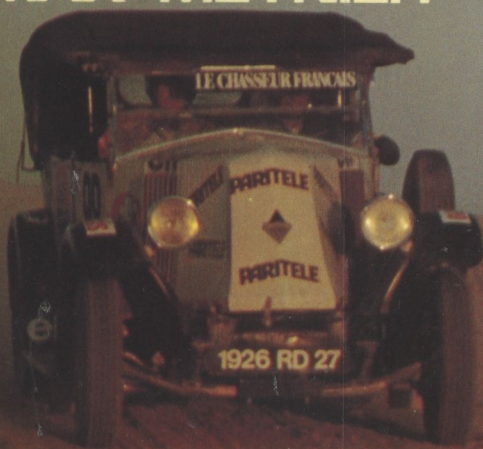


# PARIS - DAKAR

JOELLE ILOUS - PHILIPPE HAYAT

# GAZELLE

préface de  
**MAX MEYNIER**



**ARTHAUD**

~~X~~

90

Philippe GAZELLE LOUS

PARIS-DAKAR  
GAZELLE

1960-1961

DEUXIÈME ÉDITION

80 G  
22446

ARTHAUD

GAZETTE

90

Philippe HAYAT Joëlle ILOUS

PARIS-DAKAR

# GAZELLE

Seuls contre Tous

*Préface de Max Meynier*

ARTHAUD

DL-23-12-1981-37569

Philippe HAYAT Joselle ILIUS

PARIS-DAKAR

GAZELLE

Paris-Dakar Tour



ARTHAUD

## Préface

*Qui est riche a des cousins partout  
Qui est pauvre n'a pas de famille*

(Proverbe chinois)

BR-2342-1981-37369

Qui est riche a des courses partout  
Qui est pauvre n'a pas de famille

Cherchez l'argent



## Préface

Lorsque, au petit matin du 23 décembre 1978, harnaché pour la première fois au siège baquet de la voiture émettrice de RTL avec laquelle j'allais « couvrir » le premier rallye Paris-Dakar, j'ai vu arriver sur l'esplanade du Trocadéro, au milieu des machines les mieux préparées et les plus sophistiquées qui s'apprêtaient à prendre le départ, un « engin » qui semblait tout droit échapper du musée de l'Automobile, j'ai eu à peu près la même sensation que si, assistant à un défilé de mode présenté par les mannequins les plus jeunes, les plus beaux et les plus « in » s'était glissée parmi eux une vieille dame à la chevelure argentée, au visage ridé, le cou ceint d'un ruban de taffetas noir, vêtue d'une robe en percale beige cachant pudiquement ses chevilles et laissant deviner des bottines vernies. Elle avait beau être tirée à quatre épingles, notre charmante ancêtre, tout laissait supposer qu'elle s'était trompée d'au moins un demi-siècle. Indifférente aux cuirs, aux chromes et aux stickers qui l'entouraient, notre fière Gazelle, car c'est bien d'elle qu'il s'agissait, arborait cette douce assurance aristocratique qui semble se jouer des modes, des époques et de l'opinion d'autrui. Pourtant les 10 000 kilomètres qu'elle avait la prétention de vouloir parcourir, dans les pires conditions, avant d'atteindre Dakar, étaient loin d'être une simple formalité, encore moins une promenade de santé. Son grand âge lui aurait-il fait perdre quelque peu la tête ainsi que la notion des distances et de sa résistance ? Le pari qu'elle affichait avec une douce inconscience et le défi qu'elle lançait apparaissaient aussi insensés que si un coucou de l'Aéropostale avait



osé rivaliser avec *Concorde* pour rallier New York ou Rio de Janeiro.

La sympathie et la curiosité que *Gazelle* n'avait pas manqué de susciter auprès de tous les participants de ce Paris-Dakar n'avaient sans doute d'égale que l'incrédulité de chacun d'eux, y compris votre serviteur, à son égard. Je pense qu'aucun d'entre nous n'aurait misé un seul kopek sur ses chances de découvrir un jour le soleil d'Afrique. Déjà bien beau si elle voyait celui de Marseille, terme de la première étape. Pourtant au petit matin, et à la surprise générale, après avoir sans doute passé une nuit blanche, on la vit claudiquer sur le vieux port et embarquer chancelante à bord du bateau qui nous conduisait à Alger. La traversée qui faillit être fatale à beaucoup de jeunes cœurs mal accrochés lui permit à elle, l'ancêtre, de se refaire une santé. A cet âge-là, me direz-vous, on a moins besoin de sommeil. C'est sans doute la raison pour laquelle tout au long du rallye elle connut les nuits les plus courtes, conséquence d'ailleurs logique pour elle qui vivait les journées les plus longues.

Au départ de chaque étape, au fur et à mesure que la rocaïlle et le *fech-fech* opéraient des coupes sombres et impitoyables dans cette légion motorisée du désert, on lui jetait un regard de plus en plus chargé d'étonnement et de tendresse, car on l'avait prise en affection l'ancêtre, persuadés qu'elle allait vivre son ultime journée et qu'on ne la retrouverait pas le soir. Et pourtant à chaque étape elle était là. Combien de fois, comme tous les autres concurrents, l'ai-je doublée cette fière *Gazelle*? Combien de fois l'ai-je vue, les jupes relevées, les bras en croix, soignée, bichonnée, réanimée, ressuscitée par Philippe, Daniel et leurs camarades qui apparemment, même dans les situations les plus extrêmes, n'ont pas douté un seul instant de sa capacité à tenir son pari et à réaliser l'irréalisable.

Comme tous les privilégiés de ce premier Paris-Dakar j'ai été le témoin de cet exploit et de cette grande aventure vécue par la petite *Gazelle*. Un témoin superficiel qui était ébloui par les apparences mais qui ignorait l'envers du décor, que j'ai découvert trois ans après à la lecture de ce livre. La somme de luttes, de combats perdus d'avance, d'acharnement, de passion, de courage moral et physique qu'ont dû déployer Philippe Hayat et ses camarades pour que vive *Gazelle* m'a finalement encore beaucoup plus impressionné que l'exploit du seul Paris-Dakar qui n'était en définitive qu'une péripétie d'une aventure engagée depuis beaucoup plus longtemps et qui se poursuit encore aujourd'hui. Et à quel prix!

L'aventure, au même titre que les mariages princiers ou la «*vie secrète de vos vedettes préférées*», est bien souvent parée dans l'esprit du public de tous les attributs les plus flatteurs, mais également les plus irréalistes et les plus racoleurs.

Les lois qui semblent régir l'aventure s'apparentent en général plus

à celles du conte de fées qu'à celles de la tragédie antique. Le rêve et l'imagination étant devenus des denrées tellement rares pour le commun des mortels, il n'est pas étonnant que nous soyons des clients de choix et des proies faciles pour les marchands de rêve au rabais et les tripatouilleurs de « bonne aventure ».

Avec ce roman, ô combien vécu, et souvent douloureusement, Philippe Hayat et Joëlle Ilous nous entraînent à bord de leur Gazelle non seulement sur les « chaudes pistes du désert », mais aussi sur celles apparemment plus civilisées et plus carrossables, mais combien plus sournoises, plus traîtresses, plus éprouvantes et plus sinueuses, de la « petite histoire » vraie d'une grande aventure.

Max Meynier  
Mars 1981.



# 1. Paris-Pékin

Le 5 octobre 1976, à onze heures trente et une, la Grande Bleue plante son drapeau au sommet du col du Galibier : rien n'a troublé l'ascension redoutable. La vieille dame triomphante, encore tout émue par sa course folle, vient de gravir les pentes à l'allure vertigineuse de... 15 km/h. Quelle aventure!...

Cinquante ans, bleue comme son nom, parement blanc et pneus usés, elle n'a pas chauffé un seul instant plus que de raison. Ah! mais c'est que la dame est du monde, elle a de la tenue, même si son appellation d'origine n'est pas des plus heureuses. Quand on a, comme elle, de la race et du chien, n'est-ce pas un peu désuet de s'appeler « NN2 »? Ça ne fait guère vibrer les sens! Que voulez-vous, le monde automobile n'a jamais su attribuer un patronyme enchanteur à ses produits... N'importe, quand on a de l'allure, on se moque des quolibets et autres sarcasmes; et, côté allure, la Grande Bleue n'a rien à envier à ses consœurs : de haute taille, bien proportionnée, son capot en oblique la fait ressembler à ces immenses oiseaux au bec refermé sur des mâchoires imaginaires; à l'avant, deux grands yeux sympathiques, chromés sur les bords, se tiennent orgueilleusement aux extrémités des ailes fraîchement revêtues de noir.

Cinquante ans après sa naissance, la Grande Bleue renaît de ses cendres pour revivre une seconde jeunesse qui devrait la mener loin... A l'autre bout du monde... Plus loin qu'elle n'a jamais été dans sa vie antérieure? Ça, personne ne peut le dire : Madame a des mystères qui font son charme. Fut-elle voiture de ministre, appartient-elle à un riche indus-

triel ou se borna-t-elle à être l'unique passion de cet agriculteur beaujolais qui nous la céda le premier coup de foudre passé ? Sans doute ne le saurons-nous jamais : les danseuses n'ont pas l'habitude de raconter leurs amours anciennes. Ses passagers respectent son silence, et, s'ils ont veillé, tels de méticuleux horlogers, à remettre en état sa mécanique fatiguée, c'est pour mieux obtenir ses faveurs. Ils sont trois à avoir patiemment étudié ses rouages pour lui refaire une santé : Daniel la conduit à l'écoute de ses moindres grincements. On n'entend pas un grand voyage après tant d'années de repos sans que les membres endoloris n'éprouvent le besoin de retrouver toute leur élasticité...

Comme ses sœurs, la Grande Bleue, sortie des ateliers de Boulogne-Billancourt en 1926, souffre de la chaleur. Le temps, doux et sec à souhait, est idéal pour vérifier que le mal a bel et bien disparu. Mais la prudence s'impose : une fausse manœuvre, et elle pourrait mourir d'une overdose de température !

Jean-Pierre, carnet en main, note les points qui dessineront la courbe, Michel l'aide de ses commentaires, Daniel sourit : tout va bien, la Grande Bleue est prête pour Paris-Pékin...

Depuis plus d'un an et demi, nous rêvons d'atteindre par la route de la soie le pays du sourire, troublante perspective d'une aventure paradisiaque qui guide nos moindres gestes. Car comment imaginer autrement que sous forme d'éden un pays qui, depuis la célèbre Croisière Jaune, refuse ses frontières aux automobiles ? Et, si dans Pékin on peut voir circuler « les belles européennes », elles ont toutes emprunté une voie maritime oh combien moins tentante !

« Mais tout de même, nous interroge-t-on quelquefois, pourquoi Paris-Pékin et non Londres-Melbourne ou Alger-Le Cap ? » Pourquoi ? Parce que l'interdit donne toujours une force supplémentaire à l'imaginaire ; il le fait vagabonder encore plus loin, encore plus fort, et lorsque, chance inouïe, personne n'a pu vaincre cet interdit, il s'illumine d'un halo de gloire que l'imagination pare de mille feux. Il se fait astre tentateur pour attirer vers lui les pionniers de tous bords, et Philippe Hayat, depuis longtemps fasciné par cette terre mythique, s'enthousiasme pour la « conquête ». En homme avisé, il a attendu son heure, mettant toutes les chances de son côté : « Pékin ? Impossible, c'est trop loin... » Il fut un temps où la lune aussi paraissait lointaine, mais on a fait des recherches, construit des fusées, procédé à des essais, et ce qui paraissait une gageure aux yeux des néophytes est devenu vivant, concret, réel. Eh bien, notre lune à nous, toutes proportions gardées, c'est Pékin ; nous prendrons les risques nécessaires, mettrons les moyens, ne nous lancerons pas à l'aveuglette en doux rêveurs dont nous n'avons ni l'esprit ni l'apparence, pour toucher du doigt cette légende qui n'a rien

d'une chimère : atteindre Pékin comme d'autres l'ont fait près de cinquante ans auparavant.

L'aventure en somme, mais l'aventure élaborée.

Pourtant, présenter un projet d'une telle envergure demande de fabuleuses qualités de persuasion : il ne s'agit pas de prétendre « à coups de bla-bla » qu'on va tenter la chance et qu'on verra après, non, il faut d'abord démontrer à des interlocuteurs valables et éminemment concernés qu'on n'est pas un Don Quichotte se battant contre des moulins à vent, que semblable entreprise s'appuie sur des données économiques précises qui n'ont rien de fallacieux. Quand on veut convaincre, mieux vaut aligner des chiffres : ils sont parfois plus parlants qu'un long discours.

Lorsque l'on peut vivre sans danger avec ces paramètres, il est alors plus aisé de mettre sur pied une liaison proche de l'épopée que de passer sa vie à en rêver. Rien n'étant jamais tout à fait dû au hasard, Philippe prétend qu'issu de parents aussi contrastés l'un de l'autre que l'eau et le feu, il a eu tout loisir d'emprunter à chacun ce qu'il voulait bien lui donner : de la poésie il a fait sa philosophie, et de l'économie son école. C'est ainsi que lentement l'idée grandit en lui, que s'échafaudent les fondements de cette liaison que bon nombre d'aventuriers ou de grands voyageurs voudraient tant réussir — les premiers, bien sûr !

Le rêve est posé, place au concret : le succès passe d'abord par le travail.

Philippe aime le travail en équipe, sans doute parce qu'il croit y trouver sa vraie place, celle du meneur qu'il a toujours été depuis sa plus tendre enfance, douce habitude qu'il a cultivée et peaufinée au fil des ans. Question de nature ! Peu lui importe d'être souvent obligé de se trouver au four et au moulin, l'essentiel pour lui c'est de gagner chaque partie engagée. Il réserve pour plus tard, au cours du voyage, l'expression véritable de ses motivations. Chaque chose en son temps. Encore faut-il choisir ses compagnons de voyage : il a bien des amis sûrs, tout à fait aptes à réaliser à ses côtés la vaste entreprise, mais, si la perspective de ce long périple les enchante, des obligations familiales et professionnelles les retiennent au port. Il décide donc de procéder d'une manière qualifiée « d'originale » par les uns, « d'incertaine » par les autres : passer des petites annonces qui compléteront les contacts qu'il prend tous azimuts, pour constituer une équipe digne de ce nom :

« Recherche pour grande première mondiale en Asie mécanicien, photographe, journaliste, médecin, cadreur... Écrire... »

Pendant plus d'un an, ces invitations au voyage vont fleurir dans la presse française, mensuelle ou quotidienne, spécialisée ou « grand public » sans à priori d'aucune sorte. Plus de quatre mille personnes répondront à l'offre alléchante ; l'analyse de cette imposante correspondance mériterait un livre à elle toute seule.

Pour l'heure, la méthode utilisée par Philippe n'a rien de scientifique. Après avoir dépouillé son courrier de ministre, il se met à l'œuvre, se faisant un point d'honneur de répondre à tous les candidats, les invitant à participer à la réunion au cours de laquelle il donnera tous les détails du projet. Mais, soucieux de déblayer le terrain pour ne pas s'encombrer des traditionnels curieux qui ne serviraient qu'à lui faire perdre son temps, il communique les grandes lignes d'un Paris-Pékin qui n'a rien de fantaisiste ; outre l'avantage d'informer, la formule permet de réaliser une sélection naturelle qui évitera aux gens rebutés par une telle entreprise de venir discuter pour rien. Il n'arrivera pourtant pas à décourager la foule de curieux impénitents que décidément rien n'arrête : le jour de la première réunion, l'affluence est si grande qu'il semble impossible que les neuf personnes recherchées ne se détachent pas d'emblée. Dans un « discours » — répété maintes fois par la suite —, il expose tout : les conditions du voyage, les réalisations pratiques envisagées, la participation financière de chacun, le cadre juridique, les évolutions prévues, bref, une vraie plaidoirie qui permet à ceux qui n'avaient pas bien compris de quoi il s'agissait de retourner sans tarder à leurs occupations favorites.

Certes, ce Paris-Pékin-là n'a rien du circuit touristique des Tour Operators : Philippe ne propose pas un voyage organisé avec hôtel quatre étoiles mais, plus concrètement, parle de construire pendant quelques mois un cadre juridique, professionnel et humain afin de réaliser cette première liaison dans de bonnes conditions et d'en recueillir les fruits de toutes natures. Quant à l'association loi 1901 créée dans le but de donner un premier cadre aux diverses activités, elle servira simplement à gérer sur le plan des idées et de leurs prolongements culturels lesdites activités issues de l'expédition. En outre, l'association gèrera provisoirement les fonds que chacun s'engage à verser sur une base définie à l'avance, jusqu'à ce que naisse une société où tout le monde verra son apport concrétisé par des actions. Pour le moment, la nature du projet privilégiant l'aspect humain, il est prévu que les règles du jeu seront celles de l'association.

Chaque membre devra, progressivement ou d'un seul coup, selon ses moyens, investir quinze mille francs. Seul Philippe s'engage à mettre quatre-vingt mille francs, ne serait-ce que pour lancer le projet, joignant d'ailleurs le geste à la parole tout comme celui qui restera à ses côtés jusqu'à Paris-Dakar : Daniel Nollan. Ils seront les seuls à atteindre, et même à dépasser largement leur quota... en s'endettant.

Sur les quatre mille personnes intéressées par l'annonce, il n'en reste que quatre à cinq cents pour venir aux réunions « voir de quoi il retourne ». Après le « meeting », 1 % de « mordus » seulement se déclarent convaincus ! Les raisons de cet important déchet sont multiples et varient avec les individus : entre les irréductibles anti-voitures qui n'ont

pas bien compris qu'il n'était nullement question de prendre le train, les chômeurs sans ressources qui regrettent le voyage mais ne peuvent investir des sommes qu'ils n'ont pas, et les timides qui ne réunissent pas assez d'audace pour tenter « ça », la sélection se fait d'elle-même. Quant aux fonctionnaires de l'aventure, leurs préoccupations ne laissent aucune place au vagabondage : « D'accord pour le grand rêve, mais vous me donnerez combien pour ce travail ? J'aurai quel salaire ? Est-ce que je serai à la Sécurité sociale?... » « Votre histoire de Paris-Pékin, c'est sérieux ? Et vos vieilles carcasses, vous êtes certain qu'elles vont aller jusqu'au bout ?... »

Si toutes ces questions renferment en elles une part de vérité, elles creusent pourtant un trop grand fossé qui les écarte à jamais des fondements mêmes d'un tel projet. Ce genre d'attitude n'a rien pour encourager Philippe, mais, pendant plus d'un an, il s'astreindra envers et contre tous à rencontrer les candidats à l'assurance tous risques. Certes, dès que le moindre doute l'assaille, il ne fait rien pour stimuler ses interlocuteurs, au contraire. Comme il est plutôt du genre « vérité », il n'hésite pas à monter en épingle les mauvais aspects, laissant dans l'ombre les à-côtés séduisants. A quoi cela servirait-il de convaincre à tout prix un postulant si, quelques mois après, la peur, se révélant plus forte que ses ambitions, le pousse à démissionner ? L'adhésion du cœur et de la raison, oui, qui peut balayer n'importe quel obstacle, mais pas cette prudence presque maladive qui règne en maître sur notre société. La peur n'a jamais été source de progrès.

En fait de sélection, il n'y en aura pratiquement pas, car la difficulté de constituer une équipe de dix personnes est énorme. Tout se complique à souhait, et le choix des partenaires s'avère plus difficile que de préparer le voyage lui-même.

Le jour où Philippe rencontre Daniel, par l'intermédiaire d'un ami commun, il ne lui faut pas longtemps pour s'apercevoir « que c'est l'homme qu'il lui faut ». Aux dires de beaucoup, Daniel est le seul mécanicien au milieu des dix mille personnes que compte Renault-Cléon à pouvoir non seulement être intéressé par l'entreprise, mais, surtout, dominer techniquement la situation. Le conseil se révélera judicieux, car, si Daniel et Philippe ont des natures très différentes, ça ne les empêche pas, aujourd'hui encore, de se rejoindre dans une idéologie commune : être capable de donner beaucoup de leur personne pour réussir ce qui leur tient à cœur. Jusqu'au bout de l'aventure, ils feront équipe, accepteront des compromis que la raison leur conseillait de refuser, mais qu'ils toléreront pourtant, guidés par le respect des sentiments humains.

Soucieux de ne pas se montrer trop intransigeants, ils admettent bientôt des gens dont la bonne volonté ne compense pas un manque criard d'efficacité. Pourtant, ils patientent, se refusant le droit de mettre



en pratique un projet moins spectaculaire. Ils préférèrent rééquilibrer une équipe envers laquelle ils se sont engagés plutôt que de la faire éclater. Le respect du travail de leurs compagnons l'emporte. Malheureusement...

Cette faiblesse — comment l'appeler autrement ? — constituera la première erreur d'importance, car, indépendamment des insuffisances inhérentes à toute entreprise, elle sera un handicap insurmontable. Mais, dans un projet où l'humain était l'essentiel, fallait-il commencer par être des bourreaux ?

S'il reste beaucoup à faire tant au point de vue organisation que mécanique pure avant le lancement de l'épopée, il est pourtant un domaine où Philippe n'a pas attendu de connaître Daniel pour décider et mettre en pratique ses choix. Depuis fort longtemps, il se préoccupe de la marque et des voitures qui devront nous conduire au pays de Mao.

Pour des raisons politiques et financières, il paraissait évident que ni les infiniment précieuses De Dion-Bouton, ni les automobiles Delage, ni les célèbres Bugatti ne pouvaient être retenues pour ce genre d'expédition. D'abord parce que ce genre de modèles demandait (et demande toujours) des investissements de base conséquents ; ensuite, parce que le projet de pénétrer en Chine nécessitait un budget que seule une marque « vivante » pouvait à la rigueur débloquer. De plus, l'ouverture de la Chine n'étant pas chose certaine, il faudrait compter sur des appuis de haut niveau. Eux seuls pourraient faire basculer la décision finale dans le bon sens. Le champ d'investigation était d'autant plus réduit que nous excluions les marques étrangères. Restaient donc les trois entreprises clés : Citroën, Peugeot et Renault.

La première se trouvait dans une situation plutôt critique : elle perdait régulièrement de l'argent, et, si les qualités de sa production étaient loin d'être négligeables, son avenir semblait pourtant incertain. Elle deviendra plus tard, comme on le sait, filiale de la « maison de Sochaux » ; certes, elle jouissait d'un passé glorieux avec sa fameuse Croisière Jaune qui incontestablement inspira Philippe, mais il n'était pas certain qu'elle soit disposée à le commémorer.

Pour la « firme au Lion », le problème se posait différemment : sa situation bien assise, ses courbes de vente en hausse en faisaient le « sponsor » rêvé. Mais le passé automobile de la marque était moins prestigieux que celui de Citroën ou celui de Renault, qui avaient toutes deux laissé leurs traces en Asie mais aussi en Afrique.

Alors, restait Renault et son Pub, dont l'existence démontre à priori — à priori seulement — que la marque, sous une certaine forme, s'attache à son passé ; nous ignorions alors qu'on peut s'intéresser à l'histoire de la marque, mais la laisser en vitrine... N'importe, à ce moment-

là, un tel passé paraissait suffisamment évocateur des possibilités multiples qu'offraient les modèles anciens. Après de longues recherches où la statistique ne fut pas exclue, Philippe se déclara convaincu : tout semblait concorder, les performances techniques, la période de sortie d'usine des modèles sélectionnés — entre 1920 et 1930 —, la nature des constructions. Les voitures devraient avoir connu l'Afrique ou l'Asie, avoir été fabriquées en grande série, conditions préalables qui nous assureraient déjà de leurs capacités et faciliteraient la recherche de pièces détachées. A quoi bon tomber en arrêt devant les somptueuses 40 ch Renault lorsqu'on sait qu'elles sont plus que difficiles à trouver ? Et si par hasard on déniché l'une de ces rescapées, on abandonne rapidement : soit son prix est résolument trop élevé, soit ses possesseurs ne tiennent pas du tout à s'en dessaisir.

Tout militait donc en faveur de la NN et de la KZ, deux voitures identiques quant à leur aspect extérieur (encore que la NN soit plus petite), mais de cylindrée différente, d'une grande robustesse et d'un prix abordable. De plus, Renault présentait deux avantages essentiels : d'une part, l'entreprise faisait des bénéfices, d'autre part, son caractère « national » pouvait à ce moment-là faciliter l'entrée en Chine, raisonnement qui devient vrai pour un certain nombre de marques depuis qu'en ouvrant ses frontières la Chine prend une orientation qui favorise davantage les échanges internationaux. Mais à l'époque, Renault semblait être une des seules firmes à pouvoir pénétrer dans une contrée aujourd'hui envahie par le Coca-Cola.

Une telle situation économique était évidemment un facteur favorable, mais en aucun cas elle n'apportait la certitude d'un quelconque financement : on ne dispose tout de même pas à sa guise de la bourse des autres. Certes, une société dont les résultats financiers ne sont pas positifs ne se montre guère encline à favoriser ce type de projet qui n'est pas l'essentiel de son activité, même s'il sert avantageusement sa notoriété. Mais avec Renault, ce genre de problème ne se posait pas de prime abord. Quant au désir de la Régie de pénétrer en Chine, ce n'était certainement pas notre entreprise qui le susciterait, mais peut-être que nos intentions iraient dans le sens de relations dont nous ignorons le niveau et la teneur ?

Pour devenir réalité, toutes ces études préliminaires devaient nécessairement passer par une meilleure connaissance du milieu « automobiles anciennes ». C'est ainsi que, peu de temps après, Philippe est amené à rencontrer le président du C.A.R. (Club des anciennes Renault), un homme qui connaît bien les vieilles voitures en général et les Renault en particulier. Toutes ces rencontres font naître chez « notre apprenti voyageur » un désir grandissant d'en savoir toujours plus sur la voiture ancienne. L'occasion ne va pas tarder à lui être fournie : on commémore la disparition de Marcel Renault, mort pendant la célèbre

course Paris-Madrid. La commémoration, souvenir oblige, se fera sous forme d'un rallye de Paris à Bordeaux. Il participera à « l'expédition » à bord d'une Monasix en compagnie de Mister Chopick, un cadre de la Régie qui n'engendre pas la mélancolie. Dans cette voiture des années trente, leur périple ne sera heureusement pas aussi meurtrier que celui du Paris-Madrid.

Le 24 mai 1903, ils sont deux cent cinquante à prendre le départ, à essayer de battre leurs propres records ; Louis Renault réussira un bel exploit en se classant deuxième à Bordeaux : il a roulé à plus de 97 km/h, vitesse effarante pour l'époque, malgré des normes de sécurité — d'insécurité serait-on tenté de dire ! — bien éloignées de celles imposées sur nos parcours actuels. On comptera plus de dix morts parmi les concurrents, mais aussi parmi les spectateurs, car la foule, venue nombreuse — plus de trois millions de personnes d'après les documents —, se masse le long du trajet pour applaudir les bolides, négligeant toute prudence. Et si Louis Renault se classe victorieusement, il n'en va pas de même pour son frère ; après Poitiers, à l'entrée de Couhé-Vérac, Marcel Renault, gêné par la poussière du véhicule qui le précède, voit trop tard le virage très serré, l'aborde à toute allure et, après une « cabriole » spectaculaire, s'écrase contre le talus. Il n'en réchappera pas et mourra le lendemain, endeuillant à jamais la course.

A peine intégré à ce monde, Philippe se heurte bien vite à des problèmes ; au C.A.R., on est loin d'approuver ses idées : qu'a-t-il donc fait de si marquant auparavant pour ambitionner un tel projet ? Il n'est pas connu dans le monde de l'automobile — ni ancienne, ni moderne —, il ne possède pas encore de véhicules rénovés ou à restaurer, et, pour finir, il n'est même pas technicien, ce qui lui vaudra d'ailleurs de commettre une relative erreur. Plus les voitures sont légères, plus elles seront faciles à pousser en cas de panne, pense-t-il fort logiquement. L'expérience de la traditionnelle Croisière Jaune n'est pas étrangère à cette idée : tous les films relatant l'expédition montrent les membres de l'équipe poussant, tirant et même démontant leurs voitures quand il n'y a plus de route.

Cependant, le poids n'est pas un critère suffisant, car la puissance peut compenser une « charge » plus grande. Les conseils que lui donne à ce sujet le président du C.A.R., insuffisamment explicités, amènent Philippe à ne les suivre que partiellement. Il est vrai que le représentant du club ne croyait pas en nos chances de réaliser cette liaison avec succès (pas plus qu'il ne croira, d'ailleurs, en nos chances de nous aligner aux deux Paris-Dakar !) et doutait d'un éventuel concours de la Régie. Il ne collabora donc jamais très activement... Pourtant, il pouvait faire beaucoup pour nous, étant en contact direct avec notre principal interlocu-

teur à ce projet : le service des relations avec l'extérieur. Quant à la « publicité intérieure » qui nous aurait au moins permis d'obtenir des pièces auprès des membres du club, elle n'eut jamais lieu, pas plus que ne nous furent répercutées les nombreuses propositions de pièces ou de voitures qu'offrent à la marque les gens désireux de se débarrasser d'un vieux modèle et qui, connaissant mal le monde de l'automobile ancienne, préfèrent s'adresser au bon Dieu qu'à ses saints. Dommage, cela nous eût évité bien des démarches...

Aucun argument ne le fit changer d'avis, pas même la perspective que les médias suivraient à coup sûr l'opération, ce qui, par la suite, s'avéra on ne peut plus exact ! Rien ne servait à rien, nous ne parlions pas le même langage : sans doute nos discours paraissaient-ils déjà être du chinois...

On ne nous épargna rien, sinon une extrême indigence dissimulée sous un sourire commercial, et notre déception, encore vivace aujourd'hui, n'est pas une illumination de l'esprit, pas plus qu'elle n'est une sensibilité exacerbée parce qu'on n'a pas soutenu notre projet ; c'est la certitude absolue que toute la suite de notre histoire n'aurait certainement jamais eu lieu si nous avions eu en face de nous des interlocuteurs valables, comme ceux que nous aurons sans doute demain. Car les choses bougent, changent, viennent à notre rencontre. Étions-nous trop en avance ?

Ceci est d'autant plus regrettable qu'il existe au sein même de la Régie un fort courant historique, illustré par l'important travail de la « Section d'histoire des usines Renault », section que son président, M. Hatry, s'efforce de rendre toujours plus vivante.

Alors, peut-être qu'un jour la logique triomphera et qu'une réunion de ces deux pôles défendant la même cause — chacun à leur manière — se fera. Il nous paraît impossible qu'une telle société laisse se disperser, voire se combattre, des gens qui agitent le même drapeau...

Philippe, ne se laissant désarmer par aucun obstacle extérieur, parvient tout de même à se faire une idée précise des tenants et aboutissants de son choix, tant sur le plan financier que de son corollaire : la densité de vente de NN et KZ. Il est vite rassuré : la cote Renault en modèles anciens n'a rien de comparable avec celle d'Hispano-Suiza, de Rolls-Royce, voire de Delage et autres marques aujourd'hui disparues. Quant à la fréquence de cession de ces modèles, elle est largement suffisante pour préparer quinze voitures par an !

Mais, en 1976, le problème reste entier : comment découvrir la voiture de ses rêves, NN ou KZ en l'occurrence... Il y a dix ans, battre la campagne, guidé par le hasard, permettait sans doute de trouver « l'oiseau rare » à moindres frais, et, avec un peu de boniment, on pouvait

être sûr d'emporter l'affaire : « Dites donc, monsieur, cette tôle rouillée dans votre jardin, elle est bien embarrassante ; vous ne voulez pas que je vous l'enlève ? Je vous donnerai un petit quelque chose... » Certes, ce genre de ruse ne marchait pas à tous les coups, mais combien d'astucieux ont pu, à si bon compte, se constituer d'inestimables collections ? Encore fallait-il avoir du flair et ne pas baisser les bras devant le travail considérable qui allait suivre... Néanmoins, la base était là pour un investissement moindre. Remercions pourtant les pionniers qui ont joué un rôle non négligeable dans la sauvegarde d'un précieux patrimoine, évitant ainsi à des modèles uniques une destruction plus que certaine...

Si en 1976 — comme en 1981 — il y a toujours des « affaires à faire », un tel type d'aubaine devient exceptionnel, pour ne pas dire rarissime. Même au fin fond du Berry, les gens savent lire, et les cultivateurs ont appris à connaître la valeur de leurs biens ; peut-être qu'en explorant chaque région de France et de Navarre nous arriverions malgré tout à trouver « l'occasion unique » ? La méthode risquait pourtant de nous entraîner trop loin dans le temps... et dans l'espace !

Certes, nous n'ignorions pas que dans les communes éloignées des grands centres urbains — et particulièrement en montagne — il existe bon nombre de personnes d'un âge avancé qui perpétuent les souvenirs de leur glorieux passé en laissant sur cales, bien huilée et à l'abri des intempéries, une voiture conservée dans son « jus d'époque ». Nous aurons l'occasion de faire encore de telles rencontres, bien plus tard, en 1979, lors d'une recherche de pièces détachées en Corrèze. M. Cep vivait seul à la lisière des bois, partageant son temps de retraité entre son jardin, les balades en forêt... et la cueillette des champignons, dont, étrange analogie, il a fait sa spécialité. Il est bien « monté à Paris », avec la KZ justement, mais depuis la mort de sa mère il n'a plus le cœur à la conduire. Bien sûr, il ne l'a pas laissée pourrir, il l'a même entretenue avec soin, mais maintenant il voudrait la voir partir. Le prix ? Nous en parlerons tout à l'heure, dans sa maison où la pièce centrale, très grande, semble être le seul lieu de vie du vieil homme encore alerte et plein d'esprit ; pas de chauffage, mais une cheminée qui tire bien et une pile d'édredons sur le lit... Tout en sortant pain et saucisson du grand tiroir coincé sous la table, il raconte « sa voiture », un torpédo transformé en camionnette pendant la guerre, mais « complète en mécanique, hein ! et moteur non bloqué, on peut vérifier ! ». Nous lui ferons confiance et ne discuterons pas son prix : mille francs... « Je connais la valeur des voitures, mais je ne la vends pas pour gagner de l'argent ; vos aventures, elles m'intéressent, alors, je suis sûr qu'avec vous elle sera bien... » Comme il avait raison. En investissant, en comptant deux à trois mille heures de travail, un amateur averti pourrait la faire rouler comme il y a cinquante ans...

Malgré tout l'intérêt d'une telle recherche, au demeurant passion-

nante, la méthode, qu'aucune autre n'égale sur le plan humain, ne pouvait convenir pour préparer une expédition aussi vaste que la nôtre : ce n'est pas une, mais cinq voitures qu'il nous fallait, plus toutes celles qu'il nous faudrait trouver pour compléter les autres. Nous décidons donc de nous montrer rationnels et d'utiliser au mieux les clubs et la presse spécialisée. Tout comme nous avons recherché l'appui du C.A.R., nous entamons la même série de démarches auprès de la F.F.A.E. (Fédération française des automobiles d'époque), grand manitou des clubs et musées de France. En 1981, plus de cent trente associations réunissent les amateurs de voitures anciennes ; quant aux musées — plus de vingt-cinq —, chacun est à sa manière un témoignage différent du passé. Le joyau, c'est celui des frères Schlumpf, qui suscita la célèbre affaire du même nom.

Mais notre projet était résolument trop en marge des idées qui animaient à l'époque le monde de l'automobile de collection. Au début, c'est vers les membres des clubs que nous avons orienté nos premières recherches pour trouver des coéquipiers, mais notre appel n'avait fait naître aucune vocation. Seul un lourd silence répondait à nos questions, silence qui en disait long sur les opinions d'un mouvement pourtant important. L'expédition ? Elle n'était peut-être pas irréalisable, mais il fallait être sacrément audacieux pour oser la tenter ; et puis, tout abandonner pour se retrouver demain dans la poussière, le sable et le cambouis, non, vraiment, ça ne tentait guère ceux qui avaient de la voiture ancienne une autre conception. Car, pour beaucoup, c'est avant tout une pièce de musée que l'on collectionne en se réservant le plaisir de l'utiliser quelques fois par an ; mais aller l'user, risquer de l'abîmer sur des pistes lointaines n'était pas encore entré dans les mœurs.

Oh ! bien sûr, le projet ne souleva nulle hostilité, même on nous gratifia de marques de sympathie amusée, un tantinet railleuse et parfois enthousiaste (ce fut notamment le cas du club Delage de Nantes), mais personne ne nous encouragea ouvertement. A notre retour, il serait toujours temps de nous féliciter... Il était clair qu'une telle position ne pouvait que se retrouver en haut de la pyramide, dans les instances de la Fédération. Tout comme ceux du C.A.R., les membres de la Fédération ne daignèrent pas nous rendre visite une seule fois dans nos locaux de Bourg-Achard. Logiques avec eux-mêmes, ils ne pouvaient appuyer « l'entreprise », ni l'intégrer dans leur mouvement dans la mesure où ils lui portaient peu de crédit. Cependant, contrairement au C.A.R., la F.F.A.E. fera par la suite amende honorable... bien plus tard... Après le Paris-Dakar...

Toutes ces réactions nous amenèrent bientôt à penser que, somme toute, le corporatisme en France détient une place de choix : aucune profession, aucun groupement ne prend au sérieux un individu ou un groupe restreint qui s'efforce de faire plus et, pourquoi pas, mieux que

ceux qui font partie de ces organisations depuis des lustres sans se démener outre mesure ; sans faire preuve d'un anarchisme déplacé qui n'est pas notre idéologie, on peut parfois éprouver le goût d'un changement qui du coup paraît anormal... Les pesanteurs de l'habitude sont difficiles à bousculer dans un pays aussi traditionaliste que le nôtre. Coutumiers du hors piste, nous l'avons souvent expérimenté, ce qui ne nous a pas empêchés de gagner des parties condamnées à l'avance par la multitude. Et ce n'est pas demain que nous rejoindrons le rang des sentiers battus, avec, tout de même, certaines restrictions que les luttes ont désormais gravées dans notre esprit. Mais il est encore trop tôt pour parler, car il ne s'agit pas de déranger pour déranger, mais de provoquer ce goût du dépassement sans lequel aucun progrès individuel ou collectif n'est possible.

Tandis que nous mettons au point une stratégie pour trouver nos « belles », Daniel Georges crée *La Vie de l'Auto*, une revue bimensuelle qui va sortir la presse automobile ancienne de sa monotonie. A la fois homme de presse et collectionneur, Daniel Georges donne à son hobby ses lettres de noblesse. Bientôt, plus de quatre cents annonces envahissent les colonnes de cette nouvelle Bible pour collectionneurs, chiffre imposant que même le *Fanatique de l'Automobile*, autre grand de ce domaine, n'arrive pas à égaler, plus axé, il est vrai, sur des dossiers retraçant l'histoire de marques et de modèles, français ou étrangers.

L'histoire... Réservoir exceptionnel. Quand on sait que plus de quatre cents marques naquirent en France, que chacune d'elles s'illustre par plus d'un modèle, on imagine sans peine les trésors qu'elle réserve aux passionnés ; et ils sont nombreux, les fanatiques : vingt mille évaluent les uns, cinquante mille aux dires des autres... La vérité, qui se situe sans doute entre les deux chiffres, est tout de même impressionnante. Parfois, les loisirs de toute une vie sont dévolus à ces danseuses d'un autre temps qui n'ont pas fini de faire parler d'elles, car, dans ce domaine, même les castes sociales ne sont pas une limite. C'est vrai qu'il faut un minimum d'argent pour constituer une collection, mais la débrouillardise, le savoir-faire compensent souvent avantageusement un compte bancaire bien garni. Heureux professionnels de l'automobile ancienne qui ont su se créer à moindres frais cet exceptionnel patrimoine, rénové et enrichi à travers les années, collections qui parfois sont à elles toutes seules de véritables musées. C'est ainsi qu'à Libourne un professeur de technologie entretient et restaure avec le plus grand soin les voitures achetées par son père ; chaque été, il part avec l'une d'entre elles pour des périples qui dépassent largement le département, n'hésite pas à traverser les frontières, à sillonner l'étranger... et il n'est pas le seul ! La passion n'a ni foi ni loi... La France entière fourmille de collectionneurs à la tête de plusieurs dizaines de voitures ; au cours de nos recherches, nous en découvrirons d'insoupçonnables : dans le nord

de la France, « M. Alexis », à quatre-vingts ans, change paraît-il tous les jours de voiture... pour ne pas perdre la main ! Mais, il l'avoue sans peine, sa préférée reste tout de même une majestueuse Voisin qu'on dirait sortie tout droit de l'usine.

Le premier achat de Philippe dans la région de Chartres est un vrai désastre : pour huit cents francs, il se fait « rouler en beauté » ; la voiture en question, par contre, ne roulera jamais ! N'y connaissant rien, il se fait les dents à l'aveuglette et ne s'aperçoit pas que « l'affaire » a le châssis cassé. Le vendeur, pas fou, lui garantit qu'elle pourra aller au bout du monde « si on s'en occupe un peu ». Philippe ne mettra pas longtemps à comprendre sa bétise, la première mais aussi la dernière, et, la faisant remarquer au vendeur indélicat, il s'entendra répondre « qu'elle a dû se casser dans le transport »... La mauvaise foi est décidément plus solide que n'importe quel châssis !

Cet achat raté sera pratiquement le seul de ce nom, car, sans faire de découvertes exceptionnelles, l'équipe examinera avec attention ses acquisitions, la venue de Daniel complétant les connaissances faites sur le tas.

On achète beaucoup de choses par correspondance, et, bien que les maisons spécialisées dans ce genre d'activité n'aient jamais proposé de voitures anciennes, nous n'avons pas innové dans le genre. Dès qu'une série de contacts se regroupaient dans une même région, « nous faisons une descente » pour retenir le plus de pièces et de véhicules possibles, quitte à revenir les chercher un peu plus tard. Les prix ne seront jamais très élevés : ainsi, la voiture qui nous coûtera le plus cher ne dépassera pourtant pas six mille francs, la moyenne pour les véhicules destinés à être remontés atteignant rarement les quatre mille francs. Mais, pour cette somme, que pouvait-on avoir ? Nos critères de choix étaient extrêmement simples : une carrosserie saine, une caisse en bois aussi bien conservée que possible, un châssis sans failles, quant au reste... S'il est plus facile de juger du caractère durable ou précaire d'un siège ou d'un arceau de capote, bien malin celui qui peut prétendre évaluer la future longévité d'un moteur ou d'un pont tant qu'il ne l'a pas ouvert !

Outre ces voitures réservées à la première monte, notre intérêt se portait aussi sur les « vraies épaves » dont le dénuement extrême fait toujours pitié, celles que la rouille sordide et dévastatrice a déjà envahies, mais qui pourtant présentent une qualité primordiale à nos yeux : faire baisser les prix ! Car, derrière cette parure d'automne calcinée, pouvait apparaître comme par enchantement une mécanique brûlant de vivre sa vie. Hélas ! ces achats plus proche des cinq cents francs que du double nous coûtaient souvent plus cher en transport ; cependant, à de très rares exceptions près, ils s'avéreront rentables dans le cadre de nos préparatifs. Nous devions accumuler le maximum de pièces de rechange, et



ces épaves nous offraient la possibilité de découvrir en elles un nombre incalculable de pièces ; parfois, un seul organe — comme un différentiel de pont — valait largement à lui tout seul le prix payé pour l'ensemble. Indépendamment de la notion de coût, celle de la rareté intervenait pour des pièces pas trop onéreuses, mais dont l'usure était souvent identique sur chaque voiture. Hier comme aujourd'hui, les véhicules portent en eux des faiblesses qui deviennent parfois légendaires. Nous étions avertis, nous agissions donc en conséquence. Un tel capital stock ne nous rendait pourtant pas plus riches, car, si toutes ces pièces, démontées, nettoyées, souvent en bon état, valent en théorie cher sur le plan individuel, elles ne répondent pas à une demande d'importance ; elles ne représentent un stock de valeur que dans la mesure où on les utilise soi-même pour monter une expédition. Dans notre équipe, des esprits peu au fait des règles du marché ne voudront jamais comprendre cette loi économique pourtant élémentaire...

Pour trouver ces « trésors », nous sillonnerons la France dans tous les sens ; bientôt, le « Centre » va devenir notre terrain de prédilection. Le fait qu'il se révèle important fournisseur est en étroite corrélation avec la richesse d'une région où le degré de modernisme de tout poil est moindre. Dans l'ensemble, on compte peu de marchands, encore moins de gens désireux de faire de la voiture ancienne un commerce, les modèles choisis par l'équipe ne provoquant pas, il est vrai, une attitude de spéculation. Nous avions plutôt affaire à des amoureux de « vieilles voitures » qui voulaient se dessaisir de pièces encombrantes ou de voitures inutilisées pour faire de la place, et, pourquoi pas, se consacrer à un autre modèle.

C'est au cours de l'une de ces descentes que nous entrons en contact avec un professeur de chirurgie de Paris, installé dans un château féodal des environs de Saint-Flour. Séduit par notre projet, il nous montre sa cave, vaste chambre à coucher pour une automobile ancienne qui a résisté à la guerre grâce à l'ingéniosité de ses propriétaires : la famille l'a entièrement démontée, a disséminé les pièces dans des cartons avant d'éparpiller le tout dans les souterrains. Si « on veut », elle est à nous ! Le cadeau est royal...

Sur le chemin du retour, à Gannat, une casse inexplorée attire notre attention : dans un hangar ouvert à tous les vents, sous un immense tas de chiffons, deux autos dorment du sommeil du juste ; comparées à leurs consœurs modernes qui s'amoncellent autour d'elles en attendant la mort, elles semblent touchées par la grâce. Une berline toute brune fait les yeux doux : « Emmenez-moi », semble-t-elle dire... Sa voisine est plus hautaine : elle en a vu d'autres, transformée qu'elle est en camionnette : les êtres mutilés ont souvent de ces orgueils exacerbés ! Malgré son allure altière, nous ne résistons pas ; Daniel reviendra plus tard chercher la KZ qui redeviendra enfin torpédo.

Mais de toutes les découvertes, celle qui nous étonnera toujours le plus est sans conteste « l'affaire de Metz » : la carcasse rouillée de la berline ne demandait qu'à tomber... ce qu'elle fit volontiers sous les assauts de l'équipe et de ses ex-proPRIÉTAIRES qui venaient de nous la céder pour mille francs. Il ne restait donc plus qu'un châssis avec ses pièces mécaniques, dont un moteur : le train-train quoi ! Si ce n'est qu'au démontage le moteur coopératif dévoila son secret : il n'avait presque jamais tourné et ne demandait qu'à reprendre du service...

Ainsi, de granges en casses, de petites annonces en recherches patientes, nous allions constituer un petit stock qui devrait nous mener jusqu'en Chine. Nous ne négligions pas les ventes aux enchères qui ont lieu toute l'année, car, contrairement aux idées reçues, elles ne sont pas toujours plus onéreuses que certaines ventes pratiquées de gré à gré. Mais il y a lieu d'y ajouter les taxes, qui évidemment varient avec le montant de l'achat... Autant dire que nous n'achèterons jamais aucun véhicule au cours de ces ventes, peut-être parce que, comme Fernand Raynaud le proclamait, les mots « impôts et taxes » nous déplaisent... mais peut-être aussi parce que nous avons déjà trouvé notre bonheur...

Un travail de titan nous attendait : cinq voitures à remonter et des milliers de pièces à prévoir. Il était grand temps de retrousser nos manches pour devenir les uns et les autres grouillots en cambouis, profession de foi pour un premier Paris-Pékin en automobile d'époque 1926...

En matière de rénovation, nos objectifs sont simples mais précis : nous voulons restaurer des voitures pour la compétition et non pour le musée, ce qui nous amène à envisager une technique différente pour une utilisation opposée. D'un côté, nous misons sur la solidité avant tout, de l'autre, nous nous attachons à respecter le plus fidèlement possible l'esthétique. De cette conception va découler une organisation particulière de travail et de choix fondamentaux, qui seront toujours nôtres. En premier lieu, il nous paraît impensable de truquer les véhicules, notre préoccupation majeure étant de les conserver tels que le constructeur les avaient conçus. Par la suite, bon nombre de gens nous questionneront à ce sujet, nous permettant de réaliser à quel point cette orientation était judicieuse. Sans cet état d'esprit, la moindre concession en aurait entraîné d'autres, nous amenant à des pratiques qui se propagent allégrement aux U.S.A. Dans ce vaste empire, il existe bien des voitures restaurées « dans leur jus », mais il en est beaucoup d'autres qui sont un véritable puzzle d'ancien et de moderne. Le plus souvent, seule la carrosserie reste d'origine, abritant instruments de bord et moteur d'une actualité de pointe. On improvise même des rénovations — bricolages devrait-on dire — encore plus loufoques au niveau de la carrosserie et de l'aménagement intérieur, véritable bric-à-brac de passé lointain et de futurisme. A chacun ses méthodes...

Cependant, notre décision — s'en tenir à deux modèles — n'est pas aussi simple en pratique qu'elle apparaît en théorie, car, si en 1925 on assiste à la production de la première NN, c'est pour mieux voir le modèle abandonné dès 1929. Cette courte période va pourtant donner naissance à trois modèles : la NN, la NN1 et la NN2, dont les différences ne portent pas sur la base, inchangée, mais sur la mécanique, variations qui touchent aussi bien le pont que le carburateur.

Ceci va bientôt nous amener à rationaliser certains types d'équipements, à porter notre choix sur les meilleurs — bien sûr ! : embrayage à disque plutôt qu'à cône, pont banjo au lieu du pont à coquilles réputé plus fragile... Mais, quelles que soient nos options, les pièces proviendront toujours de l'un de ces trois modèles, ce choix de ne pas se fixer sur un seul modèle nous ayant été dicté par des considérations esthétiques certes, mais surtout circonstancielles. En effet, malgré l'abondance des offres, nous ne trouvons pas aisément ce que nous recherchons, perdons plus de temps que prévu, nos moyens n'étant pas sans limites : « Au lieu de vous casser la tête, pourquoi ne pas acheter des voitures déjà rénovées ? » Cette phrase, nous l'entendrons maintes fois au cours de nos recherches... Quel intérêt aurions-nous eu à payer vingt-cinq ou trente mille francs une voiture montée avec des pièces d'une solidité suffisante pour parcourir la France, mais qui, pour arriver en Chine, nous auraient posé des problèmes constants de maintenance ? Bien entendu, il ne s'agissait pas pour autant de passer à l'extrême, de se charger de tas de rouille peu chers mais inutilisables, qui auraient transformé notre travail en véritable épreuve pour sado-masochistes, mais enfin la marge était grande ! Devant l'évidence, on approuve notre raisonnement...

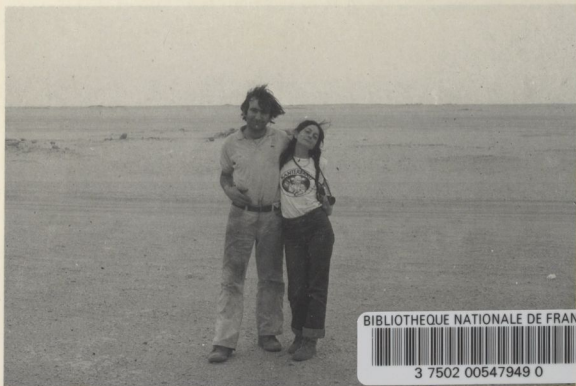
Indépendamment des différences reconnues de nos « danseuses », il nous faudra aussi compter avec le sens de l'improvisation de Louis Renault, qui n'hésitait pas à modifier impromptu un modèle dans la même année, sans parler des fantaisies et aménagements divers des propriétaires précédents. Heureusement, le C.A.R. et surtout la section d'histoire nous fourniront quelques manuels d'entretien qui nous guideront, au moins dans les débuts.

Les achats s'accroissent bientôt, et avec eux s'impose rapidement la nécessité de trier, classer, étiqueter, ranger... Daniel, grand chef de la mécanique, dirige avec brio les opérations et décide de séparer les pièces en trois catégories : on n'est jamais trop prudent ! Après examen, on sélectionne les pièces vierges de tout dommage, choc et autre déformation, et donc considérées comme neuves ; on s'attaque ensuite aux pièces un peu abîmées qu'on met précieusement de côté en cas d'utilisation de force majeure ; quant aux pièces qualifiées d'inutilisables, elles prennent irrémédiablement le chemin de la ferraille. Les méthodes de diagnostic, variables, font appel à l'œil perspicace, au toucher clair-

Canular ? Coup de publicité ? Pari d'inconscients ? Pour la première fois, une Renault KZ de 1926 ose affronter sur dix mille kilomètres les monstres modernes les plus sophistiqués dans un redoutable rallye : le Paris-Dakar. « Elle n'ira jamais jusqu'au bout », ironisent les professionnels, les pistards patentés. Ils se tromperont tous...

Curieuse entreprise que celle de ce petit groupe. Pour mener à bien leur projet, ils sillonnent la France, dénichent des voitures dont la plus jeune a cinquante ans. Ils en démontent vingt-cinq, en remontent cinq au prix de douze mille heures de travail acharné. Une seule connaîtra l'Afrique et surprendra tout le monde. Ivre de vitesse, l'aïeule se joue du sable. Elle fonce à plus de 80 km/h. Les regards changent, on applaudit. Mais il reste cinq mille kilomètres... Ses conducteurs se relaient jour et nuit pour arriver tôt le matin, juste avant le départ de l'étape suivante. De temps en temps, la vaillante voiture tousse, on la soigne, mais jamais elle ne casse. L'ancêtre a la vie dure. Elle ne s'arrête que sur la ligne d'arrivée, à Dakar. On asperge du vin de la victoire celle qui vient de se faire un prénom : Gazelle.

Torturée par la soif du désert, Gazelle s'aligne, un an après au départ de la même épreuve. Mais rien ne sera plus comme avant. Gazelle l'héroïque continue pourtant sa course-poursuite, châssis fendu en deux, pour rallier Dakar. En dépit de l'adversité, elle a vaincu deux fois les sables, la rocaille et la peur. Mais il lui reste le monde à conquérir. Demain, elle peut faire mieux. En Afrique, ou ailleurs...



ISBN 2-7003-0367-9

FZ 5342 VI 81

Philippe HAYAT, quarante ans, journaliste photographe. Professionnel du défi, il inscrit à son palmarès la descente du Danube en kayak, un Paris-Rome à vélo et, plus farfelu, un Paris-Izmir à scooter...

Joëlle ILOUS, trente ans, journaliste, spécialiste de l'entêtement. Casse-cou impénitente, elle ne rêve que d'aventure... en delta-plane ou en voiture ancienne !

BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE FRANCE



3 7502 00547949 0

Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX<sup>e</sup> siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

\*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en accord avec l'éditeur du livre original, qui dispose d'une licence exclusive confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1<sup>er</sup> mars 2012.

Avec le soutien du

