

# PRESENTATION RENE CARON

**La course automobile demande de la préparation. Tant pour le pilote que pour le carrosse. René Caron a connu les deux rôles, mais s'est spécialisé dans le second après une carrière professionnelle bien remplie dans l'ingénierie.**

La première question sur l'origine de la passion donne le ton de la suite de cette vie. Tout a commencé, d'après René Caron, par la course. *« Je faisais la mécanique sur les courses avec mon frère. Puis, j'ai pris le volant en rallyes régionaux avec une Renault 8, avant de la troquer pour une R8 Gordini en course de côte. »* Cette première ébauche d'une vie sportive a pris fin à la naissance de son fils. Mais la passion pour l'auto, elle, ne s'est pas assagie, au contraire. Il a donc suivi des études pour devenir ingénieur à l'ETACA, espérant rejoindre les grandes entreprises de l'époque du secteur du sport auto. Il obtient le diplôme... en 1973. Le monde commence à subir le premier choc pétrolier de l'histoire, et les fleurons du sport auto français se retirent peu à peu... Il faut donc se reconvertir.

Mais, jamais très loin de l'automobile, René Caron va participer au développement de l'industrie automobile en pilotant l'installation de machines dans des usines assemblant les voitures dans plus de 80 pays. *« Les lignes de production pouvaient compter 700 à 800 machines »* explique-t-il. En parallèle, il a transmis ce virus passionnel à son fils qui a réalisé un parcours en karting qui l'a mené à des rencontres internationales. Par la suite, il consacrera son pilotage aux courses historiques.



Dans ce but, René Caron va créer une structure à côté de ses activités consacrée à l'assistance et à la préparation des voitures pour ces courses historiques appelée C2C. Le garage est allé jusqu'à abriter des Chevron, une Austin Healey, une Jaguar Type E ou encore une Shelby Cobra '289', l'une des trois de l'écurie officielle conçue avant la fameuse et imposante Daytona.



Désormais, l'engagement à plein temps dans ces compétitions est entériné. Mais son amour pour la course historique ne l'est pas, loin s'en faut ! Dernièrement, notre membre a éprouvé l'envie de participer au Tour Auto dans une voiture d'avant-guerre. « *J'ai acheté une Bugatti Type 57 pour cela. Seules deux Bugatti ont participé au Tour Auto, la 55 et la 57.* » Comme beaucoup d'amateurs d'automobiles, René Caron perçoit Bugatti comme le Graal automobile « *il n'y a rien au-dessus.* » Il va jusqu'à les comparer aux stradivarius. Un son, une histoire unique pour chaque exemplaire... Mais ces jolis jouets ne sont pas simples à comprendre. « *Les Bugatti sont quelque peu difficiles à fiabiliser.* » Trouver les pièces n'est pas un calvaire « *on les fait refabriquer* ». Au début du mois, il a participé au Tour Auto, pour la 4ème fois avec sa Bugatti.





Première victoire pour sa 30<sup>ème</sup> participation au Tour Auto, la Bugatti a atteint l'arrivée. Mieux : les deux Bugatti engagées sont arrivées à Biarritz ! « On faisait 450 km par jour environ, une bonne partie était sous la pluie... Nous avons été vigilants et n'avons pas eu de grosses frayeurs, sauf lors d'une spéciale où j'ai mis la roue un peu trop proche de l'herbe, j'ai failli partir à l'équerre, les spectateurs placés en face se sont vite écartés. » Plus de peur que de mal. La fatigue pèse sur la fin. « C'est une voiture d'avant-guerre, ne l'oublions pas. Sans direction assistée ni freins performants, on sent le poids de la voiture dans les routes sinueuses que l'on a parcourues dans les Pyrénées notamment. De plus, avec de telles voitures, on apprend la fiabilité presque au jour le jour. Sur la route, on perdait des boulons. Le moteur est directement relié au châssis et génère des vibrations. L'étanchéité n'est pas son fort, il n'y a pas de joints : de temps en temps on a des vapeurs d'huile à l'intérieur. Lors des manœuvres de placement, ça fume un peu... Cependant, mécaniquement, nous n'avons pas eu de gros problème, mis à part un défaut du démarreur. Des spectateurs sont venus nous aider à pousser la voiture ! » Le Tour Auto nous le démontre une fois de plus, il reste bien une passion automobile dans tous les recoins de la France !







Si la vie sur les rallyes et circuits est bien remplie, le garage compte encore quelques jouets sympathiques dont l'histoire n'est pas à éclipser. Ainsi, aux côtés d'une autre Bugatti, une Type 51 Grand Prix, se trouvent deux françaises à double chevrons, deux Traction. L'une est cabriolet, la seconde est une 15CV oléopneumatique. « À l'époque où je les ai eues, on les touchait pour rien. Plus précisément, je passais régulièrement devant la 15CV, et je voulais absolument les quatre roues. Son propriétaire déclinait systématiquement, me disant « c'est soit tu prends la voiture entière soit tu ne prends rien » alors je l'ai achetée. Même chose pour la cabriolet, j'ai flashé sur les phares jaunes, son propriétaire refusait de me les vendre sans que j'achète la voiture dans son ensemble. » Concernant sa Morgan, elle a subi un énorme changement sous son capot... « Le moteur original, un 900cm<sup>3</sup>, n'avancait pas. Je l'ai remplacé par un moteur de Formule Ford. » Et la 120 dans tout ça ?





« Je voulais une 120. J'aime particulièrement sa ligne, notamment son arrière très plongeant inspiré de l'Atalante. » Mais cette histoire d'amour esthétique commençait mal dès le premier essai... « Je ne rentrais pas dedans ! » Alors, il a d'abord acheté une 140 avant de la revendre et d'acheter une 120 coupé. Son propriétaire avait absolument besoin de s'en séparer, René Caron lui a proposé un prix, accepté par le vendeur. Cette fois, pas de problème d'habitabilité pour celui qui éprouve un certain plaisir à écouter le 6 en ligne de Jaguar...





Membre historique du club Exclusive XK, il participe à de nombreux rallyes et est souvent mis à contribution pour dépanner ! Mais ces derniers temps, et on le comprend bien, son attention était davantage portée sur le Tour Auto.