

# De belles retrouvailles



Afin d'ajuster les derniers réglages du meeting organisé par Citroën Sport Classique, les 7 et 8 juillet prochain, Bob Neyret a repris, sur le circuit d'essais des frères Wambergue, le volant de la DS proto avec laquelle il participa au Rallye du Bandama, en 1972. Une prise en main pleine d'émotion...



« Reconduire cette auto, ça me fait quelque chose... » Le jour de la présentation, Bob Neyret a sorti cette phrase une dizaine de fois. Preuve que l'émotion et le plaisir étaient intenses.

Les bavettes, attachées sous les pare-chocs avant, ne sont pas des plus élégantes mais remplissaient très bien leur rôle. Pour éviter les projections d'eaux sur le pare-brise lorsque la voiture traversait les chemins boueux, elles se révélaient très efficaces.



Il est inutile de revenir sur l'incroyable carrière de la DS en rallye, tant celle-ci a été longue et couronnée de succès. Chacun se souvient de ses victoires en Tourisme au Monte-Carlo 1962, au Neige et Glace en GT la même année, ou encore en Tourisme au Tour de Corse 1967. Son système de suspension hydraulique faisait des merveilles sur les terrains les plus difficiles, là où d'autres véhicules devaient déclarer forfait. Lorsque Citroën, se décida à créer un service compétition, sous le haut patronage de René Cotton, la DS fut immédiatement engagée sur ses terrains de jeu favoris – comprenez par là, le sable, les cailloux, la neige et la boue ! Faisant partie de la belle brochette de pilotes maison comme Romãozinho, Jean-Claude Ogier, René Trautmann, Björn Waldegaard, Deschaseaux et bien d'autres, Bob Neyret participa aux 20 ans d'histoire et au palmarès exceptionnel de la DS (avec son copilote et ami Jacques Terramorsi).

## Docteur Jekyll et Mister Hyde

Elle a une drôle d'allure cette DS. De face, rien n'a changé, à l'exception des bavettes qui sont venues se loger sous les pare-chocs, des quatre antibrouillards et des grilles de protection des

feux. Par contre, à l'arrière, c'est bien simple, 60 centimètres ont disparu ! Cela lui confère un style plus râblé, plus agressif. On entendra dire, par un photographe présent dans l'assistance, le jour de la présentation : « C'est le crapaud mais sans ses pattes arrière ». C'était précisément la volonté de Bob Neyret de faire raccourcir la DS, et ce dans un souci d'efficacité. Cette idée lui vint lors de ces grandes épreuves où le porte-à-faux arrière frappait le sol à la réception des sauts. Très rapidement, il décida en 1968 de mettre au point sa propre voiture, un coupé DS 21, raccourci et allégé, disposant d'un moteur équipé d'un compresseur Bertin de 150 CV et pesant 500 kg de moins qu'une DS usine. Esthétiquement, la voiture avait une « vraie gueule » mais n'était pas franchement réussie ! « Engagée par René Cotton à la Coupe des Alpes, la voiture était en passe de l'emporter, mais un facteur traversa la piste sous mon nez ! L'auto était pulvérisée. Citroën décida



Le Rallye du Bandama 1972, en Côte-d'Ivoire, fut l'un des plus terribles pour les hommes et leurs machines. Cette année-là, aucune voiture ne parvint à rallier l'arrivée.



Avec un empattement passant de 3,12 m à 2,58 m, le proto gagnait beaucoup plus d'agilité et d'aisance sur les parcours tortueux des rallyes raids.

alors de la reconstruire entièrement en gardant les mêmes dimensions mais en modifiant l'allure de sa carrosserie. Un an plus tard, en 1969, Citroën m'engagea avec Jacques (Terramorsi, NDLR) au Maroc. C'était la première sortie de l'auto et nous avons gagné», confie Bob Neyret.

#### « Ça me fait quelque chose »

35 ans plus tard, après une simple vérification technique de la voiture, le conservatoire Citroën a remis cette DS proto dans la configuration du rallye de Côte-d'Ivoire. C'est à partir des photos d'époque

que Denis Huille et son équipe ont pu reproduire les autocollants des sponsors. Précédemment, la voiture avait participé au Rallye TAP au Portugal 1972, avec comme équipage Romaozinho-Bernardo. Magnifique dans sa robe bleu ciel, caractéristique des Citroën usine de l'époque, le proto a gardé les marques du temps. Sa peinture est patinée, parfois même écaillée à quelques endroits, mais son « jus » est le gardien de ses exploits passés, qu'il ne faudrait pour rien au monde effacer. Il suffisait de regarder l'expression du visage de Bob Neyret pour voir toute l'émotion que

Cinq minutes pour remonter 35 ans en arrière. Les odeurs, les secousses, le bruit... selon Bob, rien n'a changé, cette DS proto est toujours aussi efficace. Impossible de passer à côté, le volant et le tableau de bord sont identiques à ceux de série. Même le cendrier n'a pas été oublié!



Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la place de Jacques Terramorsi n'était pas la plus confortable. Devoir lire ses notes, sans harnais et ballotté dans tous les sens, relevait de l'exploit.



Philippe Wambergue en pleine explication avec Bob Neyret et Didier Parjadis : « Pour bien placer l'auto en courbe, il faut impérativement, compte tenu du terrain, que tu joues avec la direction et l'accélérateur, sinon... ». Après la première séance de roulage, chacun y allait de son conseil.



#### CITROËN DS PROTOTYPE GROUPE V RALLYE DU BANDAMA 1972

- Moteur : 4 cylindres en ligne
- Cylindrée : 2 475 cm<sup>3</sup>
- Puissance fiscale : 12 CV
- Puissance réelle : 190 ch à 6 000 tr/mn
- Boîte de vitesses : 4 rapports
- Suspension : hydropneumatique
- Longueur : 4,25 m
- Largeur : 1,90 m
- Hauteur : 1,37 m
- Poids : 1 120 kg

Badgée de tous les côtés, la voiture porte tous les sponsors de l'époque. Toujours présents aujourd'hui, Total et Michelin ont accompagné, avec Citroën, la longue carrière de Bob Neyret en rallye.



« Le crapaud mais sans les pattes arrière » ; sous cet angle, la voiture a une drôle d'allure mais garde tout de même le style maison de Citroën. Contrairement au premier proto construit par Bob Neyret, en 1968. Avec les jantes en résine de la SM, la DS proto gagnait 10 kg par roue.

cette auto déclenchait chez lui. Sur le circuit de Philippe Wambergue – un autre membre de la confrérie des Citroën sportives –, il ne fallut pas attendre très longtemps pour voir Bob tourner sur le circuit en terre. D'abord seul à bord, il m'invita ensuite à le rejoindre pour boucler quelques tours de pistes... L'ambiance dans l'habitacle ne diffère pas vraiment d'une DS classique. On retrouve les deux sièges bien moelleux ainsi que le volant et la planche de bord de série. Petit détail amusant, même l'allume-cigare et le cendrier répondent présents. Allez trouver ça dans la C4 de Sébastien Loeb aujourd'hui ! Dès les premiers tours de roues, Bob me confie qu'il ne veut pas aller trop vite pour ne pas esquinter l'auto, pourtant les 190 CV du moteur se font bien sentir sur le tracé bosselé des Wambergue. Première, seconde, troisième, la grande courbe sur la gauche vient d'être avalée à une allure normale, toutefois, mon corps est complètement écrasé sur

la portière. À vrai dire, les sièges du proto n'offrent aucun maintien latéral. Bob commence à s'engager dans la grande descente plongeant à pique et prend de la vitesse pour remonter la pente suivante. Les sphères de suspensions, différentes de celles de série, remplissent impeccablement leur rôle mais l'on est quand même rudement secoué là-dedans. « C'est incroyable ce que ça marche bien. Je ne me souvenais pas que ça passait aussi vite. J'ai même du mal à imaginer que l'on fonçait sur des routes similaires à plus de 150 km/h de moyenne sur 2 000 kilomètres. On était un peu fêlés quand même ! », me lance Bob. Essayant de prendre quelques photos pour immortaliser l'événement, je réalise, en me cognant la tête contre le toit dans la grande ligne droite, qu'il n'y a pas de harnais de sécurité. Je ne peux alors m'empêcher de penser à Jacques Terramorsi qui devait lire ses notes pendant des centaines de kilomètres, et à une allure bien plus soutenue !

Gautier Rossignol, texte et photos