

Classiques  
HORS-SÉRIE N°3

# HORS-SÉRIE Auto Classiques

## Plus

LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE

À LA PORTÉE DE TOUS

Spécial  
anniversaire  
**60**  
ans

1955-1975,  
de la DS 19  
à la DS 23 Pallas...



### Toutes les Citroën

# DS

EXCEPTIONNELLES



Les DS Coupé et Cabriolet Chapron

# à l'essai

**DOSSIER**

L'histoire,  
la technique, les modèles  
spéciaux...

**UNE SEMAINE...**

...en DS  
ambulance !



**DOCUMENTS**

Les plus  
beaux catalogues  
d'époque



M 02751 - 3H - F: 4,95 € - RD



BEL 5,50€ - ESP 5,50€ -  
GR 5,50€ - DOM S 5,50€ -  
ITA 5,50€ - LUX 5,50€ -  
PORT CONT 5,50€ - CH 6,50€ S

**LE GUIDE  
D'ACHAT**

- ▶ LES POINTS À VÉRIFIER
- ▶ LES COTES DÉTAILLÉES
- ▶ LE COÛT DE L'ENTRETIEN





Pour faciliter le changement de roue, l'aile arrière de la DS 19 est découpée. Cela permet aussi d'évacuer la boue plus facilement.



**P**our Frédéric, reprendre le garage Citroën familial était une évidence. Mais une autre fibre coulait dans ses veines, celle de la compétition. Un des aspects de l'automobile pas totalement incompatible avec la marque aux chevrons. Même si les versions sportives sorties du quai de Javel (qui servent souvent de base à la préparation pour la course) se font rares. Et entre la 2 CV et la DS, difficile d'y voir une future reine des circuits. À la limite, la SM pourrait être

# Frédéric Daunat booster de chevrons

Difficile d'imaginer qu'une familiale aussi sophistiquée puisse s'en sortir en compétition. Et pourtant, une fois passée entre les mains expertes du préparateur Frédéric Daunat, la DS fait des miracles.



une bonne candidate. Pourtant, la capacité des Citroën à se jouer des trous et des bosses pourrait bien faire des miracles, sur la terre comme dans les dunes. Coup de chance, Frédéric affectionne assez peu l'asphalte. Lui, préfère l'ambiance chaleureuse des rallyes. À peine son service militaire acquitté, notre homme se lance dans l'aventure 2 CV Cross. Avec une auto préparée par ses soins, il remporte le titre de champion de France, après quatre ans d'apprentissage seulement, devant 120 autres pilotes. Le but est atteint, c'est le moment de retourner aux voitures civiles, dans le garage de son père. L'aventure reprend en 2007, lorsque Frédéric s'engage au Tour Auto, avec une SM. Durant la semaine de courses, les demandes pour préparer des SM et des DS de compétition affluent. Deux ans plus tard, Frédéric Daunat est de retour avec 4 SM et une DS 19 aux ailes arrière découpées, toutes préparées dans ses ateliers. Il enchaîne alors avec le Tour d'Espagne classique, le Rallye du Maroc historique, l'East African Safari Classic, etc. Les compétitions où la suspension si chère à Citroën peut exceller ne manquent pas ! Comme le dit

**Fiable par nature, le moteur des DS ne demande pas de grosses modifications pour résister aux températures démoniaques du désert africain.**

Frédéric : "Plus la chaussée est dégradée, mieux c'est pour les SM et les DS." Pourtant, les débuts furent difficiles... Notre spécialiste a construit une DS Proto Groupe 5, raccourcie de 37 cm, identique à celle qui officiait, en 1971 et 1972, dans les Rallyes TAP du Portugal et Bandama (à découvrir dans notre portfolio, pages 122 et 123). Mais ce qui fonctionnait lors d'un rallye de régularité à l'époque, face à d'autres autos peu fiables, ne marche plus aujourd'hui. Tout était à revoir pour s'adapter au rythme plus élevé des courses actuelles, et faire face à une concurrence affûtée. Les premiers essais sur le circuit des frères Wambergue, à Freneuse, ont d'ailleurs donné le ton : "À la réception d'un saut, toutes les sphères, les renvois et les corps de suspension ont explosé." Il a fallu alors repenser une suspension surmesure capable de résister à des vols de plus d'un mètre. À force de roulage, d'essais et de galères, la fiabilité fut finalement au rendez-vous. L'équipe Daunat Classique est depuis la seule au monde, ou presque, à faire rouler des bolides flanqués du double chevron en compétition avec, pour seul but, "d'aller au bout". De

nos jours, le garage Citroën de Crespières accueille toujours quelques autos anciennes de série. Mais l'atelier consacre la majeure partie de son activité à la compétition. L'endroit grouille de voitures de course et autres camions d'assistance. Près de douze autos, DS, SM et CX confondues, ont été construites pour la location. Une DS break a même été aménagée pour l'assistance. Une offre



**À l'intérieur, presque rien n'a bougé, à part l'équipement incontournable : arceau, baquets, harnais et l'indispensable tripmaster, qui mesure avec précision la distance parcourue.**

clé en main comme on en voit peu à l'heure actuelle. Le tout encadré, de surcroît, par des spécialistes du genre, aussi sympathiques que passionnés. De quoi profiter d'une immersion totale dans les rallyes tout-terrain, comme il y a 50 ans.

Jérôme Fombelle

Daunat Classique  
27 route Départementale 307 - 78121 Crespières  
Tél : 0130544786 / daunatclassique.com



Véhicules de collection  
**Garage DAUNAT**  
 Ventes - Réparations - Pièces détachées



Boostées, les DS de compétition ne seraient rien sans les bons soins de l'équipe de passionnés qui entoure Frédéric Daunat (tee-shirt bleu).



Inutile de chercher ces ailes arrière dans le commerce. En aluminium, elles sont fabriquées sur-mesure.



PHOTOS: NICOLAS SOLER

La version Proto Groupe 5 de la DS se voit rétrécie de 37 cm. D'où sa poupe si atypique.