

Soleil, carbus et grain de folie

Quel est le point commun entre un 8-cylindres en ligne, des jambes élégantes et une combinaison de cuir ? Le Grand Prix de Carignan ! Que ce soit à vélos vintage, en moto ou au volant de bolides, les passionnés de mécaniques d'avant guerre se retrouvent début juin dans les Ardennes.



▲ Le centre-ville de Carignan devient chaque année un circuit de démonstration à l'ancienne, bordé de ballots de paille.

Corr. Philippe DUFRESNE

Le pif-paf de l'église est technique et rapide, un vrai bonheur pour les conducteurs. À chacun son style pour se mesurer au circuit de démonstration tracé au cœur de Carignan : une Delahaye 135 Grand Sport avale le S en glissade, une MG s'offre une belle cuillère d'adrénaline en levant deux roues de façon plus ou moins prévue... Le public adore, les pilotes

en raffolent. Depuis douze ans à Carignan, le premier week-end de juin est consacré aux mécaniques anciennes. On y entend le claquement du 4-cylindres Amilcar CGS de 1928, le son glouglouteux du cabriolet Matford V8 F 472 Alsace de 1937, ou encore le chant rageur d'une Bugatti 35 B de 1925. Croissants et café avalés, les équipages prennent la route pour une balade champêtre. « C'est la tradition du Grand Prix », explique Éric Philbiche, le



PRATIQUE
Date : 2-3 juin
Chiffre : 80 équipages
Contact : ÉRIC PHILBICHE, tél. 06 71 32 09 33, www.grand-prix-retro-yvois.fr



Les anglais sont toujours de la fête, à l'Image des Austin Ulster. Quelque 80 équipages ont participé au Grand Prix.

coordonnateur de l'événement. « Cette année, nous avons décidé de tutoyer la frontière jusqu'à Bouillon, ensuite nous piquons sur l'intérieur de la Belgique. » À midi, la pause déjeuner se fait avec la bénédiction de l'abbaye d'Orval et de ses fameuses bières et savoureux fromages. Pour les amateurs de pilotage, les petites routes ardennaises sous les frondaisons sont un pur bonheur. Là où les Citroën AC 4 et Traction avalent les courbes en douceur, les cyclecars et 3-roues

s'amuse dans les virolos. C'est à ce rythme que les 80 équipages rejoignent Carignan et la soirée de gala.

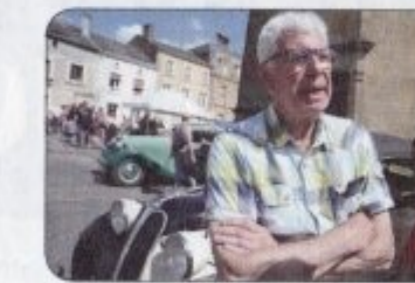
Le lendemain, à l'heure où les participants se lèvent, les ballots de paille charriés par les agriculteurs et les bénévoles ont transformé le centre-ville en circuit. Nouveauté cette année, le cœur du circuit de démonstration est envahi de tentes blanches. « Nous avons installé des paddocks et plusieurs clubs ont monté des stands, parfois avec des saynètes sympathiques, comme cette

Citroën 5 HP en cours de restauration », se réjouit Éric Philbiche.

Le niveau et la qualité des voitures engagées sont impressionnants. Camarade de jeu de l'Amilcar, une Salmson S 4 "spéciale" profite du tracé sinueux pour décrocher son 4-cylindres double arbre à cames. Tout aussi nerveux, une Morgan Super Aero 1930 donne la réplique à une meute d'Austin Seven Ulster. Pour un peu, on en aurait oublié la présence de cinq Bugatti, dont une 38/44 de 1926, une

TC 35 C de 1927, un Type 43 de 1928 et une 35 B de 1925. Plus sage mais pas moins généreux, une BMW 326 cabriolet des années 1930 a charmé le public. Luxe ultime, le propriétaire d'une Hinstin S1, en partie construite dans la région, à Charleville-Mézières, a connu une panne de dernière minute. Il a donc remplacé son cyclecar par une Peugeot 301 Special de 1931. C'est aussi cela la signature du Grand Prix rétro d'Yvois, une parenthèse de folie vitale dans le quotidien ! ■

PAROLES DE PARTICIPANTS



André Depienne, cabriolet BMW 326

« Je viens au Grand Prix tous les ans, soit avec mon cabriolet BMW 326 de 1937, soit avec ma MG de la même année », avoue André. Installé au Luxembourg, il vient par la route et savoure le 6-cylindres à deux carburateurs Solex de sa BMW. « Elle développe 50 ch, mais est nerveuse ! C'est la voiture de balade idéale, pas trop lourde à conduire mais confortable. Et puis quelle ligne ! »



Mike Pilgrim, Morgan Super Aero de 1930

« Je l'ai acheté totalement démonté en 1981. Il m'a fallu vingt ans pour le remonter, mais il tourne très bien aujourd'hui. J'ai parcouru 9 820 miles à son volant depuis. »



Daniel Baudry, Citroën AC 4 de 1932

« Je l'ai achetée il y a une quinzaine d'années alors qu'elle avait connu un début de restauration. La mécanique était bonne, mais il restait tout à faire, peinture, sellerie, etc. » Aujourd'hui, la poussière du ponçage et le choix des tissus sont de vieux souvenirs. Membre actif des Teufs-Teufs yvoisiens, Daniel Baudry est impliqué dans la réussite de l'événement. Il s'occupe notamment de l'intendance, un aspect capital de la manifestation.



▲ Le Grand Prix rétro attire la foule chaque année, qu'il s'agisse de passionnés de mécaniques anciennes ou de simples promeneurs.



▲ Les Bugatti, stars incontestées de la journée, toujours très applaudies.

LE MOT DE L'ORGANISATEUR



Éric Philbiche

« On améliore sans cesse »

« Il y a eu plusieurs milliers de visiteurs cette année, la qualité des autos engagées est toujours très enthousiasmante. Le choix de monter des paddocks plaît, nous allons poursuivre l'an prochain, et qui sait, avec d'autres surprises ? »



« Faute d'Hinstin, indisponible, c'est la Peugeot 301 Special qui est venue jouer sur le circuit de démonstration. Personne ne s'en plaindra. »

François Amerand est fidèle à son cabriolet Matford V8 F 472 Alsace de 1937. Il aime le tempérament souple et couplé de la mécanique et la ligne inimitable de l'auto. ▼



Les Bugatti étaient en force cette année, avec des Type 35, 43 et 38/44. Beaucoup de concurrents ont fait l'effort de combinaisons d'époque. ►



Mécanique rodée

Le Grand Prix est à la fois une mécanique de précision et une véritable fourmilière. À partir de 10 h, et durant 7 heures, les plateaux de véhicules se suivent par catégories : voitures, vélos et motos se succèdent sur la piste avec une fluidité incroyable. Pas de bouchon, pas d'énervement. Le secret ? Une grosse préparation en amont, une 403 L qui joue son rôle de pace-car avec rigueur et une excellente gestion des équipes de bénévoles. Au final, spectateurs et conducteurs passent une excellente journée, avec pour seule préoccupation de se réjouir des odeurs d'huile chaude, de la patine des cuirs anciens et des montées en régime des mécaniques obsolètes.



En pré-grille, mise en place du plateau suivant. Au fil de la journée, tout s'enchaîne de façon très fluide.