



Difficile à croire en voyant ces photos qu'une seconde vie était possible pour la "Yellow Grifo".



Seulement environ 400 Iso Grifo ont été construites.



« Quelqu'un vient de dépenser 171 500 \$ pour ce tas de rouille qui a la forme d'une Iso Grifo... »



Avec son toit ouvrant en tissu déchiré, la voiture faisait peine à voir.



HERO

WOLFGANG DIPPOLD ET SON ISO GRIFO

De citrouille à carrosse

Dans le monde de la voiture ancienne, tout est éphémère. L'annonce d'aujourd'hui est la nouvelle d'hier. Dans ce contexte, très peu de voitures se distinguent autant que la "Grifo jaune", peut-être la voiture la plus rouillée de la dernière décennie.

texte Axel E. Catton - photos Niclas von Glahn - traduction Lilian Petitcolin

orsque l'expert Paul Darvill de RM Sotheby's a présenté la "Yellow Grifo" entièrement rouillée aux enchères de la société à Londres, il a bien fixé le cadre : « *Seulement environ 400 Iso Grifo ont été construites, ce qui signifie qu'on a presque jamais l'occasion de faire une telle trouvaille.* » Mais malgré toute une série de magnifiques photos, la diva jaune avec son toit ouvrant en tissu déchiré faisait peine à voir. Estimée 30 à 40 000 livres, pour refléter sa rareté, la voiture a été vendue aux enchères quatre minutes plus tard pour un extraordinaire montant de 128 800 livres.

Le monde de la voiture ancienne n'en revenait pas, et le magazine américain *Auto Week* s'interrogeait : « *Quelqu'un vient de dépenser 171 500 dollars pour ce tas de rouille qui a la forme d'une Iso Grifo, le monde est-il devenu fou ?* » Tout le monde voulait savoir comment une chose pareille avait pu se produire, et plus encore, qui était l'acquéreur du fameux tas de rouille. Nous aussi, alors, nous sommes allés en Allemagne pour rencontrer le nouveau propriétaire et la voiture. Pendant les premières années, l'acheteur Wolfgang Dippold, un Bavarois, a fait profil bas, repoussant les médias et restant même à l'écart des forums internet traitant de la petite marque italienne - qui a cessé d'exister il y a de ça 47 ans - avant de nous accueillir aujourd'hui. Et, dans cet arrière-pays franconien, on découvre alors que l'unité de stockage industriel de Dippold, d'apparence modeste, se mue à l'intérieur en véritable musée. Une douzaine de voitures, des enseignes lumineuses et des images en noir et blanc grand format de voitures et d'usines des années 50 et 60 qui font écho aux voitures garées dans ce local. Il est évident que l'homme a du goût, et de l'argent, que diable lui est-il passé par la tête alors, pour acheter une chose comme ça et, d'ailleurs, où est la

Wolfgang Dippold est le propriétaire de la fameuse "Yellow Grifo" qui a défrayé la chronique.



diva jaune ? Dippold sourit. Il se retourne et ouvre une vitrine qui abrite notamment une Grifo bleue miniature Matchbox. « *Depuis ma petite enfance, la Grifo était une de mes voitures préférées. Quand on jouait au jeu de cartes "Top Trumps", la Grifo les battait toutes. Ma voiture est la VIN 064/D et a été fabriquée le 19 juillet 1966. D signifie destra ou conduite à droite. Toute sa vie, la voiture était au Royaume-Uni, son dernier propriétaire l'avait achetée en 1986. A cette époque, elle était toujours en assez bon état. Mais elle a vite été laissée dehors sous bâche pendant dix ans. Quand le propriétaire est revenu à son projet abandonné, tout était perdu* », nous résume Dippold. Mais pourquoi se lancer dans un projet aussi épique ? « *J'aime les défis, admet l'affable Allemand. Mon travail m'oblige à rester derrière un bureau, alors j'aime l'expérience pratique qui est tout le contraire.* » Et, où est la



Le moteur a été modifié et développe maintenant 350 chevaux.



La voiture a été convertie en conduite à gauche, ce qui a nécessité de profondes modifications.

Le chantier de Wolfgang Dippold a duré plus de trois ans.



Magnifique, l'Iso Grifo est dorénavant dans une magnifique livrée "azzurro metallizzato".

Le chrome brille comme un miroir de salle de bain et le cuir est digne d'un fabricant de meubles italien de haut de gamme.

douce jaune ? Dippold affiche un large sourire en montrant une Iso Grifo bleu clair, conduite à gauche, qui semble tout droit sortir de concession. « Pendant plus de trois ans, on a dû s'occuper de chaque pièce, convertir la voiture en conduite à gauche, faire un tout nouveau plancher, de nouveaux seuils, de nouvelles ailes, une nouvelle face avant et un nouveau coffre. Nous n'avons pu conserver que certaines parties du châssis d'origine, le haut de l'habitacle et des éléments de portes. » A l'intérieur comme à l'extérieur, cette voiture est comme neuve. Le chrome brille comme un miroir de salle de bain et le cuir est digne d'un fabricant de meubles italien de haut de gamme. « Nous avons dû tout convertir en conduite à gauche, ce n'était pas une tâche facile, explique le propriétaire. Dans le compartiment moteur, nous avons dû déplacer la batterie, le moteur d'essuie-glaces, le maître-cylindre de frein et un certain nombre d'autres pièces, utiliser un autre servo de frein, passer l'embrayage d'hydraulique à mécanique, déplacer la colonne de direction et les pédales et bien sûr créer un nouveau tableau de bord en miroir. Nous avons seulement gardé les essuie-glaces, ils essuient maintenant dans le mauvais sens pour une voiture à conduite à gauche mais j'aime bien ça, c'est un rappel de l'histoire de ma voiture. » La plupart des travaux ont été confiés à l'atelier local Auto Sauer de Bamberg qui a aussi travaillé sur quasiment tous les véhicules de Dippold. Cependant, comme Iso Rivolta a cessé d'exister il y a environ cinquante ans, le restaurateur ne pouvait compter sur le soutien de l'entreprise, ce qui a conduit Dippold à travailler en réseau avec des propriétaires, des restaurateurs et des collectionneurs de pièces détachés du monde entier. « Un spécialiste du nord de l'Allemagne a fabriqué le couvercle

de coffre pour nous à partir de zéro. J'ai obtenu les ailes et la partie avant de quelqu'un qui avait commandé deux ensembles en Italie il y a vingt ans, mais qui n'avait besoin que d'un seul. Nous accordons une extrême importance à l'origine dans tous les détails. Le système d'échappement, par exemple, a été construit selon les plans originaux. Livrée à l'origine en "argento indianapolis" avec un intérieur en cuir bleu, l'Iso est maintenant en "azzurro metallizzato", une couleur d'époque, avec un intérieur en cuir crème. » En cours de route, certains éléments ont aussi été améliorés. Le moteur de 300 chevaux de Dippold a été modifié et développe maintenant 350 chevaux avec un carburateur Holley, un collecteur d'admission modifié, tout comme les soupapes et les arbres à cames et le taux de compression a été augmenté. La boîte de vitesses Tremec à cinq rapports remplace celle d'origine à quatre rapports. Le propriétaire a également équipé la voiture d'un système de climatisation, d'une direction assistée électrique EZ et d'un système Hi-fi de haute qualité caché derrière la façade d'origine des années 60. Il n'y a aucun doute, cette voiture n'a pas été conçue pour devenir une pièce de musée mais pour être une merveille à conduire. Pour notre séance photo, le nouveau gardien a poussé l'Italo-Américaine beaucoup plus loin que ce à quoi je m'attendais. Chaque accélération est amusante, il prend les virages plus vite les uns que les autres, freine plus fort après chaque passage. Comme pour toutes ses autres voitures, Wolfgang Dippold a reconstruit cette Grifo pour qu'elle demeure avec lui. Malheureusement, une récente maladie l'a obligé à réduire sa collection de manière significative, et l'Iso est une des voitures dont il devra se séparer. Elle est maintenant en vente sur www.cargold.com.



Seules certaines parties du châssis restent d'origine comme le haut de l'habitacle et certains éléments de portes.