

■ RÉTRORENCARD À STRASBOURG (BAS-RHIN)

Entrez dans la 3^e dimension

Le cap des 300 véhicules a été franchi, à la réunion mensuelle de Strasbourg, le 4 février. Le succès du Rétrorenard prend une sacrée dimension !



Rétrorenard devient le dernier endroit à la mode pour les amateurs d'anciennes de Strasbourg et des environs. Cette Traktion 15 Six cherche une petite place !

Jean-Louis Kenck et sa Bugatti 40 Grand Sport de 1927 est entouré par les instigateurs de la manifestation : Jean-Jacques Wehrung, Fabrice Reithofer et Claude Wurch, et Jean-Paul Kuhn.

Corr. Jean-Pierre HOSSANN

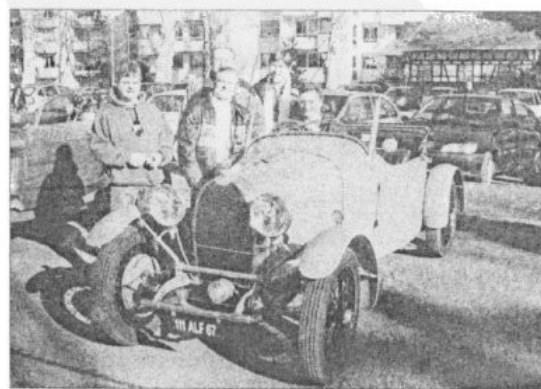
« Cette manifestation a un charme incomparable. On s'y sent bien, s'exclame Michel Ottenwaelder. Il y a un formidable mélange des genres avec comme dénominateur commun, la passion pour l'automobile. J'ai fait le déplacement avec ma Citroën DS 19 de 1959 depuis Behlenheim. Elle sort tout juste d'une vidange hydraulique. Son comportement routier en est transfiguré. Ouverte à tous, cette réunion est devenue au fil du temps une référence et un rendez-vous incontournable. Et le bulletin diffusé gratuitement sur place en est à son 24^e numéro, soit plus de deux ans de succès ! Le bouillonnant Fermo Rossi ouvre

la voie aux sportives, en présentant deux italiennes au sang chaud : «Voici une Ferrari 328 GTB, une jeune classique de 1988, l'aboutissement de l'ère Enzo. Je présente aussi mon Alfa Romeo Giulietta Sprint de 1961. Repérée en 1999 au fin fond de la Creuse, elle s'est avérée très fiable, en particulier lors de la Virée des cols vosgiens, un rallye de régularité que j'ai disputé à plusieurs reprises». Il est à peine 10 heures et le flux des anciennes est ininterrompu. Une vague de Triumph, GT6, TR5, TR6 et Spitfire, emmenée par Daniel Melle, du Triumph club d'Alsace, succède à des populaires françaises : Simca 1000, Aronde et 4 CV affluent. L'armada Porsche est bien présente : des toutes premières 911 jus-

qu'aux plus jeunes 993, la panoplie est très large. D'ailleurs, une rare 912 s'est glissée dans la mêlée (lire notre encadré "Heureux en 912"). Les amateurs ne reculent devant rien, comme ce duo de passionnés venu tout exprès de Meurthe-et-Moselle avec une 911 T.

Il roule au mélange

Croiser une Auto-Union 3=6 Sonderklasse n'est pas fréquent. Patrick Fritz a déplacé la sienne depuis Wasselonne : «Il s'agit d'un modèle 1958 que j'ai trouvé par hasard il y a 3 ans. En effet, j'étais sur la trace d'une Traktion quand j'ai découvert cet étrange engin. J'ai craqué de suite pour cette voiture à moteur deux-temps ! Je fais le mélange moi-même, dosé à 3 ou 4 %. Les pièces sont aussi rares que le véhicule : j'ai dû patienter quatre mois pour un maître-cylindre. Notez aussi son étrange volant ovale et sa superbe radio d'origine Blaupunkt». Non loin d'un coupé Mercedes 300 SE, voici une VW Coccinelle automatique de 1968. Une perle rare dénichée par Claude



Schmitt, qui n'a que 35 000 km. Côté anglaises, la hotte est bien remplie. A noter, une originale Austin A30 de 1956. Guy Feuerbach précise : «Je l'ai achetée à Liège, chez un garagiste qui entretenait les voitures de l'artiste Adamo». Voici maintenant le coupé Bristol 403 de 1956 de Christian Lorang : «Vendue à un prix exorbitant à l'époque, elle n'a

été produite qu'à environ 300 exemplaires. Celle-ci est d'autant plus rare qu'elle fait partie des quatre à cinq unités fabriquées avec conduite à gauche. Sa carrosserie et ses tambours de freins sont réalisés en aluminium. Et que dire de son moteur 2 litres six cylindres, tellement agréable...»

Il n'est pas tout à fait 11 heures et Jean-Paul Kuhn, membre du

Heureux en 912



Patrick Bensoussan a le sourire aux lèvres : «Depuis le printemps dernier, je me fais plaisir au volant d'une Porsche 912 de 1967. Moins prisée que la 911, elle bénéficie d'un charme incomparable. Certes, ses performances sont limitées avec

à peine 90 ch sous le pied. Mais les sensations sont ailleurs : j'admire sa ligne ! Je l'ai trouvée chez le professionnel Charles Rupp, installé à Ribeauvillé sous l'enseigne Jet Set Cars. D'origine italienne, elle a connu 5 à 6 propriétaires et a toujours été soignée.

D'ailleurs, une bonne révision moteur a été suffisante. Il faut toutefois ménager sa monture : il est conseillé de vidanger souvent car le moteur est doté d'un système de filtration partiel.

Pour moi, le prix n'est pas un sujet tabou. Je l'ai payée 19 000 €.

Pour un si bel exemplaire, sain et d'origine, ça me paraît très correct. A noter qu'elle est dotée de la boîte cinq vitesses, disponible à l'époque en option.»



Christian Lorang et son coupé Bristol 403 de 1956 : l'une des stars du jour.