

SUPER

VW magazine

N°75

NOVEMBRE 1995

ANCIENNES

- Cox 1948, 1951 et 1958
- Karmann Ghia cabriolet 1960
- Type 2 Westfalia 1967



MEETING

- D: Bad Camberg 1995

SPECIAL
VINTAGE



SOUVENIRS

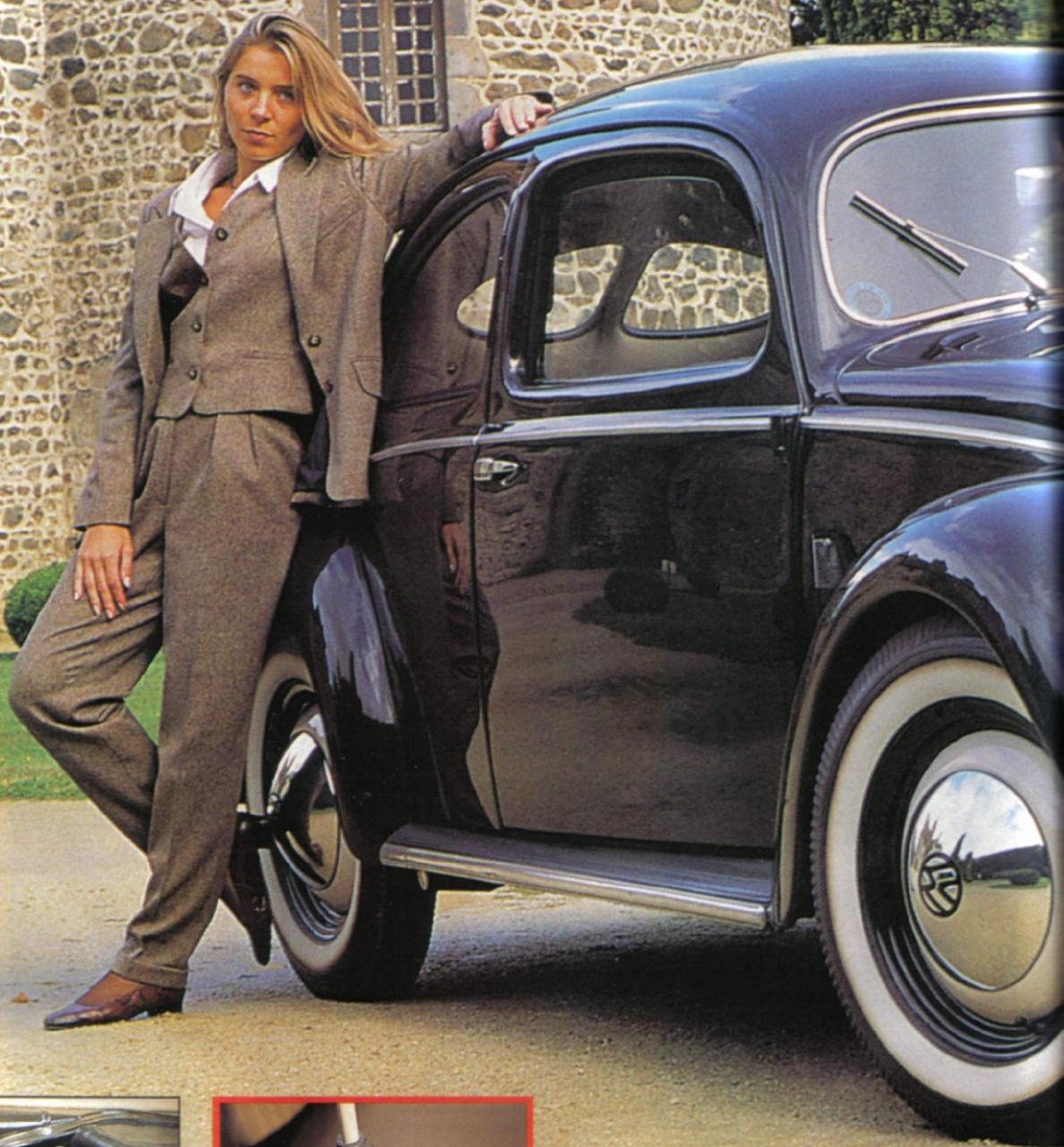
- Album de famille
- Visite de l'usine en 1969
- Historique AMAG

MENSUEL
FRANCE 35 F
BELGIQUE 250 FB
SUISSE 10,50 FS
CANADA 10 \$

M 2325 - 75 - 35.00 F



SPLITTA



A gauche, la batterie 6 volts neuve au look d'époque, disponible chez Simili, ne dénature pas le travail de Jean-Pierre Brassens. Au milieu de la moquette de Dylan Cheasley, l'antivol d'époque encore fonctionnel.

GAIN !

En tant que président du VW Vintage Club de France, Jean-Pierre Brassens se devait de montrer l'exemple... C'est aujourd'hui chose faite grâce à la restauration plus que parfaite de sa dernière acquisition, une Split de 1951 !

Par Serge Le Flohic, photos Franck Camuzat





Jean-Pierre Brassens n'est pas à son coup d'essai ! En effet, en 1991, après des mois de prospection, il s'offre sa première Split, une Cox de 1953. Achetée un peu trop hâtivement, celle-ci lui réservera bien des surprises (cf. Super VW n°37). Plus d'un an de travail et surtout de recherche de pièces d'origine lui seront donc nécessaires pour une restauration complète. Fort de cette expérience, le voici, deux ans plus tard, à l'attaque d'un autre projet, se présentant de nouveau sous la forme d'une Split, mais, cette fois, de 1951. Pourtant, lorsqu'il se rend au meeting de Mariembourg en Belgique, en juillet 1993, il n'a aucune idée derrière la tête, si ce n'est de passer un bon week-end en compagnie d'autres amis aussi passionnés que lui, et ce, sans sa Split restée cette fois-ci à la maison. Un de ses amis, Idel qui a été branché pendant un certain temps par les anciennes et qui est désormais plus attiré par les 181 et les Buggies, lui signale qu'on lui a proposé une Split à vendre. Ça y est, le mot est lâché et il n'en faut pas plus à Jean-Pierre pour susciter son intérêt. Une fois le village localisé, il se met à la recherche du garagiste en question. Notre fin limier ne met pas longtemps à découvrir l'ancre magique !

LE COMPTE EST BON

La Split est là, au fond du garage, entièrement déshabillée, stockée depuis déjà neuf ans et à vendre. Ne désirant pas ré-



Le petit 1131cc a été contrôlé, il a bien 64 000 kilomètres d'origine ! Ci-contre, une trousse à outils VW complète le coffre avant.

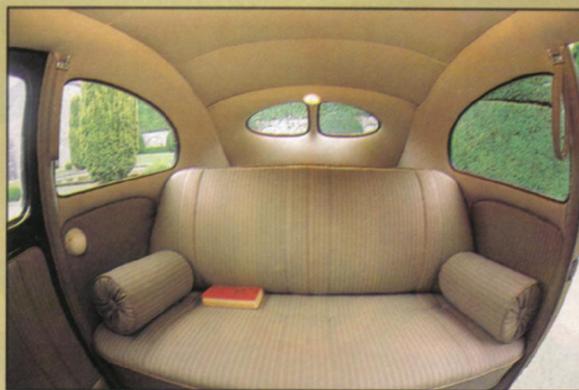
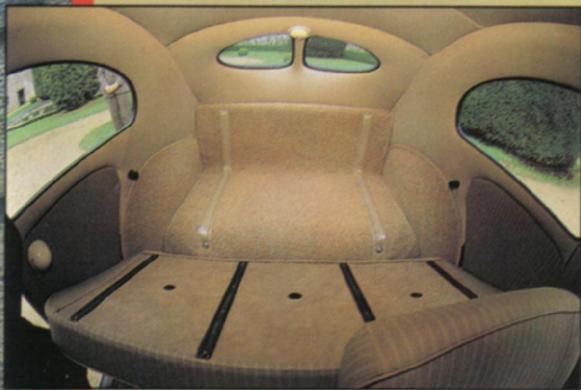
éditer les mêmes erreurs que par le passé, il détaille la belle avec un peu plus de minutie. Celle-ci semble vraiment très saine, mais une question tracasse Jean-Pierre : A-t-elle toutes ses pièces «rares» ? Changement de décor, une rapide visite dans la pièce voisine le rassure tout de suite. Posé à même le sol, le moteur d'origine est là, avec en prime son rare filtre à air «Cyclone» d'origine. Quelques mètres plus loin, il peut admirer les pare-chocs et les baguettes nervurées ainsi que toutes les autres pièces spécifiques à ce modèle, le tout dans un très bon état. A la vue de ce trésor, notre ami est de plus en plus fébrile ! La sellerie est refaite avec du tissu de Peugeot 404 et les moquettes sont en Nylon, en revanche, le compteur n'indique que 64 000 kilomètres... «Du travail en



perspective, mais une base idéale pour une resto parfaite.» se dit Jean-Pierre. N'arrivant pas à mettre la main sur les papiers, après une heure de recherche, l'affaire est conclue pour la somme de vingt-quatre mille francs et la promesse du garagiste de retrouver les papiers !

A LA RECHERCHE DE LA PIÈCE PERDUE !

Fin octobre 1993, Jean-Pierre retourne près de Liège pour ramener la belle, sans son carnet de circulation, toujours introuvable ! Depuis l'achat du véhicule, le tissu d'origine et les tapis en caoutchouc marron ont déjà été retrouvés en Allemagne, tandis que les moquettes proviennent d'outre-Manche. Ne perdant décidément pas de temps, notre ami profite de l'hiver



La sellerie est absolument irréprochable. Le travail a été réalisé de main de maître par Georges Bayle grâce au tissu parfaitement reproduit de chez Himmel Service et à la moquette de Dylan Cheasley.



Toutes les VW d'avant octobre 1952 sont équipées d'un seul feu stop, situé sous l'éclairage de plaque.

pour partir en quête des quelques pièces manquantes ou cassées. Plusieurs voyages en Allemagne seront nécessaires (dont une visite au Vétérama) ainsi que de nombreuses rencontres avec des spécialistes de pièces anciennes d'origine (tels que Paco ou Jean-Marc, pour ne pas les nommer !) pour arriver à ses fins. En mars, alors que l'ensemble des pièces est enfin réuni, les gros travaux peuvent commencer ! La coque et le châssis sont donc séparés et le tout est sablé aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur. Quelques surprises sont inévitablement au rendez-vous. Des petits trous apparaissent sur les bas de porte et dans le logement de la roue de secours, des bosses sur les ailes venant également compléter le tableau. Puis, direction le carrossier qui s'empresse d'appliquer un traite-

Pas de jauge à essence sur les anciens modèles, mais une réglette en aluminium fournie par le concessionnaire.

ment antirouille suivi de près par une protection antiacide. Ainsi protégée, la carrosserie va petit à petit retrouver toute sa splendeur d'origine, grâce au travail de Thierry Giat (le carrossier), effectué dans les règles de l'art, et qui nécessitera quand même 150 heures pour la remise en état complète, tôlerie et peinture (Chestnut brown L73)... Travail, soit dit en passant, garanti vingt-cinq ans !

HUILE DE VIDANGE ET HUILE DE COUDE !

Pendant ces longs mois, Jean-Pierre en profite pour refaire entièrement toute la partie roulante. N'ayant aucun point de rouille, grâce à un traitement couramment réalisé en Belgique, dans les années 50 (traitement réalisé par pulvérisations d'hui-

le de vidange !), le châssis n'a pas besoin de soins très attentionnés. Côté mécanique, pas de mauvaise surprise. Le moteur n'ayant jamais été ouvert, tous les joints d'origine sont en place, seule une soupape était grippée, après neuf ans d'inactivité ! Après quelques vérifications (pas le moindre jeu au vilebrequin), il s'avère que les 64 000 kilomètres du compteur sont réellement d'origine. Une fois le bloc ouvert, tout est nettoyé, vérifié et remonté avec des coussinets de bielles et des segments neufs. Même motif, même punition, le carburateur, l'allumeur et la dynamo subissent, eux aussi, le traitement. Le train avant ainsi que la boîte de vitesses reçoivent à leur tour la même cure de jeunesse. En décembre 1994, la coque rejoint enfin le châssis, mais le travail est loin d'être fini ! Pour corser le tout, deux problèmes se posent à Jean-Pierre. Tout d'abord la voiture n'a toujours pas de papiers (mais que fait la police !) et il lui faut trouver un local pour remonter la Split... Deux mois plus tard c'est chose faite, ouf !

Nous sommes en février 1995 et Jean-Pierre a deux objectifs : Ancy début juin et Bad Camberg fin du même mois ! Les weekends ne suffisant pas pour tout remonter, notre homme sacrifiera (mais est-ce vraiment un sacrifice ?) quelques jours de vacances pour pouvoir être dans les temps, aidé en cela par son fidèle ami José et son non moins fidèle manuel d'atelier d'époque ! Mi-avril, un rendez-vous est pris avec le seller pour finaliser le projet. Un mois sera nécessaire pour redonner à la Split son aspect d'origine. Ça y est, la sellerie est installée, la mécanique tourne comme une horloge... Un dernier voyage chez le carrossier, une visite pour le contrôle technique et enfin la réalisation de nouvelles plaques d'immatriculation sur mesure précéderont de quelques heures le départ pour Ancy, et ce, sans le moindre essai !

Au retour d'Ancy, quelques précieux réglages permettront à Jean-Pierre de se rendre trois semaines plus tard à Bad Camberg sans le moindre problème.

Au cours de ces deux années, Jean-Pierre a acquis beaucoup d'expérience, aussi bien en ce qui concerne la restauration d'une VW que les tracasseries administratives, dues à l'absence de papiers pour l'immatriculation d'un véhicule étranger. Toutes ses connaissances sont désormais mises à la disposition des membres du Vintage VW Club de France... mais aussi à la Split de novembre 1952, à l'abri dans un garage, qui espère prochainement recevoir les mêmes soins !