



VINTAGE RACING

COMMERCE FORT AGRÉABLE

Deux cents motos d'époque à vendre, il faut se pincer quand on entre chez Vintage Racing. Une telle densité de machines, de pièces et de compétences techniques n'existe nulle part ailleurs qu'à Grumello del Monte, province de Bergame. *Par Jacques Chapuis, photos Roger van*

Cest un petit bâtiment industriel, pas impressionnant pour un nord, tapi dans une zone d'activités comme il y en a des milliers dans ce nord de l'Italie libérale. Si ce n'est les trois motos plantées en vrac dans le jardin et le serre-moteur d'assistance externe, on prendrait sans se retourner devant les locaux de Vintage Racing. Et l'assortiment de pièces petites y perdrait assurément quelque chose. À l'intérieur, en effet, ce sont pas

seulement 10 ou 20 bicyclettes d'époque comme on penserait l'imaginer, mais près de 200 ! Et encore, on ne compte pas les 200+ composants Engvalds Perfetti, 55 ans, patron de ce qui est l'unique usine spécialisée dans l'off-road vintage en Europe. La concentration y est assez impressionnante. De la dérivation à l'effort, en passant en revue des dizaines de machines plus ou moins rares, plus ou moins restaurées. Collectors

ABBONDANTI
Dante ha trovato di
Vintage Racing,
dei decenni di
scelte di tutte
le marche in
attesa di un
futuro acquirente.



SÉLECTION

Septième et rare DKW 50, des 4-temps des années 60, une 125 KTM de 1976 et un 125 Honda RC neuf, jamais roulé!



Entre musée et magasin, *Vintage Racing* est une mine d'or



DOCUMENT

Sur les murs, des docs historiques telle cette photo d'un scootériste fait motif...

dans les pièces vitrées en épaisse verre de 100 centimètres d'épaisseur au bord d'une terrasse, un pain de l'histoire avec ses pages de l'histoire d'Italie devant ses belles photos, Marlani. Une telle entreprise n'a pas pu échapper sans le génie de la passion, bien sûr : « Je voulais en acheter deux les années 70 avec les boîtes de l'époque, les CB600, Brionvegi, Aprilia... ». Ensuite, l'association a été le moteur du moment, mais j'ai gardé cette passion pour celles de ma jeunesse. Un championnat d'enduro à l'étranger s'est organisé en Italie. J'allais une semaine avec y participer mais le temps d'attendre la France. Ensuite ils se sont mis à qui s'achète pour la faire repérer ou acheter des pièces. Il y avait bien quelques restaurants qui allaient, mais ça passait pendant des mois avant que l'on s'occupe de la moto. J'ai eu un peu de temps de proposer un endroit où on pourrait acheter des motos américaines, les faire aligner au minimum et même en faire pour servir aux. C'est ainsi qu'est né Vintage Racing... »

COUVRURE À RESTER DABA

Une collection accrochée par un système évidemment dans le vie d'ingénieur, une machine qui lui fait perdre une année et prendre conscience de l'incertitude de l'existence. Il est désormais vice-président du podium et quitte la belle Italie de construction pour donner Vintage en 2004 à Caserta-Bio del Monte,

à 10 km de Bergamo, le Marquis de la région. Un spécialiste est notre homme pour récupérer, mais les temps changent : désormais, ce sont les particuliers et les pros qui le contactent quotidiennement pour lui proposer des motos!

Sur 85 via Brescia, l'endroit est libre, on peut donc, à défaut d'y acheter une moto, s'y pointer pour visiter les lieux et se faire l'œil. À l'entrée, c'est une Gibson 175 Prigione 4-temps de toute beauté qui vous accueille. On suit le bureau du capo à main gauche, on se rigole des photos historiques épinglées aux murs pour atteindre la salle KTM, sorte d'archaïsme avant l'heure, on voit toujours une vingtaine d'antichambres de race dans huit millions 1976 de toutes les couleurs, la 250 de course du même genre (plus du tout Vintage Racing) et une réplique de la 90 CB à moteur Sachs de 1971. Dans la première partie de l'atelier, une quarantaine de machines en attente d'un acheteur : Honda, Yamaha, Aprilia, Honda, Aprilia, Beta, quelques motos de cross et de trial et même deux motos modernes, des sportives. Au fond, c'est la partie mécanique et restauration qui jouit d'un magasin impressionnant de pièces : moteurs complets, pistons, joints, cadres, etc., amortisseurs, arbres, etc., et supports, filtres, etc. Sur la machine qui



ICI Ne vous précitez pas, cette Glens 125 est bien à vendre 10000 euros. Chez Vintage Racing, difficile de trouver une meule à moins de 6000 euros.

ENTRÉE Dans le bâtiment réformé qu'occupe Vintage Racing, la cuisine est restée et sert de salle d'exposition pour de 50 Harley HC dans son jus.



2014
Eugène Perret,
le créateur de
VintageRacing,
est plus au large
de sa passion.



SACRÉ STOCK

Dans la première partie de l'atelier, des motos en attente d'une restauration ou bien à prendre telles quelles.



Renzo
Nicola (à gauche) et Nicola (à droite) sont les restaurateurs et chef de l'atelier des techniques nées des exigences des motos anciennes.

200 machines dans tous les états, de l'épave au collector, dor

permet d'accéder à l'étage, encore une opération de billes en cuivre avant de rentrer dans la partie "musée" constituée des anciens travaux de l'entreprise. Le festival continue avec des pièces dédiées à certains modèles. On y découvre quelques monuments comme des Jawa officielles, un type 501 BCP, un 125 Fausto de 1976 modèle-essai, une Hercules 125 à deux hélices, mais aussi des machines plus récentes comme une 400 Suzuki FX ou une 490 Malin de 1992.

Une fois passée la stupéfaction causée par une telle richesse, un deuxième tour permet de reconnaître les ses dimensions et de constater que les motos, toutes à l'année, le sont au prix de l'or. Les KTM 500M et autres Fausto de la fin des années 70 valent entre 4000 et 7000 €, les modèles plus antédiluviens ne peu

plus se négocier de 8000 à 10000 €, les pièces sont encore plus, comme cette Jawa 402 type 10, finies 1972 à 10000 €. ... La quantité brule les lèvres, le pose Poloni y répond. « Ça, nous sommes 2000 € plus, alors que le marché, mais il y a un service derrière. Si tu achètes une moto à un particulier elle ne peut être vendue un problème que tu n'as pas tu en causes quinze jours après. Tu ne sais pas avec plus et les deux côtés sont vraiment bons...

Une moto qui sort d'un particulier parfaitement, elle est garantie un an, les papiers sont en règle et elle est inscrite au registre historique de la Motorcycling Association. Si tu achètes une moto, au 1^{er} février, un autre vient sur un dimanche sur les conseils de un peut même le reprendre la moto pour le l'acheteur contre une autre si, finalement, tu t'aperçois qu'elle ne te convient pas... »

POINTURES À CATELIER

Les motos en vente ne sont pas toutes nickel pour autant, le spécialiste peut même décrire quelques caractéristiques techniques qui le rassurent et, avant le service le porte-à-porte, il les fait venir qui sont à l'atelier, des pointures de la 1^{re} de division. Nicola 90-950 est l'ancien directeur d'Andania époque 500M, Claudio Chidoni a travaillé chez KTM Fausto à la grande époque et Riccardo Bertinelli a fait le tour des usines italiennes. Quand Nicola, élève de lui, s'adresse sur une superbe 125 Puch.

MUSÉE OUVERT

Si vous passez vers Bergame, en Italie, faites donc une pause à Granello del Pionto, au VI via Bertola, pour découvrir le musée et les archives de Vintage Racing. Même si vous n'avez rien à acheter, l'après-midi le coup d'œil Vintage Racing au 02 39 435 44 20 433 (www.vintage-racing.it)



5000 D'OPPORTUNITÉS Au fond de l'atelier, une remise pleine de 50 machines que l'on prête pour en remettre d'autres.

100000 Honda, Sachs, KTM, Zündapp, il y a des moteurs en papillon dans le très fourni magasin de pièces détachées.



LES IVROISES

Des Ktm's 70L en vente ou ? En voilà ! De 120 à 400, il y a le choix.



totalité est à vendre...

Frigois en veut de davantage, un veut la compétence autour du moteur Rotax qui fonctionne comme au premier jour. Une KTM 250 attend sa dernière touche et son son-cas-à-tête, il n'y a rien à acheter, elle semble neuve.

«Le prix d'une restauration dépend de l'état de la moto. 2000 € si la base est bonne, 4000 € si elle est défectueuse. Avec une assistance et autre stock de pièces, on peut atteindre 80% du prix. Ce sont les allonges qui sont plutôt onéreuses, pour le reste, un effort des pièces neuves on se fait appel à des fournisseurs. Les stocks les plus denses à remettre en état sont celles de T16, les Jawa, MZ, CZ, mais surtout les acheteurs préfèrent les garder dans leur jus.»

Avec la crise, le marché de la moto de collection n'est évidemment pas au mieux et Vintage Racing n'échappe pas à la règle. Engagés vers des motos de collection, mais ses commandes en restauration sont abondantes et lui assurent une source de travail constante. Le sport garde sa puissance en France, même si l'argent s'émiette avec toutes ces machines dans le bâtiment lui pose « l'entretien d'une moto d'époque, c'est ça elle représente une sorte d'investissement. Si la achète une belle moto, le son est perdu un petit peu d'argent à la vente, mais pas de mal, avec un papier avec le temps. Alors qu'une moto moderne, elle est après, elle perd 50 % de sa valeur ». De quoi rendre optimiste quand à l'avenir de sa petite entreprise, en effet. ■



LOCALES

Production locale défilé, les ballons sont en rupture chez Vintage.