



**P. 26 LANCIA AURELIA B20 GT CLASSÉE... X !**



**P. 56 TRIUMPH TR2 UNE CLASSIQUE POUR LE MANS**



**P. 32 1 000 KM EN HONDA S800**



## PORSCHE 911 P. 10 CARRERA RS 2.7 **40 ans de passion**

### Chevrolet Corvette "C1" / Alfa SZ / Tornado Typhoon



**P. 62**

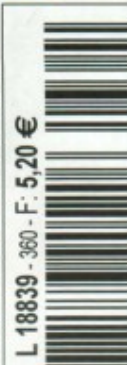


**P. 52**



**P. 46**

### MATCH FRANCO-FRANÇAIS CITROËN DS 20 PALLAS, PEUGEOT 504 TI ET RENAULT 16 TX P. 18



PROFESSIONNEL

## Rétro Racing

### 10 questions à...

# DIDIER ALBERT

Au milieu du vignoble nantais, entre les cépages Muscadet et Gros Plan, se trouve un temple dédié à la restauration, la préparation et l'assistance de véhicules sportifs, catégorie "carburateurs avant 1980". Des raisons suffisantes pour nous allécher... TEXTE ET PHOTOS : PASCAL HAWLIK



**Saint-Fiacre. Mille habitants, une église, un bar-restaurant à la cuisine savoureuse et une quiétude persistante des années cinquante.**

Juste après le panneau de la commune, en venant de Clisson, comptez trois maisons et vous y êtes. Plus simple, en venant de Vertou, repérez la publicité Igol et tournez à droite. Dans une bâtisse très lumineuse, grâce à une verrière dominant des poutrelles d'acier, cohabitent des Porsche 356 et Speedster, des Chevrolet Corvette C2 et C3, une Chrysler New Yorker, une Alfa Romeo Alfetta 1800, deux Mercedes, une rarissime Fiat 124 Spider Abarth, tandis qu'une vaillante Renault Estafette attend patiemment sa restauration en orange "assistance course". Une décontraction apparente flotte dans l'air, malgré les visages penchés sur le moteur d'une Ford Mustang 1968... Regard bleu perçant, souriant et sûr de lui, Didier Albert m'accorde tout son temps pour répondre aux questions. Décryptage...

#### **1 Autoretro: Quel est votre parcours ? Didier Albert :**

Dans les années soixante-dix, je faisais de la moto trial et

préparais déjà mon moteur. Dans la foulée, j'ai passé deux BEP (mécanique et montage), et j'ai terminé ma formation initiale par un Bac Pro en construction mécanique. Puis vint alors le temps où je préparais les voitures des copains pour les courses de côte et les rallyes. J'ai même fait des préparations pour des monoplaces. Il y a quinze ans, j'ai décidé de m'installer à mon compte en me spécialisant dans la restauration d'autos anciennes. Parallèlement à cela, je suis commissaire technique à la Fédération Française du Sport Automobile.

#### **2 D'où vous vient cette passion pour la voiture ancienne et la compétition ?**

**D.A :** Ce n'est pas un hasard ! Je crois qu'il y a toujours une part de filiation dans les passions. Mon grand-père fut chauffeur de taxi, puis chauffeur de maître et enfin mécanicien chez Hispano-Suiza. Je suis venu à la mécanique via la moto, puis l'assistance, et surtout l'amour des belles mécaniques. Et puis, au fil des années, les courses se sont enchaînées : Le Mans Classic (deux participations), le Tour Auto, la Coupe des Alpes et bien d'autres encore,

et tout cela avec ma fidèle Porsche 356SC qui est sans aucun doute la voiture que je connais le mieux. Nous avons ainsi terminé premier avec Max Sédanton, mon chef d'atelier, au Tour de Corse 2003 dans la catégorie moins de 1600 cm<sup>3</sup>. Mon autre navigateur s'appelle Armelle et... c'est ma femme ! Enfin, pour le *fun* et le plaisir des belles mécaniques, nous sommes allés à Bonneville Speed sur un lac salé d'Utah. C'était impressionnant. Là-bas, les Américains nous regardaient comme des originaux, et pourtant, ils ont l'habitude de croiser du monde... Mais des Français qui viennent chercher un record (non obtenu pour l'instant !) avec une... Motobécane 50 cm<sup>3</sup> MBK 51 de 1982, ce n'est pas commun ! Nous avons fait un excellent temps à 47,488 miles, soit environ 76 km/h, dans la catégorie Vintage Production !

#### **3 Quelles sont les autos que l'on rencontre le plus chez Rétro Racing ?**

**D.A :** Il n'y a pas de voitures qui ont plus de succès que d'autres. Bien sûr, nous sommes orientés "course" ou du moins autos à tendance sportive, mais je parlerais plus de "périodes". Si les marques

les plus représentées sont Porsche, Alfa Romeo et Mercedes, depuis quelques mois ce sont les américaines qui ont élu domicile ! Je ne sais pas à quoi cela est dû. Peut-être qu'un client satisfait a fait passer le mot...

#### **4 Quelles sont les différentes activités de votre garage ?**

**D.A :** Elles vont de l'entretien à la réparation en passant par la restauration à la carte, la préparation VHC ou encore la fabrication de pièces. Par le manque de qualité ou la rareté de certaines pièces détachées, je suis en effet obligé de refaire de plus en plus de pièces spécifiques. Comme cette poulie de courroie pour Corvette C2 que vous voyez. Je choisis mes aciers afin d'être certain de la qualité de la pièce. Quand la réalisation d'une pièce exige une trop grande technicité pour moi, je fais appel à d'excellents sous-traitants dont un qui travaille pour l'aéronautique. De même, pour tout ce qui touche à l'électricité, j'ai la chance de connaître Jean-Pierre Pasquali, un expert en la matière. Enfin, les postes sellerie et carrosserie sont sous-traités chez deux orfèvres. Sinon, je travaille



avec Max Sédanton que je connais depuis trente ans. Il s'occupe de tout ce qui est démontage, freins, vidanges... Nous nous complétons très bien. Accessoirement, il est le propriétaire de la Fiat 124 Abarth jaune au fond du local! Aujourd'hui, tout le monde vous dira que je suis devenu un spécialiste de la Porsche 356. Il est vrai que c'est mon "dada", mais je prends aussi énormément de plaisir sur tous les autres véhicules. Réglage des carburateurs ou d'une partie châssis, mise au point d'un moteur, généralement, ce qui me motive, c'est le challenge, la panne sournoise, le réglage vicieux. De par notre clientèle, nous n'avons pas d'autos populaires mais, bien évidemment, si une Renault Juvaquatre tombait en panne devant le garage, j'irais aussitôt la dépanner!

## 5 A propos de clientèle, comment la fidélisez-vous ?

**D.A :** Nous réalisons des projets sur mesure et toujours de qualité, de la haute couture automobile! Du coup, mes nouveaux clients sont très souvent des amis de clients réguliers. Je suis très pointilleux et, pour éviter de mauvaises surprises, j'ai pris l'habitude de poser des limiteurs de régime et de plomber les moteurs que je rénove. Enfin, si je fais rarement de la publicité, le site internet est en revanche une belle vitrine de notre activité. Grâce à lui, j'ai des bonnes retombées mais le mérite en revient à Armelle

qui est responsable de sa conception.

## 6 A votre avis, quels sont vos points forts ?

**D.A :** Ce qui est intéressant, c'est l'évolution. L'aviation a cette similitude avec l'automobile. J'essaie toujours de découvrir des solutions astucieuses pour faire progresser la mécanique.

Il y a beaucoup à faire sur certains moteurs anglais par exemple, pas très optimisés au départ. On peut facilement les fiabiliser et gagner plusieurs dizaines de chevaux. Avec les autos allemandes, les moteurs étant très bien conçus dès l'origine, les choix de développement sont forcément différents. Avec notre expérience dans les réglages moteur et l'assistance, rien ne nous effraie. Si la pièce n'existe plus, nous la fabriquons ou la faisons sous-traiter. Dernièrement, j'ai reçu un moteur de Ford Capri 2600 RS à rénover. Les pistons et joints de culasses n'étant plus trouvables, je vais donc les faire refaire à l'identique. Par ailleurs, chez nous, les vilebrequins sont passés au Magnaflux pour voir les défauts, j'ai un bac à ultrasons pour nettoyer les carburateurs, un poste multi soudures pour tous supports, acier, inox et

aluminium. Je peux pratiquement tout créer, comme cette pièce de support d'embrayage pour Austin dont je suis certain qu'elle ne cassera jamais! Il n'y a aucune limite, sinon financière, dans la restauration d'un moteur, d'une voiture. Le client m'indique son cahier des charges et on avise. Je le conseille, mais c'est lui qui a le dernier mot. En revanche, il faut savoir que tout a un prix, y compris l'excellence.

## 7 Comment fonctionne la préparation racing et l'assistance en compétition ?

**D.A :** Je m'occupe de la rédaction du passeport technique, je pose les éléments de sécurité, je m'occupe de la préparation complète, du convoyage du véhicule et de l'assistance du pilote. J'ai un carnet d'adresses conséquent dans le milieu, ce qui facilite les choses. Que ce soit dans le garage ou en course, le maître-mot de Rétro Racing est l'humour. Il faut savoir garder son sang froid en toutes circonstances et surtout cette notion d'entraide entre nous. Pour faire partie de la *Dream Team*, ce sont des qualités indispensables! (rires)

## 8 En tant que collectionneur, quels sont vos modèles de prédilection ?

**D.A :** Si je vous réponds Porsche 356, vous me croyez? Je suis aussi en train de reconstruire entièrement, sur un châssis d'origine, une Austin Healey 100-4 de 1955. Je viens de recevoir ses compteurs Smiths refaits à neuf par un artisan suisse. Le prix est en rapport, mais son travail est exceptionnel. Un vrai plaisir...

## 9 Et la voiture de vos rêves ?

**D.A :** Une voiture protéiformes qui s'adapterait selon les circonstances! Cette voiture exceptionnelle aurait pour base une Porsche 906 Le Mans, avec un touche de Porsche Pré-A comme celles qui couraient le Liège-Rome-Liège, un soupçon de Porsche Speedster de 1955 pour faire les Mille Miglia et une larme d'Hispano-Suiza pour la balade et en souvenir de mon grand-père!

## 10 Certes... Revenons sur terre : comment imaginez-vous l'avenir de l'automobile ancienne ?

**D.A :** Je pense que l'avenir est serein pour les passionnés d'automobiles... sauf en cas d'une future réglementation aberrante! Les gens aiment l'automobile, anciennes ou récentes. Les collectionneurs recherchent souvent la voiture de leur vingt ans. Regardez en ce moment les fortes demandes pour des Citroën HY et autres Renault Estafette, pour la Peugeot 403 "du médecin" ou la Triumph TR3 "du beau gosse". Chacun veut retrouver une part de sa jeunesse là-dedans, c'est de la nostalgie pure. Ça, c'est le côté positif. *A contrario*, je suis soucieux pour les futurs collectors qui sont bardés d'électronique. Enfin, l'autre problème auquel nous sommes confrontés est la pièce détachée *Made in China*, y compris avec l'assentiment de la marque officielle! Les pièces ne sont pas adaptées et les critères de fabrication médiocres. Parfois, ça devient dangereux... Tenez, je vais vous montrer mon musée des horreurs: voici des pièces récupérées sur des véhicules confiés. Regardez ce piston fendu, ce tambour défectueux et cet étrier de frein explosé. La qualité se paie et la concurrence à prix discount est dangereuse dans le sens où un produit dix fois moins onéreux sera forcément de qualité médiocre. A chacun d'apprécier où se trouve réellement son intérêt...

**RÉTRO RACING**  
18 bis rue de Beauregard,  
44690 Saint-Fiacre-sur-Maine.  
Tél. 06.80.87.64.47,  
<http://www.retroracing.info/>  
[retroracing@orange.fr](mailto:retroracing@orange.fr)  
Ouvert les mardi, mercredi,  
vendredi et samedi,  
uniquement  
sur rendez-vous.