

Une voiture pas comme les autres

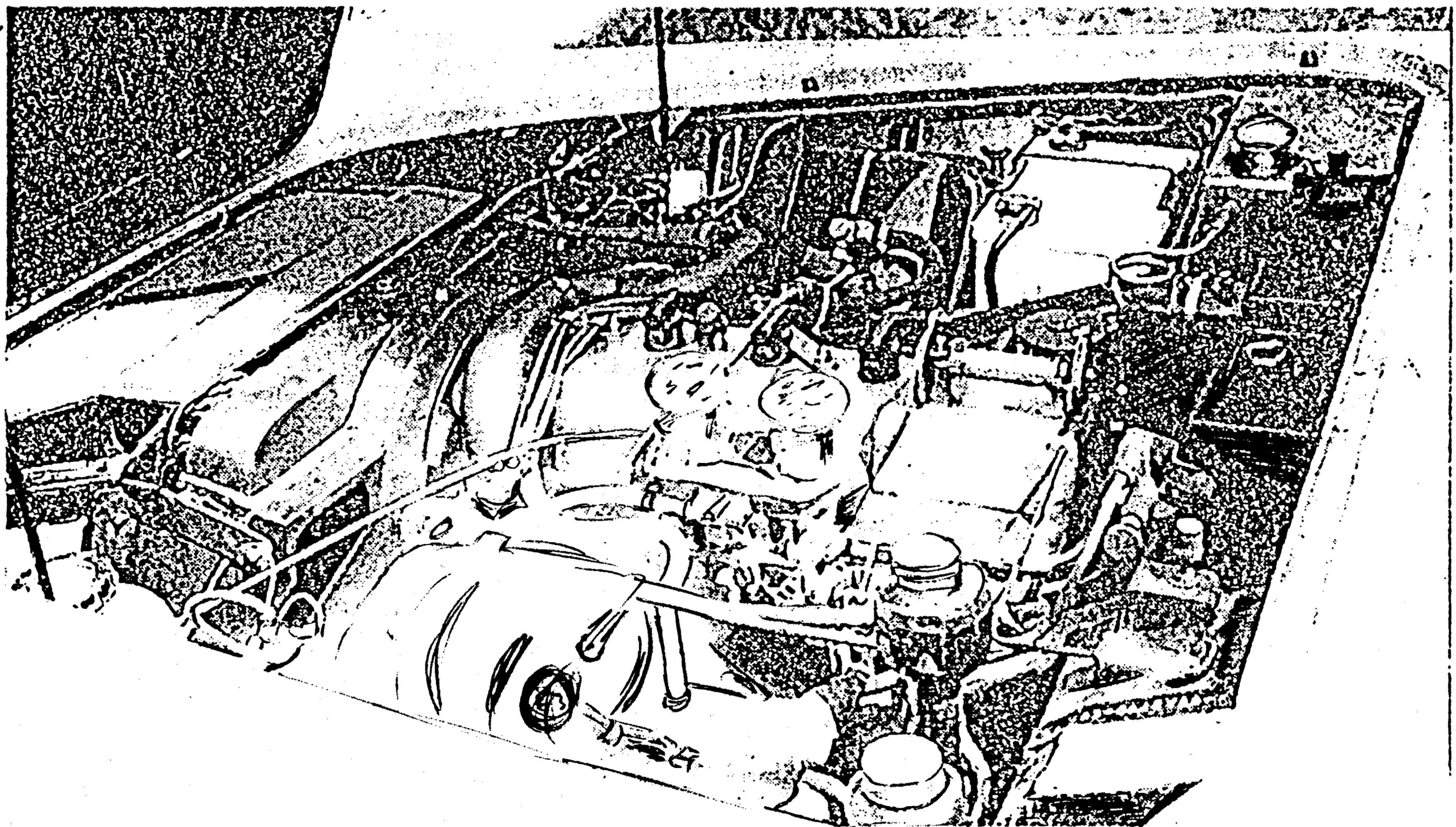
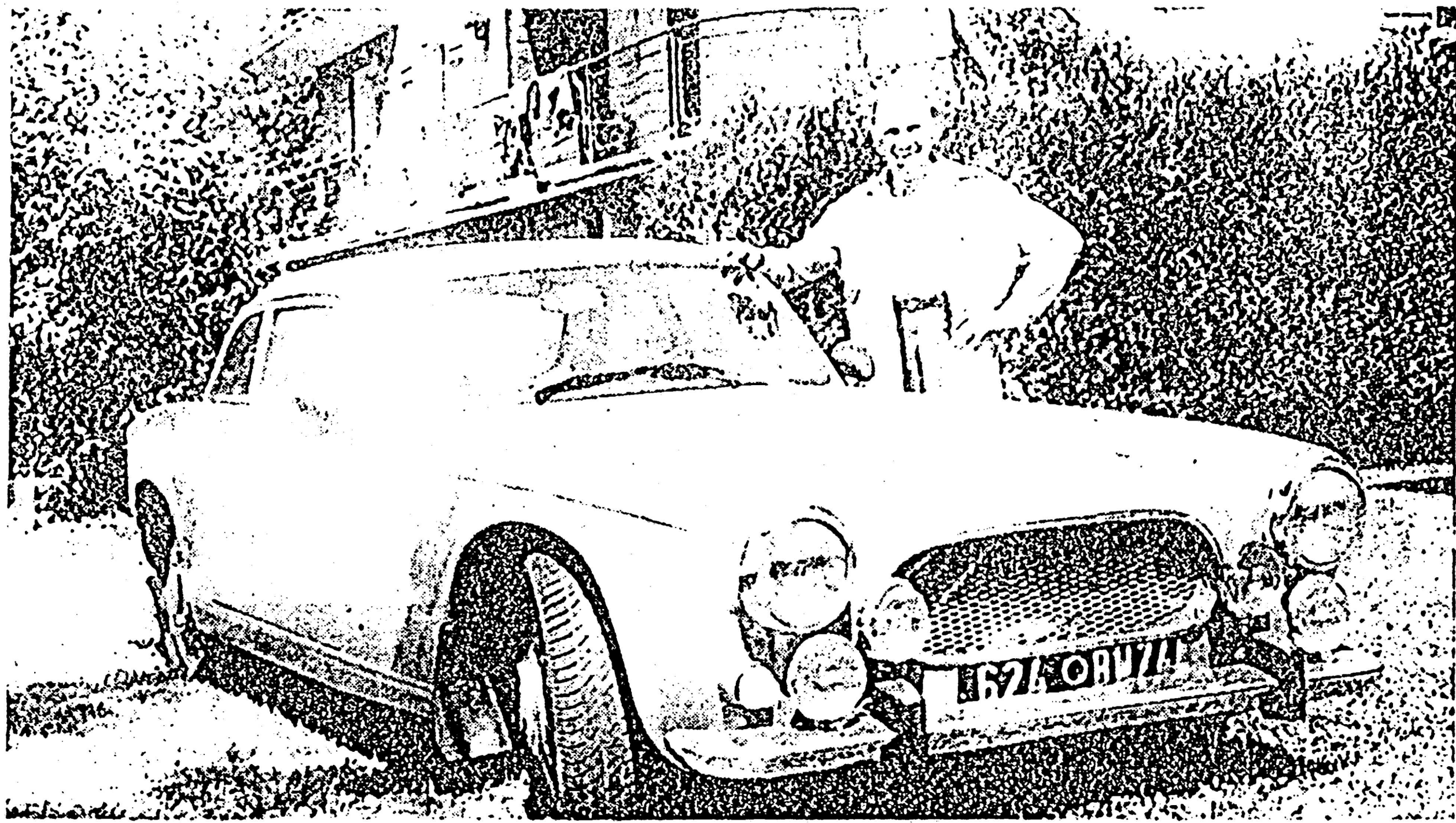
L'œil vif, le geste précis, une pointe d'ail dans son parler qui dévoile sa naissance marseillaise, le cheveu rare, à peine un peu vouté ; tel, du haut de ses 74 ans, vous apparaît René Bernard lorsque l'on a la chance de le rencontrer dans son "antre"... autrement dit le garage qu'il s'est aménagé dans le sous-sol de son habitation. Et si l'on aborde son sujet de prédilection — la voiture — alors il est intarissable. C'est qu'il en sait des choses le bougre, et pour cause ; toute sa vie, il n'a vécu que pour cela. Pas compagnon du tour de France — il n'en a pas suivi la filière — mais le même esprit : l'amour du travail bien fait.

Le "seigneur" Bugatti

Dès son plus jeune âge, disons moins de 14 ans, ne va-t-il pas en tant que bénévole (oui messieurs-dames !) apprendre "le métier" chez un plombier-zingueur de Largentien dans l'Ardèche... qui fait aussi... "la mécanique" dans l'automobile. Le virus du cambouis est pris, qui ne le quittera plus. Et puis, avant la guerre, n'a-t-il pas eu la chance d'œuvrer durant deux ans à Molsheim, aux portes de Strasbourg, chez le grand Ettore Bugatti, le "commendatore" ? "Un seigneur comme on n'en fait plus. Nous étions comme ses enfants. Il lui arrivait même de nous inviter au château"... Là, naît son amour de la haute précision mécanique et de l'esthétique de la carrosserie, car il pratique aussi cet art. Jusqu'en 1942, ce sera sur Delage (encore la voiture de luxe) qu'il exercera ses talents à Annecy avant de se mettre à son compte... au Plateau d'Assy.

La voiture de Léon Curral

C'est là qu'en 1956 lui vient l'idée de réaliser un coupé sport en partant d'un véhicule existant. Il acquiert donc une voiture flambant neuf ayant appartenu à M. Louis Curral de Sallanches ; une 403 Peugeot. En partant de ce modèle, c'est une réfection totale, tant mécanique que carrosserie, qu'il effectue. Pour ce faire, il n'hésite pas à fabriquer des pièces, à réaliser un marbre pour la nouvelle carrosserie et à trouver d'énormes innovations techniques : "Lille a été la première voiture équipée d'un vase d'expansion... Que n'ai-je pas déposé le brevet, dit-il". Il lui faudra 4000 heures de travail, en dehors de ses heures officielles, pour réaliser ses "œuvres". Elle est



Le moteur ? Un bijou... dans une carrosserie de rêve

terminée en 1963, mais il lui faudra encore affiner, régler, améliorer avant l'agrément définitif des mines qui sera obtenu le 1^{er} janvier 1966. Une voiture qui a alors 30 ans d'avance sur son temps puisque l'on y trouve déjà toute la technique actuelle. L'idée, à l'origine, était de créer une voiture personnalisée à la demande du client. Un stupide accident, pour lequel il n'avait aucune responsabilité, viendra réduire à néant 10 années d'efforts, car les années de rééducation ont été longues et le projet a dû être aban-

donné. Le modèle est toujours là. La "René Bernard" existe bel et bien, en un seul exemplaire. Le moteur bourdonne dans une carrosserie de rêve. Il l'aime, il le bichonne... C'est son enfant.

Fiche technique

Pour les amoureux de précisions, donnons-en la fiche technique : coupé sport biplace, la "René Bernard" affiche 9 chevaux fiscaux, son moteur est un 4 cylindres en ligne. Alésage et course pistons 34 x 73 mm, cylindrée 1618, rapport volu-

métrique : 8,8 à 1 ; puissance maximum (SAE) 96 chevaux à 6000 tours/minutes ; culasse : chambres à calottes sphériques ; soupapes en tête commandées par culbuteur ; pipe d'admission réchauffée : conception et fabrication personnelles ; carburateur : doubles corps Weber, ligne 40 IDF 13.

Telle est la belle ouvrage d'un homme, ni médaillé ni meilleur ouvrier de France... Il y a de ces oublis !

Bernard LOMET ■

INFOS

