



Avec courage et talents!

Il y a des histoires d'automobiles qui sont avant tout des histoires d'hommes. Celle de Serge et de sa Glasson Spéciale est exemplaire à plus d'un titre. C'est « grâce » à un manque cruel de moyens financiers que ce jeune homme des années 1960 a construit son petit roadster avec ce qu'il avait sous la main ; et en apprenant sur le tas.

À gauche : Serge Glasson devant une petite partie de ses coupes, glanées au fil des courses de côte et des gymkhanas. À droite : le même Glasson, plus jeune, dans la voiture qui porte son nom. Quarante-deux ans séparent ces deux photos.



C'était en avril 1973, dans le numéro 21 de la revue *Autopop*. Sur deux pages, un certain François Jeanpierre faisait déjà l'historique de cette voiture artisanale. D'autres articles ont parlé à l'époque de la Glasson, dont bien sûr la revue *Échappement*, qui mettait l'accent sur cette auto pas ordinaire.

Serge Glasson est né à Belfort en 1938, d'un père apatride qui travaillait dans le commerce et la réparation de radios, mais qui était également président du Moto Club de Belfort. Le petit Serge fut donc bercé par un fond sonore provenant des échappements des diverses motos passant par la maison familiale. On comprend bien que

quand survint la guerre, les talents de réparateur radio de Roger Glasson intéressèrent hautement la Résistance. Hélas, en 1944, Roger fut fusillé par les Allemands. Serge sera élevé par sa mère. Il avoue : « Tout ce qui bougeait m'intéressait. Pour moi, l'école, c'était trop abstrait. J'étais curieux, je bricolais et, surtout, j'avais un



Premiers essais en châssis pour la Glasson spéciale. Moteur de Dauphine Gordini et cheveux au vent.



Pour visualiser sa voiture, Serge avait confectionné des modèles réduits très précis.



On remarque l'important pare-brise sur la Glasson fraîchement terminée. Nous sommes en 1965.



Serge avec son épouse qui a suivi toute l'aventure de son mari avec enthousiasme.



Casqué, Serge Glasson au départ d'une des quelque 70 compétitions auxquelles il a participé : la course de côte de Sewen en 1967.



Le tableau de bord s'est modernisé, le volant à changé lui aussi et Serge a installé une planche en bois marquée. On remarque sur cette planche de bord, à droite du volant, les initiales de Serge Glasson et le numéro d'ordre 001.

cousin - Marc Dard - qui avait un petit atelier. Il arrivait à résoudre toutes sortes de problèmes mécaniques, et moi je le regardais faire... On m'a refusé mon passage en 6^e, alors je suis entré à l'École Peugeot, à Montbéliard. Il faut savoir que quand on entrait dans cette école,

on devait ensuite 10 ans à l'usine. J'en suis sorti au bout de 9 mois. Je m'ennuyais.» Pendant toute sa carrière, Serge Glasson va faire un grand nombre d'emplois, tous dans la mécanique, passant de Peugeot à l'usine Alsthom, du Garage Renault Belfort à une concession Unic et

Les deux sièges baquets, réglables en profondeur, et, au fond à gauche, on remarque la toute petite portière de la Glasson, ainsi que le petit levier de changement de vitesse et sa grille en aluminium.



Simca, en passant par la réparation des motos BSA et des scooters Lambretta. Passionné de deux roues, il commence à courir en Moto-Cross, et étudie un Racer 500 à trois roues, avant son service militaire. Nous sommes en 1959.

Le temps passe

Deux ans plus tard, Serge n'a toujours pas d'argent pour se payer une auto. Et l'envie de s'en faire une bien à lui le tiraille de nouveau. Non, pas une auto de course, mais un petit roadster, pour rouler le nez au vent. L'occasion de construire sa propre voiture, Serge la trouvera quand une Dauphine Gordini sera accidentée non loin de chez lui. Il rachète l'épave et pense immédiatement à lui installer un moteur central avec la boîte inversée. «J'avais un box à Danjoutin, c'est là que j'ai fait ma bagnole» explique Serge, assis dans sa salle à manger, tous ses souvenirs étalés sur la table familiale. «J'ai acheté du tube serrurier de 20 mm de diamètre, pour réaliser le châssis. Je n'avais pas de chalumeau et c'est mon cousin Marc qui m'en a donné un. Pas de perceuse non plus, tous les trous de la voiture ont été faits à la chignole à main...»

Au final, le châssis pesait 55 kg. Toutes les pièces mécaniques nécessaires à l'élaboration de la voiture - comme le moteur, la traverse arrière, les freins - provenaient de l'épave de la Dauphine!



Pas de numéro de course, mais une montée «pour voir». Nous sommes à la course de côte de Sewen, en 1965. La Glasson débute sa carrière sportive, un peu par hasard. À gauche, le cameraman des actualités.

Et là, dans ce coin de l'Est, par un matin frileux, les premiers tours de roues de la Glasson se feront «en châssis», comme dans les années 1920. «Pour la carrosserie, je m'étais dit que le plastique c'était l'avenir, mais à part quelques fabricants de barques à fond plat, personne ne connaissait ces techniques, dans la région. Alors, je me suis dirigé vers Oyonnax, qui était la capitale du

jouet et de la matière plastique. Là, j'ai rencontré l'ingénieur en chef de la société Convert, un gars «comme ça», s'exclame Serge en pointant son pouce vers le haut. Cet ingénieur le mettra d'abord en garde, en lui signifiant un laconique «vous ne savez pas dans quoi vous vous embarquez...», mais devant l'enthousiasme du jeune homme, il fera ce qu'il pourra pour lui donner



Course de côte de Sewen-Lac d'Alfeld, organisée par l'Automobile club d'Alsace, dans ce décor superbe. C'était en 1966. Comme on le voit, la première calandre était divisée en deux, à l'inspiration des Ferrari du Mans de l'époque 1961-1962.



On fera le parallèle évident entre les roues de Renault 8 qui équipent la voiture, sur la photo du haut, et les gommages qui chaussent la Glasson aujourd'hui.



les clés de cette nouvelle technique moderne. De retour à Montbéliard, Serge réalisera une maquette à l'échelle 1 de sa carrosserie, en utilisant du fer à béton de 4 mm de diamètre... pour constituer un treillis. Dur à plier, mais la technique est bonne ! Petit à petit, il va réduire les carrés ainsi formés, pour terminer par du grillage à poules. « À partir de ce moment, il fallait faire la forme définitive en plâtre. J'ai appelé un copain plâtrier et on a réalisé la forme comme on fait un mur de salle de bains, en retouches successives : enduit, ponçage, peinture... » Et puis, coup heureux du hasard, son patron de l'époque lui propose d'aller travailler sur Annecy, pour fabriquer

des bateaux en polyester... Une occasion à ne pas manquer : « Ce patron m'a même fourni tout le matériel pour réaliser ma carrosserie. »

Homologuée !

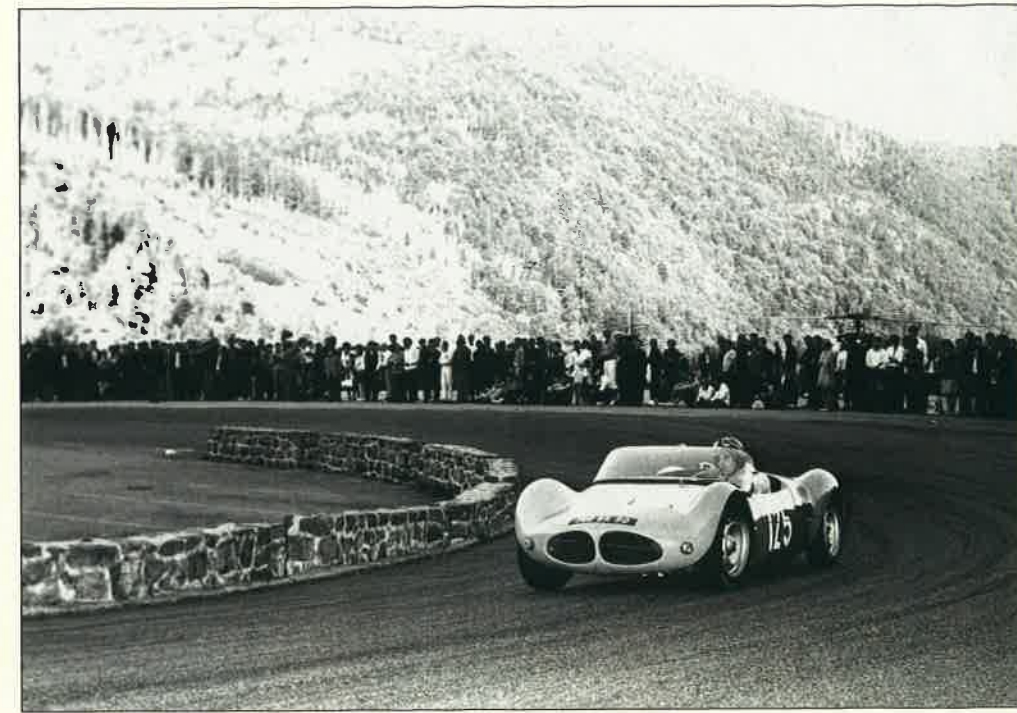
En mars 1965, avec sa voiture non peinte, Serge Glasson était aux Mines pour la faire homologuer. « À l'époque, les phares escamotables n'étaient pas homologables. Je les ai sortis et n'ai pas dit qu'ils pouvaient rentrer dans la carrosserie avec une simple commande... » Pour les tests routiers et de freinage, effectués sur route ouverte, l'examineur, qui était un grand inquiet, n'était pas très rassuré. À la fin du test, tout surpris que la voiture



Course de côte d'Urcy, 1968. Cette belle attitude de la voiture montre que Serge maîtrise parfaitement le pilotage de son roadster, lui qui a été à l'école du moto-cross.



Finalement, après plusieurs moteurs Renault, c'est un 1296 Gordini qui tient bien son rôle en position centrale.



À gauche : la mécanique de la Glasson, le Renault 8 Gordini en 1296 cm³, dans son treillis tubulaire. C'est net, accessible, efficace. Ci-dessus : Serge à la course de côte de Sewen en 1967. Les spectateurs sont nombreux, la route est large, dans ce virage.

freine aussi bien, il lui octroya le certificat tant désiré... qu'il devra néanmoins attendre un an ! « Ma première compétition fut la course de côte de Sewen, en 1965. Je n'avais pas de numéro car j'étais engagé en dilettante, pour réaliser un petit film pour la télévision locale. Je courais alors en moto-cross, mais je n'avais jamais participé à une course d'auto. J'ai demandé à l'organisateur : « Ça me ferait plaisir de faire une montée ! » Et il a bien voulu... J'ai fait la montée juste pour le plaisir, en principe non chronométré, mais j'ai réalisé un bon temps qui m'aurait fait remporter ma classe ! J'avais la preuve que ma voiture était bien née, bien équilibrée. C'était l'essentiel. » Serge se contentera d'un 1 000 cm³ de Renault 8 pour débiter en compétition. Nous sommes en 1966. Au Rallye d'Obernai, il tâte de cette discipline, qu'il trouvera finalement trop dangereuse, puis participe à différentes courses de côte. Il se rend aussi à Dijon pour s'essayer à la course

en circuit. Sur le tarmac de l'aérodrome, il est confronté aux puissantes Abarth 1000, qu'il arrive pourtant à dominer. « Là, j'étais au milieu du beau monde de la course automobile, explique Serge, moi, j'avais juste mis mes chaussures de daim, et un bleu de travail propre ! Et puis mon casque type aviation... Je trainais alors ma barquette avec une vieille Frégate. Plus tard, j'ai eu une Cadillac Glasson Spéciale 1965 (configuration 2007)... » En 1968, c'est un moteur 1100 Gordini qui vient remplacer avantageusement le 1 000 cm³, puis, réglementation oblige, il revient à cette cylindrée inférieure en 1969, pour conserver toutes ses chances de succès dans cette catégorie. En 1970, c'est un 1300 Gordini qui vient se loger à l'arrière de la barquette, et des roues plus larges viennent aider à la tenue de route. Puis, son garage lui prenant beaucoup de temps, Serge commence à abandonner la compétition, par paliers, mais

La partie arrière du roadster bascule pour accéder à la mécanique. En comparant cette photo avec celle de la page précédente, on remarque l'évolution de la carrosserie due aux jantes larges.



FICHE TECHNIQUE

- Moteur : Renault 8 Gordini
- Cylindrée : 1 296 cm³
- Alésage x course : 75,7 x 72 mm
- Puissance : 120 ch
- Alimentation : 2 carburateurs Weber
- Transmission : aux roues arrière
- Boîte de vitesses : à 4 rapports
- Suspensions : R 8 Gordini
- Freins : Disques R 8 Gordini
- Direction : R 8 Gordini
- Roues : 6" à l'avant et 8" à l'arrière
- Pneumatiques : Dunlop HR, en 225/50/15 à l'arrière, et en 185/55/15 à l'avant
- Poids : 550 kg
- Longueur : 344,5 cm
- Largeur : 155 cm
- Hauteur : 80 cm au saute vent
- Empattement : 225,5 cm
- Voies avant et arrière : 155 cm

conserve sa voiture. Voiture qu'il fera évoluer, modifiant les passages de roues pour mettre des pneus encore plus larges. La barquette Glasson n'arrêtera pas d'être améliorée au fil des ans, et subira une restauration complète en 2000, quand Serge prendra sa retraite. Elle est toujours dans le sous-sol de sa maison, prête à partir pour faire un tour du Ballon d'Alsace, si l'envie le prend.

Dominique Pascal, texte et photos
Archives Adolphe Conrath et SG