

■ RÉUNION MENSUELLE À STRASBOURG

Ils ont fait le plein de conseils

L'Alsace serait-elle une source inépuisable ? La réunion mensuelle de Strasbourg, qui s'est tenue le 2 avril, a encore attiré les foules. Plus de 150 véhicules s'étaient réunis devant le Palais des Congrès.

Corr. Jean-Pierre HOSSANN

«Trois rayons de soleil et ça y est, la foule se réveille. Elles ont fini d'hiberner, nos anciennes, et c'est tant mieux ! Ce rendez-vous est un grand moment de convivialité pour passionnés», se réjouit Jean-Paul Kuhn. Avec ses compères Jean-Jacques Wehrung, Claude Munch et Fabrice Reithofer, il œuvre au sein de ce mouvement qui est un vrai moteur. Chaque édition a ses surprises. Bernard Stempf est venu avec sa Mercedes 220 berline de 1952 : «C'est en Allemagne que je trouve les pièces. La fameuse bourse Veterama, à Mannheim, est très bien fournie. Côté moteur, rien à signaler : il équipait les premiers modèles d'Unimog. Sa fiabilité est exemplaire». Patrick prend le relais, lui aussi en 220, une type S de 1959 : «Lors de l'achat, pensez à vérifier les longerons qui sont sensibles à la corrosion. Sur la mienne, j'ai refait le traitement des corps creux. Et puis j'avais trouvé quatre enjoliveurs pour 50 € à la bourse de Soultzmat l'année dernière, une aubaine !». Et on reconnaît un habitué, Daniel Fellmann et sa Vanden Plas 4 litre de 1965 : «Le moteur Rolls-Royce est impertur-

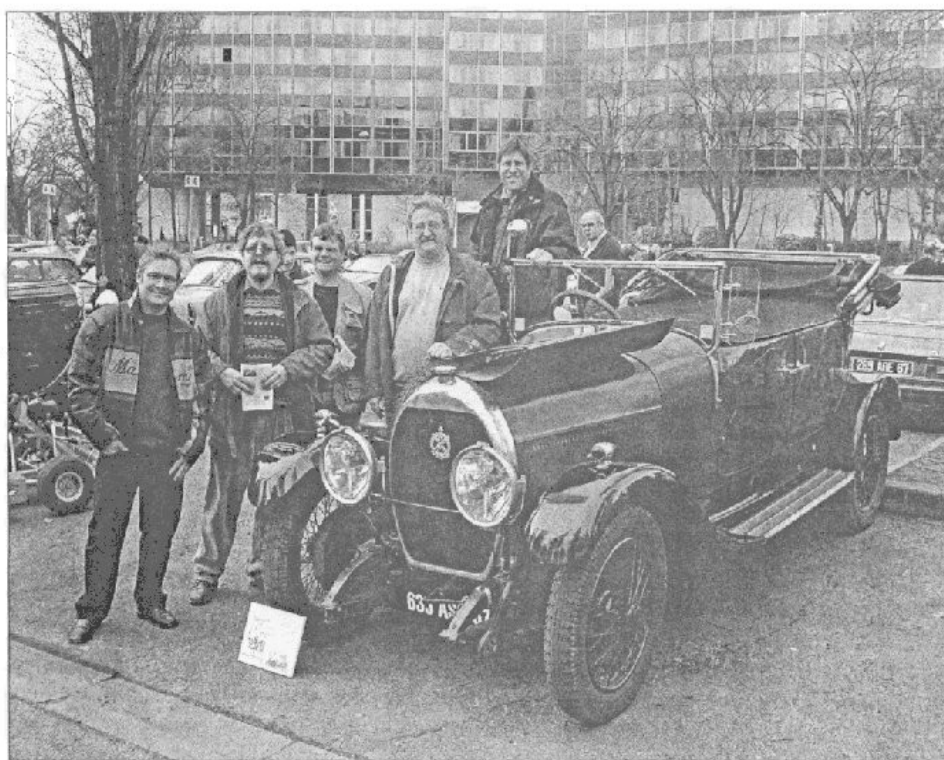
nable et le confort royal !». Harry Reuge s'avance en Triumph TR 5 Pi, modèle 1968 : «La couleur "Cherry red" est une teinte rare. Si vous voulez qu'elle marche, je conseille Belase, en région parisienne, ou Klughertz à Furdenheim, près de Strasbourg, des orfèvres du réglage.»

On affiche complet

Jean-Jacques Wehrung n'en revient pas : «Il est 11 h, et le cap des 150 voitures est franchi. Un succès qui fait plaisir à voir tellement la fraternité s'est installée». Tiens, deux mots de Julien Hilbold, de Vintage Cars : «En début d'année, j'ai vendu un cabriolet Triumph Herald 1300 pour 6 000 €. Aujourd'hui, j'ai une belle Reliant Scimitar que je laisse partir à 7 500 €».

Laurent Rieffel est passionné d'Alfa Romeo. Non content d'avoir créé l'ARCAM (Alfa Romeo club d'Alsace Moselle), il se lance dans un nouveau projet : l'ouverture d'un garage pour anciennes du côté d'Entzheim, près de Strasbourg. Une affaire à suivre !

Quant à Hubert Reithofer, il flâne dans les allées : «J'ai cinq anciennes en restauration dont une rarissime Clément Panhard de 1894. Pour les anglaises, je vous recommande deux bonnes adresses :



Panel Beating, spécialiste de l'aluminium, et Jack Buckley, un artiste de la restauration, installé près de Manchester.»

Et les françaises ?

Thomas Rudolf présentait sa star, une Hotchkiss AM 2 de 1926 : «Une de ses particularités est que, à l'exception des ailes arrière, sa caisse est en aluminium. Pour améliorer la fiabilité, j'ai fait des aménagements. J'ai installé un alternateur et un calorstat de camion Saaviem. Quant aux amortisseurs de direction, ils viennent d'une Porsche 356 !». Sacré

que je suis en train de restaurer. Elles sont de 1962 toutes les deux.»

Pour ceux qui auraient envie de revenir, et ils sont nombreux, tous les renseignements sont dans *Passion, Moteurs Carrosserie*. Le bulletin, diffusé gratuitement aux réunions, présente des modèles en "morceaux choisis" ainsi que le calendrier des manifestations pour les semaines à venir. Chez les Alsaciens, on y revient !

Jean-Paul KUHN, tél. 06 62 73 63 19, e-mail : kuhn-jp@club-internet.fr Internet : www.retrorencard67.com

Thomas Rudolf aux côtés de son Hotchkiss AM 2 de 1926. Il est entouré du quatuor des "meneurs" de la rencontre mensuelle alsacienne.



Une des vedettes de la réunion : le cabriolet Mercedes 220 S, modèle 1955, de Patrick.

Deux qui font la paire

Jean-Claude Mathes vient de garer son coupé Alfa Romeo Bertone en livrée blanche : «J'ai récupéré cette voiture Lorraine il y a à peine quinze jours, et c'est vrai qu'à 3 800 €, je l'ai payée un bon prix. Mais c'est une 1750 première série. Une seconde main entièrement d'origine. Pas de bidouille ni de mastic. La rouille est visible et on voit bien qu'elle

est restaurable». Bernard Mora a la même, enfin presque : «La mienne est une deuxième série de 1970. J'ai tout démonté : plus de 400 heures rien qu'en carrosserie. Quelques bonnes adresses dans la région ? Haberbuch à Strasbourg pour la carrosserie et la peinture ou Frank Hannel, près de Hanovre en Allemagne. Pour les pièces, Alfa Ricambi à Ensisheim.»

Très remarquée, la Wolseley Homet Special 1934 d'Alain Muckensturm. Sous le capot, un 6 cylindres de 1 600 cm³.



Sympa ! Trois passionnés de Renault 4 CV à l'unisson. Notez au milieu et à droite, deux modèles de première série.

