

■ RÉUNION MENSUELLE À STRASBOURG

Sept ans, l'âge de raison

Le fruit est à maturité. Après sept ans d'existence, la réunion mensuelle de Strasbourg est prisée au point d'attirer 200 voitures, le premier dimanche de chaque mois, ainsi que pas mal d'amateurs allemands.



Corr. Jean-Pierre HOSSANN

Du côté des Français, le plateau est conséquent. En guise d'apéritif, Sylvestre Martini propose son Austin Sprite "frog-eye" de 1963 : « Son histoire n'est

pas ordinaire. Jusqu'au début des années 70, elle a fait de la compétition et son propriétaire l'avait amputée de ses fameux yeux. Il l'avait modifiée avec un capot plat. Je l'ai achetée en 1978 et j'ai circulé jusqu'en 1980. Puis, après une dizaine d'années de sommeil, elle

a été entièrement restaurée, avec un équipement complet. C'est le circuit électrique qui réservait de mauvaises surprises. Tout a été remonté avec des rebais. Côté mécanique, le moteur de 1275 cm³, préparé, développe près de 80 ch et elle a un pont court. Quant à la Lotus Elan 1966 d'André Bechler, elle revient de loin : « Elle est entièrement refaite à partir d'une épave de type S/E, à moteur 1 600 cm³ Ford, mais avec une culasse à deux arbres à connes en tête. »

Le coupé Peugeot 304 de 1973 de Pierre Ernst attire les regards : « Je l'ai trouvée à la bourse de Lippheim, en septembre dernier. Il n'a pas de rouille, excellent état général ! Et à peine 34 000 km d'origine. Trois séances de lustrage lui

ont redonné l'aspect du neuf. Son alter ego est le cabriolet 304 S 1972 aligné par Philippe Benchi-moul : « Je l'apprécie depuis peu puisqu'il est sorti de restauration depuis quatre mois seulement. Il n'a que 83 000 km au compteur. »

Honneur aux populaires : Pascal Scherer et son fils Antoine présentent une Simca Aronde, premier type, de 1952. Eux aussi sont partis d'une épave. Le même chemin a été suivi par Jean-Claude Dubois avec sa Panhard Dyna de 1956 : deux hivers pour la refaire depuis une ruine. Là, c'est la mécanique qui a bénéficié des meilleurs soins d'Alain Adam pour restaurer sa Simca Six de 1949 : « Le vilebrequin a été rectifié. Les roulements de boîte et

le disque d'embrayage ont été remplacés, avec six mois de travaux à la clé. La Renault 4 CV 1952 de Michel Kuhn sort du lot : « Attention au logement de la batterie, un nid idéal pour emprisonner l'eau : la corrosion est toujours vorace à cet endroit-là. »

Luxe et paillettes

Vers 11 h, le cap des 150 autocaristes est franchi. Bernard Werlé est tout sourire à côté de sa Bentley type R de 1954 : « Achetée en 2005 en très bon état d'origine, elle a reçu un rafraîchissement de la peinture, des cuirs, de la boiserie et des moquettes. Le moteur, c'est du béton : un six cylindres de 4,5 litres, indestructible. À nous les petites anglaises : Francis Suss, grand habitué des lieux, aligne son coupé MGB GT. Georges Muller complète le tableau avec son Austin-Healey 3000 Mk 3 de 1966 : « Je l'ai achetée en 2002. Une très bonne base qui a néanmoins été reconstruite depuis le châssis. Car c'est une auto soignée qui sait dissimuler les points de rouille. Ce qui complique la tâche, c'est que les parties fixes sont en alu et les ouvrants en acier. Mais le moteur est un régal de souplesse. Trois participants à la Coupe des Alpes m'ont définitivement convaincu. En troisième dans le col de l'Iséran, et sans problèmes. Un peu à l'écart, la Facel Vega HK 500 des frères Cahen est l'attraction du jour. Alain précise : « C'est la ligne qui nous a fait craquer. Le revers de la médaille : elle est lourde, peu maniable et freine assez mal avec ses tambours. »

Beau nez blanc

Une rouge et une blanche : le jeu des différences est subtil entre les deux Lancia Fulvia Sport S Zagato côte à côte. Christophe Gratenwald, à propos de la sienne : « C'est un modèle de première génération, avec boîte quatre, de 1969. Elle est en état d'origine, une première main. Gustave Naffin en présente la dernière évolution

LE SAINT DE GLACE

D'origine allemande, Udo Bartholky ramène en Allemagne. Il s'est déplacé en Volvo P 1800 modèle 1961 : « Il s'agit d'une des toutes premières de la ligne. Je l'ai achetée en 2007. J'en suis le quatrième propriétaire, elle a été restaurée dans les années 1980. Avec son option usinée, c'était une voiture de luxe : à l'époque, elle était plus chère qu'une Porsche 356. Mon projet d'achat en détail

pas d'hiver, j'en rêvais depuis l'âge de six ans. Les images de la suite du Saint, avec Roger Moore au volant du coupé P 1800, me faisaient sauter. Aujourd'hui, la plupart des pièces sont faciles à trouver, excepté faites les éléments de billes car la corrosion est d'un seul tenant. Je fais partie du P 1800 Club allemand qui compte 115 membres et fête ses trente ans cette année. »



Rareissime : le break Chevrolet Nomad 1956 déplacé par l'Allemand Ralph Gemeinder. Cet exemplaire n'a pas de direction assistée.