

SABATO

16
06

LE MAGAZINE DU WEEK-END DE L'ECHO

KIDS ON TOP

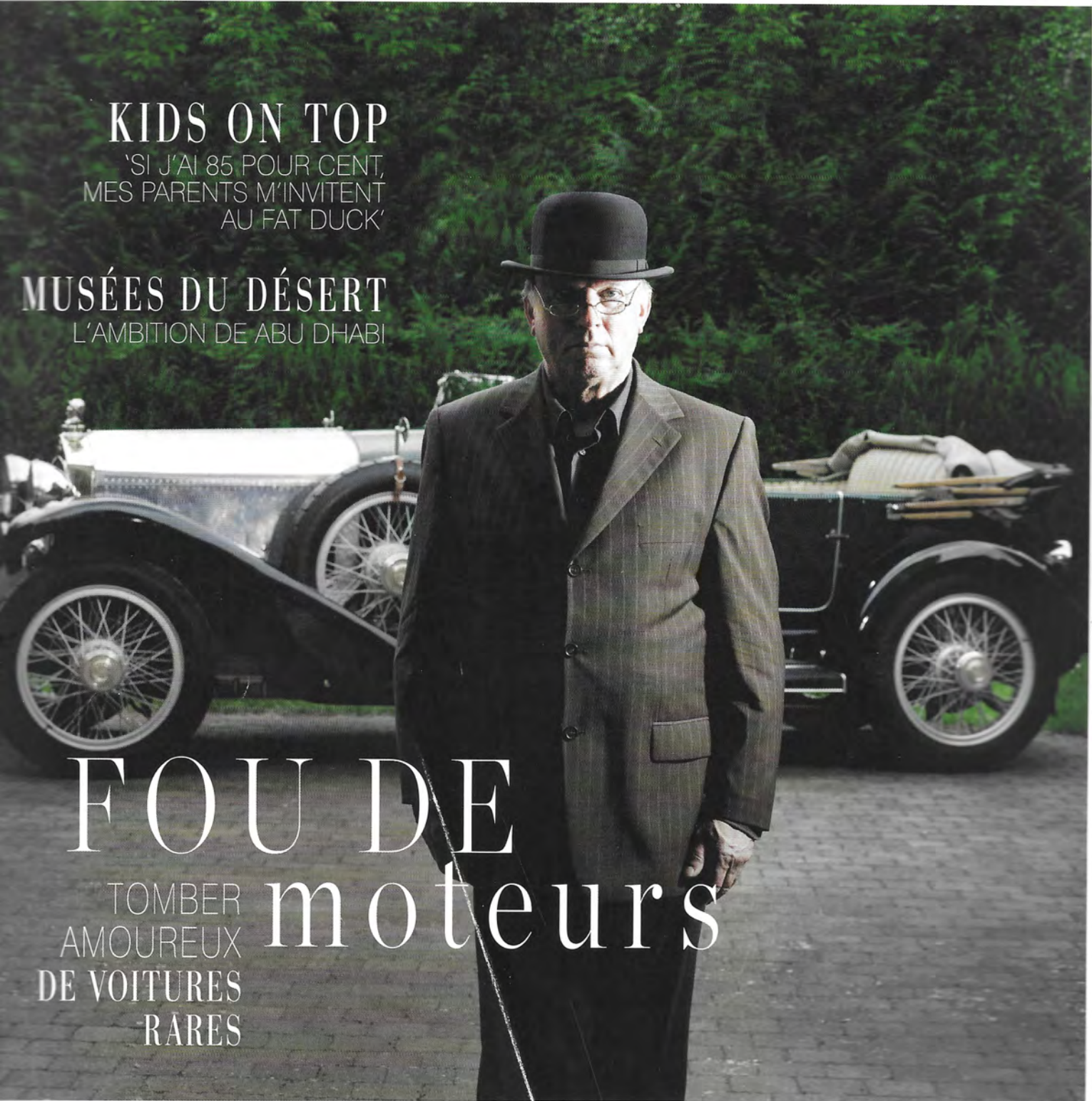
'SI J'AI 85 POUR CENT,
MES PARENTS M'INVITENT
AU FAT DUCK'

MUSÉES DU DÉSSERT

L'AMBITION DE ABU DHABI

FOU DE moteurs

TOMBER
AMOUREUX
DE VOITURES
RARES



Guy Moerenhout, 62 ans, ex-pilote de rallye

FOLIE : ABARTH

« Mes parents voulaient que je devienne entrepreneur, comme mon père. Mais je suis allé travailler en secret dans le garage Ford d'Oscar Permeke, à Anvers », explique Guy Moerenhout. « J'y ai beaucoup appris. Et, en 1971, je me suis lancé. »

Plus de quarante ans plus tard, il nous accueille dans le plus grand musée Abarth du monde. Ici, à Lierre, il a réuni environ 140 voitures, dont une majorité d'Abarth. Sur les murs, on trouve des centaines de souvenirs et, à l'étage supérieur, une bibliothèque dans laquelle les journalistes automobiles viennent fouiner et, dans l'énorme entrepôt, des moteurs et des pièces de moteur. Plus de 3.000 fans d'Abarth du monde entier passent chaque jour sur son site web. Et viennent aussi sur place pour acheter des voitures ou des pièces. «

Même la veuve de Carlo Abarth est venue ici », ajoute-t-il en montrant son livre d'or. Carlo Abarth (1908-1979), l'importateur italien de Porsche, a lancé sa propre marque en 1949. « Par hasard, il s'agit de mon année de naissance ! », précise Moerenhout en souriant. « Il a transformé des modèles de Fiat et d'autres marques en voitures de course ou en routières rapides. Il a également conçu et construit quelques voitures, entièrement lui-même, comme cette Abarth Alemano 2.2, un modèle rare et puissant. Il y a donc surtout des Fiat Abarth, mais aussi des Simca Abarth, des Porsche Abarth et des Renault Abarth. »

« L'Abarth, c'est comme un mécano : le meilleur de différentes marques est réuni dans une petite voiture, comme une Fiat 500 ou 600. Bien avant les autres, il a utilisé des matériaux tels que la fibre de verre, le polyester et les alliages de magnésium et d'aluminium. Aujourd'hui, Audi se targue d'utiliser du magnésium, alors que les Abarth le faisaient déjà en 1962. »

« Regardez », poursuit-il en montrant une caisse en bois. « Vous alliez chez Abarth et vous achetiez ce genre de caisse où se trouvaient un double carburateur, un carter à huile, une autre soupape, des freins à disque, des roues, des insignes, une calandre, etc. – tout ce qu'il fallait pour « abarthiser » votre Fiat. La Fiat 500 de série développait 16,5 ch. La 595 Abarth offrait 5 à 8 ch supplémentaires, et la 695 Abarth allait jusqu'à 50 ch – ce qui permettait de rouler à 160 kilomètres/heure. C'est ça qui a fait sa réputation. »

« Je me suis toujours concentré sur le sport automobile. Je participais déjà à des rallies et je préparais des voitures de course pour d'autres. Ford, Honda, Alfa-Romeo, Fiat, Lada, Porsche... J'ai aussi restauré quelques Abarth et je rêvais d'ouvrir un musée. En 2005, grâce à ma femme, j'ai pu louer ce bâtiment de Powerplus, le magasin de bricolage dont son père était propriétaire. Et en 2007, je me suis lancé avec quinze Abarth. Aujourd'hui, les 2.400 m² sont entièrement occupés. »

DANS SON JUS

Il nous montre une Simca Abarth 1150 SS. « Je l'ai trouvée en Finlande. Dix exemplaires ont été construits, et celui-ci est le seul à être entièrement d'origine. C'est difficile de trouver ce genre de modèle. Les modèles vraiment spéciaux sont vendus aux enchères. De même, je n'ai pas peur d'acheter des voitures en mauvais état et de les reconstruire à l'identique. En français, on dit « une voiture dans son jus », aucune autre langue n'exprime cela aussi bien. »

« En 1956, cette Fiat Abarth Zagato 750 Corsa GT Double Boule a terminé première, deuxième et troisième au Mille Miglia, la course Brescia et Rome. J'aimerais y participer avec cette voiture. En 2009, j'ai assuré le service pour Walter Pauwels et Guy Verhofstadt, qui devaient y participer avec une très belle petite Fiat 1100 Coupé que je leur avais fournie. Mais, à cause de la crise politique, Verhofstadt a dû rentrer en Belgique. »

« Une voiture, c'est comme une paire de chaussures : quand on entre dedans, il faut tout de suite être à l'aise; c'est ainsi qu'on conduit bien. La Fiat 131 Abarth est la plus belle de toutes. 400 exemplaires en ont été réalisés et j'en possède trois. Quand je l'ai achetée, aux États-Unis, j'ai reçu en prime un demi-conteneur de pièces. Et le propriétaire précédent a suivi la manière dont je l'ai reconstruite. Le premier propriétaire a passé deux nuits ici et m'a offert 12 kilos de documents sur cette voiture qu'il avait ! »

« Le plus agréable, c'est de s'asseoir ici, avec une petite bière, et de les regarder toutes. De temps en temps, j'en vends une, mais c'est toujours avec un pincement au cœur. Avec cet argent, je pars à la recherche d'un modèle plus spécial. » Selon Guy Moerenhout, une Abarth 600 vaut entre 50.000 et 60.000 euros, contre 4.000 à 6.000 euros pour une Fiat 600 ordinaire. « Les Abarth sont des investissements. La valeur de certains modèles est passée de 10.000 à 80.000 euros en dix ans. La plus chère est la Porsche Abarth, dont il existe 25 exemplaires environ. En Grèce, il y a des collectionneurs qui sont heureux d'avoir investi dans des voitures. » S

« LE PLUS AGRÉABLE, C'EST DE S'ASSEOIR ICI, AVEC UNE PETITE BIÈRE, ET DE LES REGARDER TOUTES. »





16 JUN 2012