voiture qui présente une histoire assez méconnue mais des caractéristiques intéressantes. La CX est très différente de la DS. Le but est d'en construire trois pour le Maroc, le futur Rallye du Sénégal historique et le Safari au Kenya.» Deux voitures sont quasi terminées, une autre est en cours de fabrication. Un énorme travail est effectué dans les règles. «Tout a été mis à poil. On repart sur du neuf, on ressoude, on renforce. Il faut que ça tienne ! On monte des gros freins et le circuit hydraulique des suspensions est scindé en deux, un pour l'avant, l'autre pour l'arrière. Les sphères sont spécifiques, nous avons pris beaucoup de temps pour peaufiner les réglages et trouver les bons compromis. Nous prévoyons trois lois de duretés différentes. Cela semble compliqué mais il faut moins de cinq minutes pour changer les sphères. Cette usine à gaz est très logique et c'est plus léger que des ressorts traditionnels. Et du côté trains, elle est très bien faite avec des porte-moyeux extrêmement modernes. Ils ont été utilisés sur les Ligier de course, il n'y a pas aussi bien aujourd'hui...» La CX, Frédéric connaît par cœur : «Elle a été la voiture de mon apprentissage. J'en démontais et remontais douze heures par jour. Je m'en souviens bien !» Sur le plan mécanique, ce sera aussi du travail soigné : «Nous avons préparé de très belles culasses et étudiés des arbres à cames superbes. Malheureusement, nous sommes obligés d'utiliser le moteur atmosphérique, nous n'avons pas trouvé trace de l'homologation de la version turbo. Mais cela ira bien quand même avec 200 chevaux et environ une tonne.» Le châssis de la troisième CX vient d'être achevé par Tom, le fils de Fred, qui profite des quelques instant de liberté laissés par ses études à l'Estaca pour se lancer dans des travaux pratiques.

Diversification

Si la CX représente l'avenir immédiat, une autre Citroën provoque des montées d'adrénaline chez

Fred Daunat. Pourtant pas très glamour à la base, la GS possède à ses yeux des qualités insoupçonnées : «Je n'ai jamais donné dans la GS. Pourtant, avec 800 kg, 150 chevaux et la suspension oléopneumatique, cela pourrait faire un truc de malade pour le rallye du Maroc. Il n'est pas dit que je n'en fasse pas un jour !»

En attendant, le garage renferme deux intruses. L'une, sur le pont, est une Autobianchi A112 en cours de réfection totale. L'autre se montre plus spectaculaire. Il s'agit d'une splendide Lancia Stratos Groupe 4 que son propriétaire, le Qatarî Abdullah al-Thani, a confié à Daunat Classique pour une mise au point avant le Tour Auto et la Corse. «Il s'agit d'une voiture ayant appartenu à Jean Sage. Son actuel propriétaire, un peu grand, nous a demandé d'abaisser le plancher pour qu'il puisse tenir dans l'habitacle. Cette voiture est très bien montée, nous n'avons touché à rien d'autre sinon effectué des vérifications. Son V6 quatre arbres ressemble à celui de la SM et la Stratos, à côté des Citroën, me semble plutôt simple. Elle ne me fait pas peur. Et cette Lancia me plaît, c'est une belle aventure pour nous. Alors, pourquoi ne pas nous diversifier ?» ■



Haasefotoclassic.com

Véritable vaisseau du désert, la SM «Bandama» trouve son terrain de prédilection dans les épreuves comme le rallye du Maroc où ses suspensions font merveille.

Le V6 Maserati de la SM a révélé tous ses secrets à Daunat Classique.





La SM « Bandama » en cours de réfection après sa dure sortie de route lors du Tour de Corse 2013 : un bloc avant complet a été greffé pour remplacer l'élément un peu chiffonné dans le choc.



Une superbe Lancia Stratos Groupe 4 est arrivée à Crespières pour une préparation en vue du Tour Auto puis du Tour de Corse. Une nouvelle corde à l'arc de Frédéric Daumat ?



La CX débarque ! Trois voitures, copies des versions « rallye du Sénégal 1979 » sont en cours de construction. Ici, la première, tout juste sortie de peinture et décorée de ses stickers, va recevoir sa mécanique.

CONTACT

Daumat Classique
 27, route Départementale 307
 78121 Crespières.
 Tél. : 01 30 54 47 86
 Site : www.damatclassique.com
 ou 04 75 71 23 53