



A la poursuite du Lévrier

DAP, né des initiales de Di Angelo Parrilla. Si cette marque italienne ne dira rien aux plus jeunes, elle sonne bien aux oreilles des plus expérimentés. Sacrée Champion du Monde en 100cc et 125cc dans les années 70-80, elle a révélé bon nombre de pilotes qui ont fait carrière en automobile, le plus célèbre étant Ayrton Senna. Deux passionnés se sont lancés dans la restauration d'un des modèles mythiques de la marque. Passionnant...

Flash back... En proie à des difficultés financières dans les années 60, Giovanni Parrilla doit céder son entreprise de moteurs de kart à son ancien responsable commercial, Bruno Grana, passé entre-temps à la concurrence. Si les moteurs Parilla (la marque ayant perdu un "r" lors de sa création par rapport au nom original) continuèrent donc à briller sur les circuits, ce fut dorénavant sous les couleurs de ce rival, qui allait devenir en 1968 le responsable de l'usine IAME, pour Italian American Motor Engineering.

HISTOIRE DE VICTOIRES

De cet échec familial, les deux fils de Giovanni Parrilla, Achille et Angelo, en garderont une certaine amertume, se promettant le jour venu de faire mordre la poussière à cette fameuse maison IAME.

Tous les ingrédients d'un western italien au fort parfum de mélange essence-huile sur fond de trahison et de revanche étaient dès lors en place. D'abord constructeurs de moteurs, les deux frères fondateurs de la DAP au début des années 70 vont ensuite élaborer leurs propre châssis. Après des années de travail et d'efforts, ainsi que des succès de rang toujours plus nombreux et prestigieux, Peter Koene et Ayrton Senna da Silva signent le doublé pour le compte du constructeur transalpin lors du Championnat du Monde 1979 à Estoril, au Portugal. On peut alors imaginer la fierté des deux hommes...

La trajectoire victorieuse de la DAP se poursuivra sans fléchir grâce aux exploits à répétition des Senna, encore, mais aussi Terry Fullerton, Stefano Modena, Harm Schuurman, Flavio Gallone, Patrick Dias, Christophe Bouchut, Alessandro Zanardi, Vincenzo Sospiri ou encore Alessandro Piccini, Champion du Monde 125 / Formule C en 1987. C'est au cours des ces années 80 que la marque à la couleur rouge va peu à peu se forger une réputation d'invincibilité dans les catégories internationales 100cc, tandis que la IAME se distingue de son côté au sein de l'élite Formule K 135cc, avec Mike Wilson notamment.

Pour le jeune pilote quasi débutant que j'étais, ces châssis aux voies extra larges, encore dépourvus de carrosseries, pilotés mains en bas du volant et buste droit comme un "i" par ses pilotes, représentaient le nec plus ultra du karting. Je me souviens notamment d'un championnat d'Europe Inter 100cc couru à Laval en 1986, au cours duquel les DAP, tournant comme des avions, avaient copieusement dominé les débats après une bagarre à couteaux tirés entre pilotes de la marque.

Outre des mécaniques très performantes, le coup de génie de la DAP fut l'apparition en 1983 d'un châssis très novateur, le Greyhound. Pensé par le génial technicien Achille Parrilla (son frère

Di Angelo se consacrant plutôt aux services administratif et commercial), ce nouveau modèle présentait une forme de cadre inédit, avec un cintrage très marqué au niveau du réservoir d'essence, des voies élargies, des tubes de Ø28 mm renforcées de traverses de Ø30 mm et une partie postérieure faites d'un cadre à double berceau. Des caractéristiques techniques que s'empresseront de copier la concurrence et que l'on retrouvera de très longues années durant sur nombre de châssis.

RETOUR AUX SOURCES

De cette époque, et malgré un long parcours en kart, m'était resté une certaine nostalgie de cette marque, dont l'histoire s'était perdue à la charnière des années 80/90, subissant de plein fouet l'extraordinaire domination des mécaniques Rotax. Aussi lorsque l'occasion s'est récemment présentée d'acheter non pas un, mais une paire d'ensembles châssis-moteur DAP de la fin des années 80, je n'ai pas hésité longtemps. Il était dès lors temps d'aller activer une vieille connaissance en la personne de Didier Durand, professionnel du kart de son état à travers sa structure DSS. Toujours passionné, l'ami Didier hésitera bien moins longtemps qu'un passage de vitesses de KZ pour se décider à se porter acquéreur d'une des deux merveilles. A lui le DAP-DAP équipé d'un moteur à clapets, à moi celui à valve rotative, en souvenir de mes bonnes vieilles années en Nationale 2, Intercontinental A et Formule A !

Sans être d'authentiques épaves, les deux DAP Greyhound dénichés par hasard n'ont rien de très engageants non plus. Pas de quoi cependant rebuter Didier, parti désosser intégralement les deux karts. Heureuse surprise, malgré leurs presque 25 printemps, les châssis n'ont visiblement que très peu roulés. Pour Didier le méticuleux, entre deux compétitions de kart et d'automobile sur des meetings de V de V au cours desquels il bichonne un prototype Norma, la partie de puzzle commence. Pas question de bricoler ces deux belles machines, il nous faut absolument les remettre en configuration et décoration d'origine.

Exit donc les affreuses carrosseries, place à une nouvelle peinture, de nouveaux chromes, de nouveaux planchers admirablement refaits à l'identique, gravure du profil du lévrier inclus, des freins entièrement refaits et une nouvelle visserie. Chaque détail a son importance comme la couleur rouge du siège, le volant qu'il faut faire refaire faire par un sellier, le petit réservoir de 5 litres tenu à la colonne de direction par un large scotch ou une sangle bien entendu rouge. Impossible de tricher avec un DAP, car toutes les pièces jusqu'aux plus petites sont frappées du sceau de la marque. Un hic toutefois avec les jantes qui n'ont rien d'origine. Extrêmement prisées à l'époque, ces pièces ont souvent été utilisées jusqu'à un niveau d'usure extrême, les rendant aujourd'hui introuvable sur le marché. Lecteur, si par chance tu sais où en trouver, merci de le signaler à la rédaction !

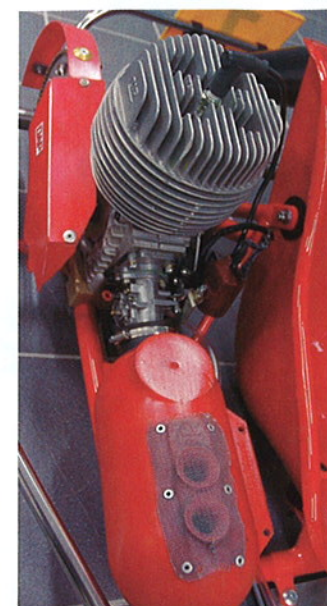
BIENTÔT L'ÉPREUVE DE LA PISTE...

Côté moteurs également, un gros travail attend Didier. Il lui faudra en effet les nettoyer un nombre incalculable de fois pour retrouver leur gris d'origine. Côté pièces, tout est à revoir, même si les propulseurs semblent en état de marche. C'est un DAP T95 à clapets qui équipera le kart de Didier, mon Greyhound s'équipant quant à lui d'un T70 N (pour Nationale), avec deux transferts et un trou à l'échappement. Moins problématique que les pièces châssis, les équipements moteurs se trouvent aujourd'hui encore assez facilement, puisque de nombreuses pièces modernes peuvent être transposées dans ces anciennes mécaniques.

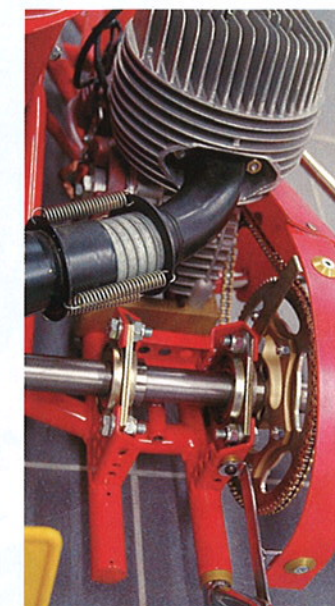
Après une petite année de travail et de patience, la restauration du kart de Didier est à présent achevée, comme vous pouvez le voir sur les photos. Celui de votre serviteur touche à sa fin, pour un merveilleux résultat à la mesure du travail d'orfèvre réalisé par Didier et les membres de DSS. Il nous tarde à présent d'aller essayer ces machines aussi puissantes que légères, histoire de retrouver en compagnie des amis de l'association Rétrokart cette sensation de vivacité et de légèreté un peu oubliée au volant des efficaces, mais nettement plus lourds, karts modernes.



Fabrice Connen (à g.), qui a terminé 2e des 24H du Mans en 2001 avec un kart préparé par Didier Durand (premier podium d'un Rotax Max au Mans), n'a pas eu de mal à convaincre son compère de se lancer dans cette sublime restauration.



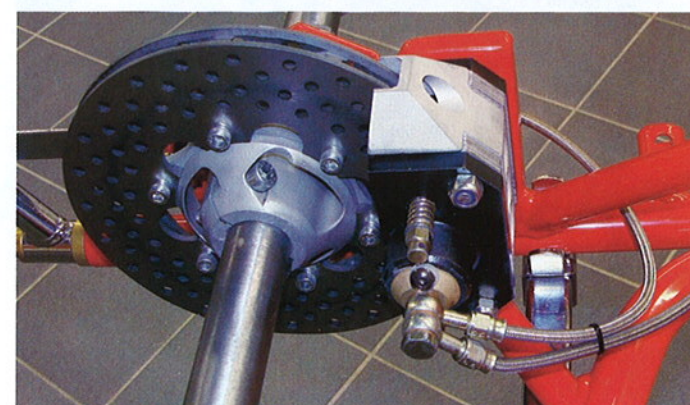
Le nettoyage du moteur a nécessité un sacré effort pour ce rendu.



Les paliers n'ont plus rien à voir avec ce qui se fait aujourd'hui.



La gravure du lévrier et de l'inscription "DAP 90" a été refaite à l'identique.



L'étrier de frein hydraulique.