



CHÂTENOIS

**La confirmation
du contournement
au menu des vœux**

Photo L'Alsace/Jean-Claude Muntzinger

Page 23



VOIR

**Mythologie grecque
et commedia dell'arte
aux Tanzmatten**

DR

Page 22



MARCKOLSHEIM

**Projection, rigueur
et volontarisme pour
les vœux du maire**

Photo L'Alsace/Roland Dreyer

Page 25

VALFF

Rémy Voegel, mécano passionné

Rémy Voegel à Valff est un personnage passionnant. Hôtelier, chauffeur de bus à la CTS et historien, c'est aussi un passionné qui a remis en état une vieille Peugeot 301 D, fruit d'un long travail et d'une patience à toute épreuve.

Gilbert Mosser

Il est intarissable, un sourire permanent sur les lèvres. Rémy Voegel est devenu un de ces passionnés, fous de véhicules anciens. Auparavant, il avait déjà perdu la tête pour une 201, qui trône fièrement dans son garage. À présent, il possède une Peugeot 301 D, acquise il y a un an, qu'il a entièrement retapée. Il est complètement habité par son rêve.

« Ce véhicule 301D a la particularité d'être l'un des rescapés des 1100 fabriqués de 1935 à 1936. Il a d'abord voyagé des usines de Sochaux vers Alger, puis retour à Mulhouse où il a été acheté par un ingénieur qui a participé à la création du Thermo-lactyl », raconte-t-il.

Du sable à nos campagnes

La 301 D de Rémy a foulé le sable du Sahara, battu les pavés de Paris, puis sillonné la campagne française du côté de Clairegoutte en Haute-Saône. « Preuve existe qu'elle a été à Strasbourg, elle revient donc en quelque sorte au bercail », se plaît à préciser Rémy Voegel.

Le moteur tourne et Rémy embraye sur des anecdotes. Intarissable et jubilant. « Dans ces voitures, une pièce importante était une médaille de Saint-Christophe, que le conducteur implorait avant de démarrer. Les freins étaient la faiblesse de l'engin... ». C'est un camion de dépannage qui a livré à Rémy la 301D. Le jour de son arrivée à Valff, une des



Aujourd'hui réparée, la 301D de Rémy est un véhicule d'exception. Un travail impressionnant pour cet historien passionné de voitures. Photo L'Alsace/Gilbert Mosser

portières s'est détachée, chutant sur le trottoir. Un passant s'est arrêté à la vue de l'épave et s'est exclamé : « C'est pour la casse, je

prends ! » « Surtout pas, lui a répondu le passionné, c'est pour lui redonner une nouvelle vie ! » Et le passant de rigoler « Il est fou ! ». Vraiment.

Travail d'historien

Dans quelle galère s'est mis ce courageux Rémy Voegel ? Allez c'est parti ! Il a fallu rajouter cinq m² de tôle après avoir enlevé tout ce qui était rouillé. L'homme a acheté un lot de bois de frêne, pour changer les pièces abîmées. « Le reste du bois, je l'ai revendu. Les repreneurs se sont précipités car ce bois est très léger, résistant à l'eau, très fin : un fabricant de guitare, un éleveur de chinchillas, des ébénistes... » C'est ce genre d'opération qui a contribué à alléger le budget de la réparation. « La voiture ce n'est pas qu'un tas de

tôle, c'est l'histoire de toute une vie. La voiture prend une autre valeur », sourit l'historien.

Rémy a tout fait lui-même. Pour chaque manœuvre, il prenait des photos, n'étant pas un spécialiste de la mécanique. Ça l'aidait à remonter les pièces. Un grand coup de pouce est venu lorsqu'il a découvert sur Facebook que des personnes suivaient l'évolution des travaux. De complication en encouragements, de conseils avisés en concrétisations, Rémy arrive au bout de l'aventure : « C'est un véhicule d'exception, dommage de ne pas lui donner une nouvelle vie. Je ressuscite un véhicule sans compter ni finance, ni temps ». Heureusement, son épouse est sa première supportrice. Et ça, c'est vraiment précieux.

Historique de la 301 D

La voiture Peugeot du type 301 D que Rémy Voegel a ressuscité est sortie des usines le 8 août 1935. Il en reste très peu en circulation, on peut en voir une au musée Peugeot.

La voiture est équipée d'un moteur 4 cylindres en ligne type SER 4,35, cylindrée 1465 cm³. Alésage course 72 X 90. Régime maximum 4100, puissance 35 à 4 000. Rapport volumétrique 6 avec culasse fonte-6,6 avec culasse aluminium. Capacité Carter 7. Graduation jauge 8. Volume circulation eau 10. Consommation essence 9 à 11 litres aux 100 kilomètres. Consommation huile 0,15 à 0,25 aux 100 km. Particularité 3 paliers sans stabilisateur huile. Puissance fiscale 8 CV. Boîte de vitesse, 3 rapports AV plus une marche arrière. Pneus 140 X 40. Dimension : longueur 4,28 m, largeur 1,50, hauteur, 1,60. Empattement 2,59. Poids : 1 070 kg. Vitesse supérieure : 105 km/h. Autre particularité, il s'agit d'un moteur dit à soupapes latérales (elles se trouvent non pas dans la culasse comme les moteurs actuels, mais dans le bloc moteur aligné à droite des pistons, accessibles par une trappe).

Il fallait effectuer une première vidange au bout de 700 km puis une vidange tous les 1 500 km. Le salaire moyen d'un ouvrier a fait un bond en 1936 après de nombreuses grèves. Le taux horaire passant de 3,30 francs en 1930 à 6 francs en 1940. La semaine de travail passe à 40 heures en 1936.

Si l'on considère un salaire moyen à 5 francs en 1936 on obtient 800 francs mensuels. Il fallait donc 25 mois de salaire pour un ouvrier pour se payer une 301 coupée ou décapotable avec le siège du Spider.

Rémy est un habitué des archives départementales, ce qui lui a permis de dénicher des éléments indispensables. En remontant les possesseurs des cartes grises, il a notamment retrouvé la trace du deuxième propriétaire. Il a donc contacté ses enfants, nourrissant ainsi une belle correspondance.

SURFER restoration.peugeot 301 D coupé pour tomber sur le Forum du club 01.



Rémy Voegel a transformé ce tas de tôle en voiture en état de marche. DR



La 301 D est arrivée à Valff, récupérée chez un collectionneur à Wittisheim. DR