



achetée en Suisse en début d'année : «Elle a une boîte cinq et a hérité des freins arrière de la Peugeot 204.»

Les amateurs allemands se sont regroupés. On ne voit pas tous les jours deux Chevrolet Corvaire de même génération. Le coupé Turbo de 1963 appartient à Ingo Illinger : «Il a la réputation de prendre feu facilement. En fait, il suffit de bien le connaître. Quant

au break 1962 d'Andreas Modos, il fait tourner les têtes avec sa livrée jaune. «Il n'en restait qu'une cinquantaine dans le monde, dont deux en Allemagne». Du même groupe, Ulrik Bartholdy est aux petits soins pour son coupé Volvo P 1800. Mais midi arrive et la réunion s'achève. Juste le temps de saluer le club Simca Passion venu en force. Patrick Hetzel, vice-président indique : «Nous fêtons

notre première année d'existence avec 26 membres inscrits. L'engagement est bien réel et l'objectif 2008 est d'atteindre le cap des 50. C'est en bonne voie.»

**MÉTRORECARD.** Fabrice Reithofer, tél. 03 88 76 50 60 ou 06 75 44 95 83. Jean-Jacques Wehrung, tél. 03 88 84 15 47 ou 06 21 72 87 04. Jean-Paul Kuhn, tél. 06 62 73 63 19. [www.retrarecard67.com](http://www.retrarecard67.com)

N'est-ce pas qu'elle se ressemblent ? L'Austin Sprite de 1963 de Sylvester Martini côtoie une Triumph TR 3.

## Interdit aux moins de trente ans



Fabrice, Jean-Paul (ici à gauche), Claude et Jean-Jacques (à droite), sont les quatre copiers aux commandes de Rétrarecard, la réunion mensuelle de Strasbourg depuis janvier 2004. Fabrice se souvient : «L'idée s'est concrétisée en 2001 au Parc du Rhin de Strasbourg : pour la première fois, une quarantaine d'anciennes se sont retrouvées pour ce qui allait devenir un rendez-vous mensuel très court dans l'Est. Comme souvent, ce genre de manifestation sans but a subi ces derniers mois quelques débordements malheureux». Jean-Jacques, conscient du problème, ajoute :

«Le mois dernier, nous avons compté 210 véhicules. C'était ingérable. En trois heures affluent des centaines de passionnés et, en l'absence de règles, il y a des problèmes de discipline : véhicules mis en vente sur place, voitures trop récentes, coupés de freins ou d'accélérateurs brutaux, moteurs hurlants et concert de klaxons. Tout ceci n'est pas dans l'esprit de Rétrarecard. Aussi, sur les recommandations de la FFVE, nous avons pris une décision radicale : Rétrarecard est désormais réservée aux véhicules de plus de 30 ans. Sept ans en 2009, c'est l'âge de raison.»

## L'Aston Martin du pauvre

Son truc, c'est les anglaises : après une restauration de fond en coque sur une Triumph TR 3, Francis Suss arrive au volant d'une MGB GT : «Avec sa ligne de petit break de chasse, on l'a surnommée l'Aston Martin du pauvre. Cela fait quatre ans que je suis enthousiasmé par cet engin d'une fiabilité remarquable. Pour améliorer la tenue de route, j'ai monté des amortisseurs plus durs. Maintenant, c'est un vrai kart !

Mais il faut surveiller régulièrement les niveaux. En usage courant, elle consomme dix litres au cent, c'est raisonnable. Et pour les pièces, le déplacement chez Moss, en Grande-Bretagne, est rentable : j'ai par exemple trouvé un pare-brise pour à peine 50 €. Toutefois, certaines pièces refaites méritent un examen attentif car la qualité est incertaine. Certains cylindres de roues à 30 € peuvent réserver de mauvaises surprises.»



Bonne place pour Bernard Werlé : sa Bentley Type R de 1954 a toujours été entretenue dans le réseau.

Deux Corvair venues d'Allemagne : un break 1962 et un rare coupé turbo 1963 (photo moteur). Le Corvaire fut la première voiture de série équipée d'un turbo.



Pierre Ernst est un détecteur de perles rares. Son credo : peu de kilomètres et état d'origine. Son coupé Peugeot 304 de 1973 n'a que 34 000 km.

La Facel Vega HK 500 de 1955 des frères Caban a les glaces teintées vertes.

