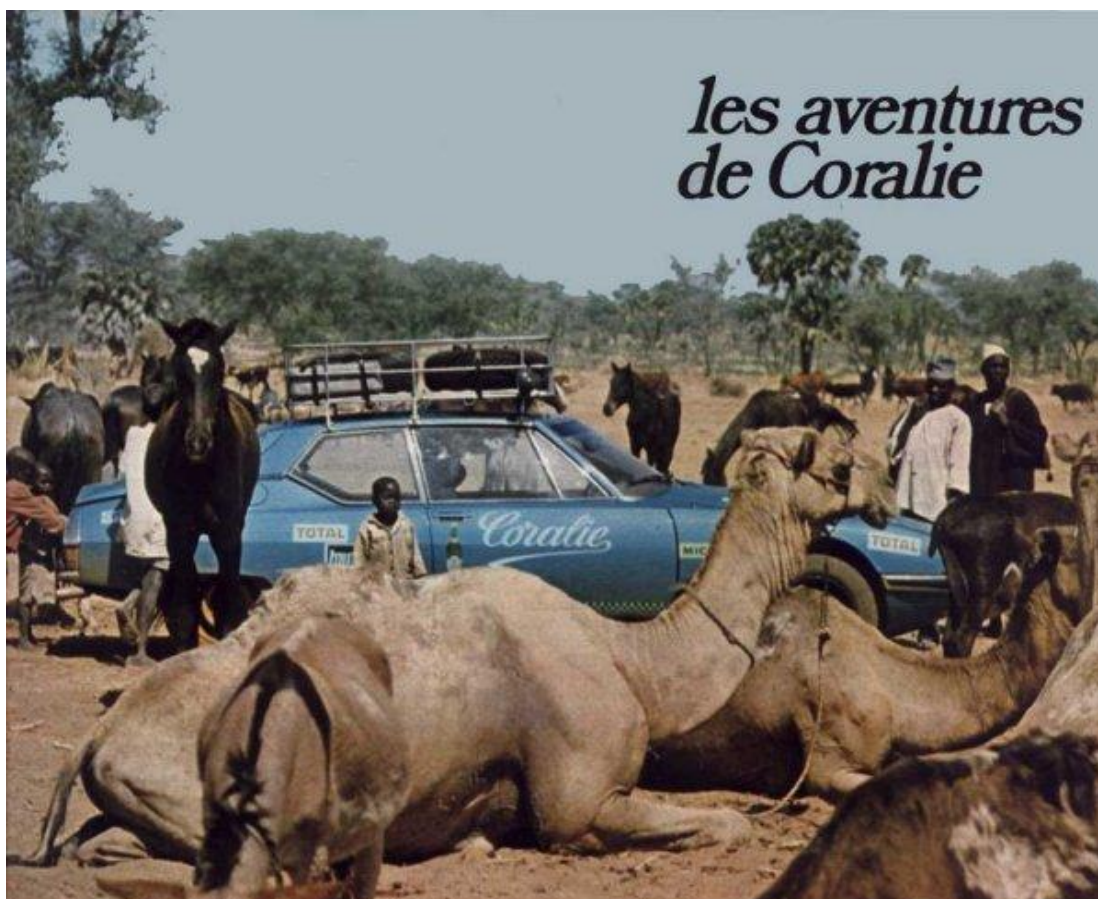


**André COSTA,
le fameux journaliste
et ex-Rédacteur en Chef de l'AUTO-JOURNAL
en exclusivité à l'Euro SM Club**



André COSTA (Rédacteur en Chef de l'Auto-Journal) et A. LEPRINCE (Mécanicien de la Coralie) répondent aux questions des membres de l' EURO SM lors d'une soirée mensuelle organisée par le club. L'aventure "Coralie" sera au centre de cet échange passionnant !

Mon travail consistait de par ma fonction à écrire et accessoirement à conduire. Toute l'histoire de "CORALIE" est partie en premier lieu par les excellentes relations que j'entretenais avec Monsieur WOLGENSINGER (alors Patron des Relations Publiques chez CITROEN). Je lui avais déjà emprunté des voitures pour "faire des choses bizarres !" et lorsque j'ai eu l'idée de traverser le Sahara avec une "SM" à laquelle je prêtai des qualités de "tout terrain". Il accepta "très beau joueur" de me prêter un engin, voiture de luxe qui n'avait pas été étudiée pour cela.

La première question que l'un de vous m'a posé ce soir concernait la préparation du véhicule; et bien l'étendue de la préparation de "Coralie" était voisine de néant. En effet seul un petit blindage sous le carter d'huile avait été rapporté; A part cela sa préparation la plus spectaculaire était le porte-bagage !

Je voulais avoir des pneus plus larges notamment des "205" car j'avais peur de m'enfoncer dans le sable. Les ingénieurs en décidèrent autrement et ne voulurent pas me faire ce plaisir ce qui fait que de peur de s'ensabler nous avons conduit la voiture toujours au maximum ! Lorsque nous sommes partis avec cet "engin" j'avais déjà une petite expérience du désert.

Sur notre passage, beaucoup de curiosités, et ceci dès le départ particulièrement à El Golea; à l'époque la piste goudronnée s'arrêtait à 60 km au sud de ce point géographique. Là l'essentiel commençait, le plateau du Tademaït de 400 km de long, premières émotions devant l'étendue infinie du désert. En revanche, le sol pour ce réel début de périple n'est pas tellement mou, mais plutôt "tôle ondulée". Tademaït plateau de toutes les légendes pour les Algériens du Nord; les Gins, Fantômes et ces quarante passagers d'un car que jamais on ne retrouva hantent ces immensités sablonneuses. Les camions évitant cette zone descendent plus au sud et n'hésitent pas à rouler sur 10 km "de Front" sans suivre de route particulière se rejoignant à la goulotte de la descente du "Salaire de la Peur". Là, une vertigineuse pente ne peut se descendre qu'en première et sur de vieux Berliet, on pouvait voir l'aide conducteur arcquebouté les deux pieds sur le levier de vitesse pour éviter que la vitesse enclenchée ne saute ! Pour la SM et ses premiers tours de roues, tout ce passe bien mais l'épreuve commença réellement à Imbisame (450 km de la frontière) où les Algériens avaient omis de nous dire que toutes les formalités administratives de sortie du territoire devaient se faire à Tamanrasset et non à Imbisame; les méharistes Algériens venant d'une garnison disciplinaire nous firent rebrousser chemin 800 km de plus et une journée de perdue. Le lendemain, nous sommes donc repartis en moyenne vitesse commerciale, nous avons relié Tamanrasset en 10h "mille bornes .. 10 heures !



Dans la nuit des milliers de gerboises (petits mulots des sables) traversant la piste dans les phares de la SM et quelques lumières au loin nous annoncèrent la ville tant attendue d'Agadez. Hôtel "FAMILY HOUSE" tenue par un certain "Bourdon", où chaque chambre équipée de réfrigérateur des plus bruyants m'empêchant de m'endormir malgré la fatigue de ces dix heures de conduite passées au volant de la SM.

Toute cette aventure fût réalisée en 12 jours et nous permis de rejoindre le Tchad à N'Djamena (Fort LAMY à l'époque) avec un arrêt obligé par une patrouille de l'armée Nigérienne en pleine nuit. Ils n'avaient jamais vu de plaque d'immatriculation de la sorte, ni de passeport Français, et une voiture aussi étonnante surtout en sortie du désert ! Ils étaient inquiets et nous questionnant avec une attitude très anglaise sur le "pourquoi nous nous trouvions là ?!"

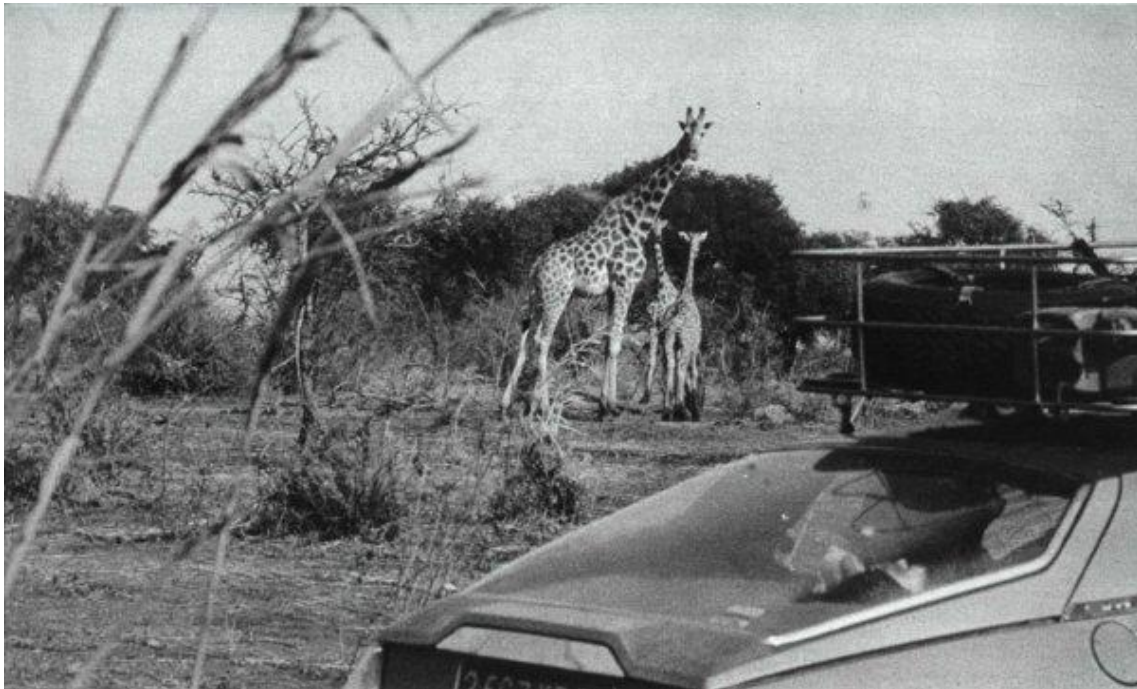
Entre Agadez et Zinder, sables mous, collines et trafic important de camions creusant d'importantes ornières. Celles ci ne pouvant pas être traversées par la SM même en position haute ! Cela nous obligea à rouler sur le bas côté ou hors piste, en zigzaguant entre les buissons, évitant de s'ensabler et pensant toujours à s'arrêter sur un sol dur, sinon impossible de repartir !... Il nous fallait repérer les sols plus fermes grâce à la couleur du sable, et ne pas rouler au dessous de 50 km/h car le risque était au maximum. Tour d'Alfa, crêtes, sables mous, nous obligeaient à un gymkhana permanent; puis au sommet d'une crête, j'ai failli écraser deux jeunes aventuriers en bus CITROEN qui remontaient de Zinder et avaient crevé un piston.

Ils campaient là depuis 3 jours et méditaient sur leur situation mais comme peu de gens passaient à cet endroit, leur problème restait entier ! Nous avons emmené l'un des deux jeunes vers Zinder où il put réparer son piston. A Fort Lamy nous sommes arrivés à 24 heures d'intervalle avec la visite officielle de Mr POMPIDOU (alors Président de la République) ce fût l'occasion

d'une fantasia avec la représentation des tribus du TCHAD; du Nord à dos de chameaux et du Sud des petits chevaux dans un tintamarre de trompettes d'argent et de coups de fusils. S'installa une folle ambiance et une surexcitation dans tout le pays et nous suivîmes les conseils de l'agent CITROEN local qui nous conseilla de cacher la voiture de peur qu'elle ne soit réquisitionnée pour le convoi officiel.

Le retour permis à ma femme de nous rejoindre et c'est là que nous avons failli "y rester"; nous avons décidé d'éviter les routes trop fréquentées surtout vers les grandes mines d'uranium d'Alit. Nous avons donc choisi une route désertique et c'est là qu'entre 120 et 130 km nous avons heurté une barre de pierres cachées sous le sable nous immobilisant net avec la projection de la galerie trente mètres devant nous, nous étions là, hébétés moteur calé, portières ouvertes sous le choc ! Première chose: personne de blessé, récupération et réinstallation de la galerie, re-sangler le tout, fermer les portes et là instant d'émotion tour de clef... et le moteur redémarré ! Sur cette piste seuls deux camions passaient par an. Nous avions des réserves pour à peu près un mois et nous étions à au moins 160 km du plus proche point d'eau. Ce point d'eau souvent creusé à 30 m de fond et sans corde, vous vous trouvez de toute façon totalement démunis. Nous aurions été dans une situation très délicate si la SM n'avait pas redémarré !

!



L'unit avant (sous châssis / moteur et suspensions avant) a commencé à se désintégrer petit à petit et à se désolidariser, le train avant avait de sérieuses vibrations négatives et nous n'avions emmené aucune pièce mécanique de rechange. Dans ces villages, à cette époque, on ne trouvait absolument rien pas un clou, pas un fil de fer, pas un écrou... C'est en cannibalisant de vieilles remorques de l'armée Françaises que nous avons pu récupérer des bouts de

tiges filetées et on a pu resserrer l'unité et les éléments de suspension et nous regardions d'un œil très intéressé les fixations des poteaux des lignes électriques de Tamanrasset et Alain Leprince fit merveille dans ces restaurations de fortune. La voiture "s'ouvrait" de l'avant et dans un village nous avons expliqué notre problème à un touareg mécanicien, nous lui avons demandé de rentrer dans son garage; on va mettre la voiture contre le mur du garage et caler le moteur avec une grosse pierre, de l'autre côté à l'aide d'un énorme cric de Fardier (trouvé dans les épaves de l'Armée Française !), nous feront pression entre le mur et la roue de la SM !!

Dès que les premières contraintes ont commencé à faire leurs effets, ce sont les morceaux du toit du garage qui se sont désolidarisés et nous tombaient dessus. On a du constater que ce n'était pas la voiture qui se resserrait mais les murs qui s'écartaient ! Il nous a fallu abandonner ce type de réparation et reprendre la route dans cet état avec des "réglages fréquents" et nous avons pu ainsi regagner Alger où nous attendait notre bateau. Puis, autoroute vers Paris comme de simples vacanciers avec notre "Coralie". La voiture fut rendue en état et servi d'exercice aux jeunes apprentis de l'école CITROEN où elle fut démontée et remontée maintes fois, malgré ma demande d'achat du véhicule auprès de la "Maison CITROEN".

Les 12 à 14 000 kilomètres furent pratiquement couverts sans encombre mécanique à part cet unit mais qui avait beaucoup souffert dans les pistes du désert. Ce fut son seul point faible. Toute cette réputation de fragilité de la motorisation de la boîte de vitesse, de l'embrayage dont on nous avaient rabâché les oreilles, n'était pas fondée.

Seuls quelques problèmes d'ordres électriques comme toutes autres voitures traversant le désert. Le régulateur disjoncteur ne tenait pas la chaleur et les fortes vibrations. Nous avions tendance à " trop charger " la batterie.

Aujourd'hui il serait difficile de réaliser un périple aussi passionnant, quel véhicule aurait une telle personnalité, un tel "toucher de volant" aussi exceptionnel ,et ne ressemblant en rien à aucune autre voiture ! A lire et à relire de " Paris au Lac Tchad. " Articles parus dans l'Auto-Journal du N°172 a 175.

Propos recueillis par Pierre PHILIPPS

[Haut de page](#)