

Un musée de vieilles voitures pas comme les autres

Chefs-d'œuvre à l'emporter

Un musée de vieilles voitures, à Toffen, près de Berne, fait rêver le visiteur mieux que les autres : à la Galerie Oldtimer, les pièces exposées ne sont pas vouées à un immobilisme silencieux, derrière leur cordon de feutre, mais sont toutes à vendre et, de surcroît, en état de marche. Les véhicules, une centaine en moyenne, ne sont ainsi présentés que le temps de trouver acquéreur, ce qui change constamment le visage de l'exposition.

Comment des tacots d'avant guerre ont-ils pu narguer les chantiers de démolition et nous parvenir, prêts à repartir, livrables manivelle en main ? La réponse, il faut parfois la chercher en Allemagne, en Amérique aussi bien qu'en Afrique du Sud.

PHILIPPE NICOLET

Au cours d'un séjour aux Etats-Unis, en 1983, Reinhard Schmidlin, âgé de 28 ans, est séduit par une ancienne voiture, qu'il décide d'importer en Suisse. A son retour, il constate que son véhicule suscite un réel intérêt autour de lui. Une idée germe. Avec un ami mécanicien, il décide de créer, dans une halle désaffectée de Toffen, une galerie de vieilles automobiles, à la fois musée et magasin.

Schmidlin écrit à diverses revues automobiles et découvre l'existence de nombreux clubs de collectionneurs, les uns réunis autour d'une marque précise, les autres intéressés par une époque déterminée.

Grâce à leur attachement

Si l'on trouve encore de vieilles voitures commercialisées en Europe dès leur sortie d'usine, c'est généralement grâce à l'attachement tenace de leur premier propriétaire. Dans les années vingt, quand l'automobile était encore un objet de luxe, les conducteurs lui voulaient des soins particuliers, et dans bien des cas, ne roulaient que parcimonieusement. Certains d'entre eux se retrouvent ainsi au volant de modèles dépassés depuis des années, mais toujours en parfait état de marche.

« A moins qu'elle n'ait été accidentée, une voiture doit en principe pouvoir être réparée durant plusieurs décennies », affirme M. Schmidlin. Mais ce qui la fait partir à la démolition, ce sont des frais de remise en état trop élevés par rapport au prix d'un modèle neuf. Or, certains conducteurs se moquent de ces coûts et pour

des motifs sentimentaux décident de ne jamais se séparer du véhicule auquel ils sont habitués. « J'ai eu connaissance de vieilles personnes qui avaient choisi une fois pour toutes de conserver leur voiture jusqu'à leur mort ».

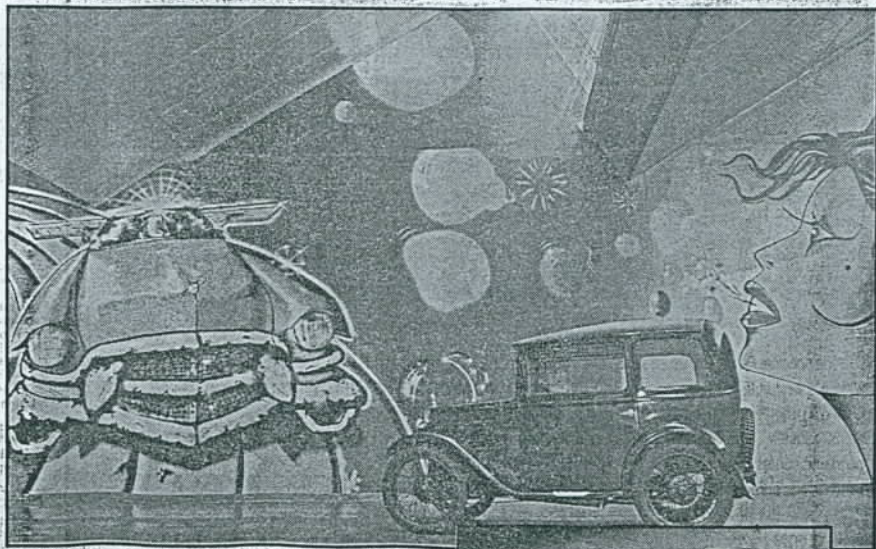
Risible, puis convoité

« Passé un certain stade d'anachronisme, le véhicule à grand-papa commence à faire des envieux. C'est ainsi qu'avant la seconde guerre, déjà, des nostalgiques rachètent les automobiles des décennies précédentes et les conservent précieusement. Depuis lors, bon nombre d'entre elles n'ont cessé d'être bichonnées, repeintes et remises à neuf ».

Mais les vieilles voitures, c'est souvent dans le tiers monde qu'il faut aller les chercher. Là, les coûts de réparation facturés par la main-d'œuvre locale restent infiniment inférieurs à ceux d'une voiture neuve importée. Et l'on trouve ainsi des modèles utilisés quotidiennement qui, chez nous, seraient cotés auprès des collectionneurs.

Parfois aussi c'est la situation politique qui route peu à peu les touristes en musées roulants. En Birmanie, par exemple, où la voiture individuelle n'a jamais été l'une des priorités du gouvernement.

Après le départ des Anglais en 1948, le jeune Etat a vu son économie stagner, rendant prohibitive l'importation de voitures neuves. Puis, lors du coup d'Etat de 1962, le pays a fermé ses frontières, une situation qui n'a guère évolué depuis lors. Résultat, Rangoon, la capitale, est un trésor pour les amateurs de modèles disparus ailleurs. Il



Mélange de couleurs et d'époque à la Galerie Oldtimer : une Austin de 1930 en plein décor psychédélique. Photos de Philippe Nicolet

est fréquent, aujourd'hui encore, de prendre un taxi actionné à la manivelle. Des amateurs européens ou japonais parviennent quelquefois, en dépit d'innombrables difficultés douanières, à acheter et à faire sortir du pays quelques tacots. Parfois, ils échangent un modèle neuf, acheté par bateau, contre une automobile raffolée.

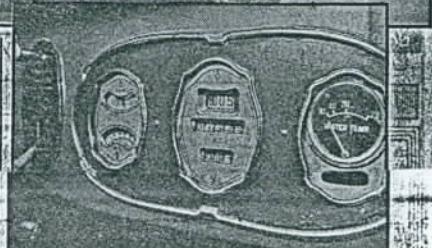
Afrique australe
En Afrique du Sud, les voitures anciennes sont souvent importées de pays voisins puis restaurées avant d'être revendues, notamment à des clubs européens. Ce sont ces clubs, généralement en contact les uns avec les autres, qui fournissent bon nombre de véhicules à la Galerie Oldtimer de Toffen. En dehors d'eux, le musée, grâce à divers articles parus dans les revues spécialisées, au-delà de la frontière, reçoit désormais aussi les

offres de particuliers. Il n'a donc généralement pas à compter dans son budget les frais qu'entraînent les voyages de prospection.

REPORTAGE 24 heures

La grande majorité des modèles que nous acquérons ont encore leur moteur d'origine, explique M. Schmidlin. La tâche de notre mécanicien, consiste à les accorder aux normes suisses de sécurité, ils doivent pouvoir passer l'expertise, au même titre que les autres. Le mécanicien apprend à jongler non seulement d'une marque à l'autre, mais d'une époque à l'autre.

Il arrive souvent que les pièces d'origine doivent être remplacées. Parfois, on



Un tableau de bord des années vingt.

trouve encore leur équivalent sur le marché. C'est le cas notamment des pneus en raison du nombre croissant de collectionneurs, certaines firmes produisent des pneus pour des modèles même sexagénaires.

En revanche, lorsqu'il s'agit de pièces très particulières, comme une vitre ouvrante à l'avant d'un véhicule, nous devons la faire construire artisanalement. Pour que la copie soit conforme, nous étudions des catalogues de l'époque, aux indications souvent précises et détaillées.

Actuellement, une équipe de cinq personnes travaille à plein temps à la galerie de Toffen, qui comprend, outre la halle d'exposition, un atelier et une cafétéria. Grâce aux revenus provenant des entrées, les véhicules peuvent être vendus à des prix relativement peu élevés. On trouve ainsi pour moins de 20 000 francs des modèles de 1930.

Ce n'est pas tant l'âge que l'histoire du véhicule qui dé-

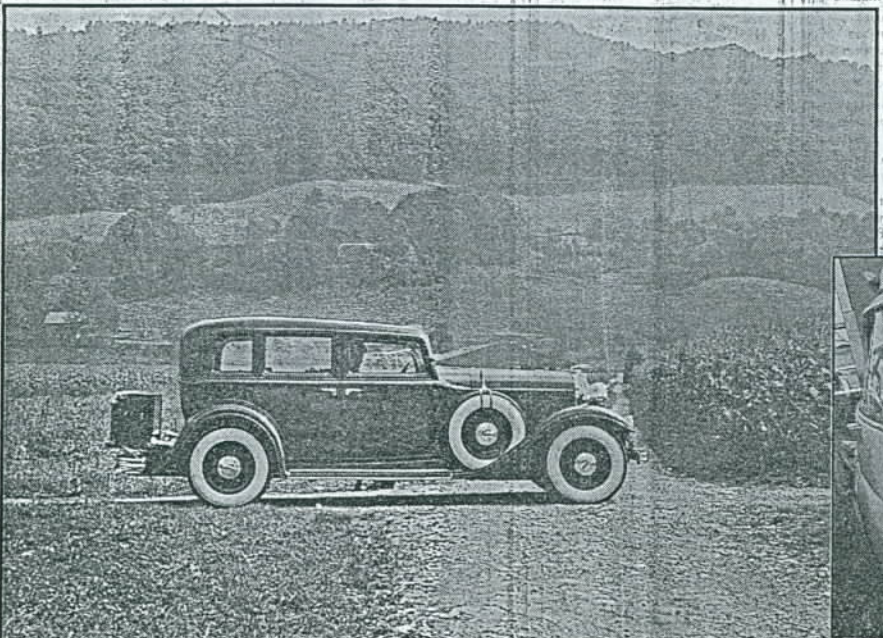
termine sa valeur, explique M. Schmidlin. Certains modèles restent populaires, par exemple à cause d'un film classique ou d'un événement sportif qui a fait leur notoriété, alors que d'autres n'ont guère marqué leur époque. Les modèles luxueux à l'origine se vendent bien sûr plus cher que les petites voitures populaires, fabriquées en grande série.

Commerce exceptionnel

On n'achète pas de tels véhicules à des fins utilitaires et quotidiennes, mais comme objets de loisirs, poursuit M. Schmidlin. C'est d'ailleurs ainsi que ces pièces rares parviennent à survivre en bon état. Un cas d'exception dans le commerce automobile, où l'on n'est pas habitué à voir les objets augmenter de valeur au fur et à mesure qu'ils vieillissent.

Ph. N.

La Galerie Oldtimer est ouverte du mardi au dimanche.



Remise à neuf et prête à reprendre la route.



Le fondateur de la Galerie, Reinhard Schmidlin, dans un «auf-BMW», un véhicule assez courant dans les années cinquante.