

PRESENTATION ROBERT EYBEN

L'automobile sous toutes ses formes, sous toutes ses origines, toutes ses époques. Pour Robert Eyben, la passion automobile se partage et se vit à l'ancienne.



Cette passion dévorante pour l'automobile de collection provient d'une histoire amusante et totalement impossible à reproduire de nos jours. Dans sa Belgique natale, Robert Eyben alors âgé de 5 ou 6 ans, s'amusait sur la route enneigée en étant tracté sur sa luge par son père. Pendant cette activité, ils croisent un rallye de plusieurs voitures d'avant 1914. Leur charme opère, le jeune garçon s'émerveille devant ses antiquités roulantes provoquant une adhésion pour elles qui ne le quittera pas...

Pourtant, il faudra attendre quelques années avant que cette passion enfouie ne se révèle. Il fallait une bonne raison, un bon moment. Une période où il ne souhaitait plus simplement rouler avec des voitures « utilitaires » mais aussi des véhicules passion. C'est au détour d'une discussion que tout est revenu, un dialogue entre sa femme et une amie. Cette dernière demande « tu ne connais pas quelqu'un qui serait intéressé pour racheter une Ferrari ? », question à laquelle notre membre répond « moi ! ».



Par un heureux concours de circonstances, l'affaire est lancée mais sans doute ne s'attendait-il pas à acquérir autant de voitures, tant en quantité qu'en qualité ! Peu de temps après cette Ferrari, c'est une Anglaise qui la rejoint, une Aston Martin DB2/4. Puis, très rapidement, une autre britannique, une première XK, une XK140 Roadster. Elle était alors la plus ancienne de sa collection.

Comme un appel du passé, les voitures d'avant-guerre sont revenues dans sa mémoire et Robert Eyben a chargé un professionnel de lui trouver une voiture de cette époque lointaine. Quelques semaines plus tard, il a l'occasion d'acquérir une Sunbeam 3 litres Super Sport de 1925. Il s'agit de l'exemplaire qui a permis à l'équipage composé de Jean Chassagne et Sydney Charles Davis d'accéder à la deuxième place au classement général des 24 Heures du Mans de 1925 !



Peu de temps après cet achat, son spécialiste belge le rappelle pour lui indiquer qu'il a trouvé une autre pépite extraordinaire : une Aston Martin Grand Prix de 1925. L'une des dernières représentantes du lointain passé du constructeur britannique qui a été engagée en tant que voiture d'usine dans diverses courses et dont il n'existe plus aujourd'hui que deux ou trois exemplaires... Une absolue rareté donc, bien connue du monde de la collection et des célébrations du côté d'Aston Martin qui l'a eue dans ses rangs pour la célébration de son centenaire. Elle accompagne notre membre dans quelques rallyes car il « aime la conduire, mais pas mon épouse ! Elle est délicate par rapport à nos standards actuels, elle n'a pas de garde-boues, les émanations sont directement projetées vers nous... Résultat, quand on enlève les lunettes, on se retrouve avec les mêmes visages que les pilotes dans les photos d'archives, avec le contour des yeux blancs au contraire du reste du visage noirci. »





Un peu plus tard, une XK120 coupé rejoint ses compatriotes. Deux XK différentes qui vont bien vite disparaître. En visitant un des garages dont il connaît bien l'adresse, notre membre tombe sur une XK120 en pleine restauration et apprend qu'il s'agit de l'une des premières fabriquées, datant de 1949, une 120 alu. Il décide de vendre sa 120 et sa 140 pour acquérir cette 120 alu vendue neuve en Belgique au Baron Lambert, fondateur de la banque belge éponyme. Il fait restaurer la voiture qui lui appartient toujours aujourd'hui et que Monsieur Bernard Viart a pu authentifier : conforme à 99% à l'origine ! La qualité plutôt que le nombre, voire l'exception ! Une élégante voiture grise qu'il apprécie toujours rouler « à part pour en rentrer et en sortir, tout est parfait ! » résume-t-il.

Un temps, une Talbot-Lago a rejoint cette collection britanno-italienne mais, si sa beauté était incontestable, sa lenteur l'était tout autant ! Robert Eyben explique qu'il s'agissait d'un modèle sorti des ateliers avec un 4 cylindres. Même si Talbot a assemblé cette voiture avec un 6 en ligne, il n'a pas souhaité changer « j'aime les voitures d'origine » précise-t-il, « je ne vais pas changer les suspensions pour améliorer la tenue de route ». Aussi l'a-t-il vendue. Tout comme des Ferrari ou Maserati, tout simplement trop dangereuses dans ces configurations d'origine...



La plus récente acquisition devait être une Aston Martin DB6 qu'il était sur le point d'acheter. Mais en sortant d'un restaurant sur la Côte d'Azur, son épouse, en apercevant une Jaguar Type E, lui indique qu'il est dommage de ne pas avoir de Type E dans sa collection ! Dont acte, notre membre appelle la personne avec laquelle il devait signer la transaction pour la DB6 et lui dit préférer une Type E pour sa femme. Il ne pouvait pas mieux tomber : il venait de rentrer une des premières Type E, une Outside Bonnet Lock, un modèle de présérie de celle qu'on va surnommer « la plus belle voiture du monde », celle-là même qui a été présentée au Salon de New York en 1961 ! Rareté parmi les raretés. Un achat qu'il ne regrette pas et qui semble être le dernier, par manque d'espace dans le garage.





En regardant bien cette ribambelle de belles autos, on perçoit un certain attachement aux voitures des années 50, 60, 70, voire d'avant-guerre, comme expliqué plus haut. Cette représentation du XXème siècle, Robert Eyben l'explique par une sorte de nostalgie, on aime les voitures que l'on a vues quand on était jeunes, et par un intérêt tant pour la mécanique et l'esthétique de ces années-là.



Toutes ces voitures roulent, entretenues par des mains expertes de Belgique. Même une voiture à vapeur américaine de 1901 ! Elles sortent à l'occasion de rallyes, comme le London to Brighton réservé aux voitures d'avant 1905, ou de sorties entre passionnés. Il est l'un des membres originaux du club Exclusive XK et malgré un emploi du temps chargé essaie toujours d'être présent aux événements organisés par le club pour retrouver des passionnés de ces autos qu'ils apprécient tous.