



Vous ne vous intéressez donc pas qu'aux anglaises?

Cette Lamborghini Jarama, j'ai attendu 15 ans pour l'avoir. Elle appartenait à un gars à Fribourg, tous les 5 ans je lui téléphonais. La troisième fois, il avait près de 80 ans et il m'a demandé de lui faire une offre...

Vous avez fait des courses?

Avec une Austin Healey Sprite, la première que j'ai restaurée. Lorsque j'ai eu 18 ans, je suis parti avec un copain voir Autant en emport le vent, à Berne. En rentrant, on s'est retrouvé face à un con qui doublait dans un virage masqué. La voiture était détruite, j'étais franc fou. J'ai refait la voiture et j'ai disputé la course de côte St-Antoine-Obermonten, là où Jo Siffert était monté avec la voiture de Jim Clark. A 20 ans, je me suis marié et j'ai tout arrêté.

Vous roulez un peu?

Parfois, je préfère conduire une voiture moderne, en l'occurrence une XKR de 1999. Juste pour être tranquille, car avec une ancienne on est tout le temps en train de regarder la température, la pression d'huile.

Et la Type E?

Avec elle, je tape le 240 sans problème, ou plutôt je tapais... En Suisse, vous roulez à 170 et vous écoutez d'une année de prison. En plus, on vous séquestre l'auto. C'est complètement exagéré.

« C'est la plus belle
voiture du monde »

Jean-Claude Knopf, fan de la Type E

Il manque un circuit en Suisse?

Bien sûr. Dans la Broye on pourrait tout à fait créer un circuit, pour que les jeunes puissent se défouler. Après, sur la route ils sont tranquilles.

Vos clients viennent d'un peu partout?

D'Italie, de France, de Belgique, d'Allemagne, d'Ukraine, de Russie et évidemment de Suisse. Des Chinois voulaient me donner des voitures à restaurer mais il fallait tout finir en deux jours. Pour une restauration, je compte une année, mais s'il faut booster j'y arrive en six mois. En plus, je me charge de l'entretien, des services, des dépannages, etc. Quand un client a un problème, j'y vais tout de suite. C'est sa voiture, son joujou, il faut faire avec.

Combien de Type E sont passées entre vos mains?

Impossible à dire, mais il m'est arrivé d'en avoir 14... Ça fait des années et des années que j'en tripote.



Au pied de ma Jag!

9 heures à l'aérodrome d'Ecuvillens. L'heure du décollage pour Jean-Claude Knopf qui s'apprête à passer une nouvelle journée au chevet de ses Jaguar.

Par Pierre Thaulaz

Auto & Sport: La Jaguar Type E, une longue histoire d'amour?

Jean-Claude Knopf: Ma première Type E était bleu ciel. C'était une série 1 3,8 litres de 1963 qui avait à peine 50'000 km. En 1972, je l'ai échangée contre une Renault 16 parce que je n'avais pas la place pour la poussette. J'en ai été malade! Du coup, j'ai dit à ma femme: «Si j'en trouve une rouge avec intérieur noir, j'achète...»

Et vous l'avez trouvée?

Une Type E de 1966. La voiture était au bord de la route, à Gempenach. Le gars demandait 3'000 francs, je suis allé essayer la voiture, elle roulait en crabe. Je l'ai tout de même achetée et, petit à petit, je l'ai entièrement restaurée.

Vous l'avez toujours?

Oui. On m'en a offert 100'000 euros lorsque l'euro était à 1,65. J'ai tellement regretté la première fois que j'ai décidé de ne pas la vendre.

Et l'aventure s'est poursuivie?

Un jour, un Hollandais m'a demandé de faire l'entretien de sa Type E, une 12-cylindres, et c'est parti comme ça. J'ai commencé par louer une halle à poulets à Rossens, puis j'ai construit ici, avec mon fils architecte. Je me suis installé en 1998, avant de me mettre à mon compte en 2006.

Toutes ces voitures sont à vous?

Non, la plupart appartiennent à des particuliers. Cette Type E vient de Varsovie. Pour le même client, j'ai travaillé sur une Type D Le Mans «long nose» que j'ai eue 20 ans à l'entretien.

La Type E, qu'a-t-elle plus?

C'est la plus belle voiture du monde. Sa ligne est splendide, la Type E coupé 1961 a d'ailleurs été élue voiture du siècle. Je ne regrette qu'une chose, que les roues soient un petit peu trop en dedans. Il les faudrait un peu plus à l'extérieur et un poil plus larges. Elle aurait plus de gueule.

Vous comptez toujours vos heures?

Non ce n'est pas possible. Lorsque j'ai de gros travaux, le prix tombe.

Certains ne regardent pas forcément le prix?

Tout se discute. Certains m'envoient des photos et me demandent: «Combien ça coûte pour l'expertiser?» Mais comment savoir si le moteur ou l'embrayage fonctionne? Est-ce qu'il y a de la rouille? Vous avez intérêt à aller voir la voiture.

Autrement, on peut être déçu?

Un client a acheté sur photos une Type E aux Etats-Unis. La voiture, quand je l'ai levée sur le lift en vue de l'expertise, elle a fait la banane. On rentrait dans l'habitacle depuis dessous. Il a mis 80'000 francs pour la refaire, et ce n'est pas fini.

Mais les photos permettent de se faire une idée?

Parfois. Un autre m'a dit: «J'ai sélectionné quelques Type E aux Etats-Unis, je t'envoie les photos.» La blanche était magnifique, elle valait 60'000 dollars, un prix canon, mais il voulait la bleue, un beau roadster. Je lui ai conseillé: «Regarde, la voiture tourne quand ils ont pris les photos. Le compte-tours indique 2000 tours, la pression d'huile est à zéro et la température est à son maximum. Donc, tu as au minimum joint de culasse.... C'est une poubelle! Et si tu as le moteur à refaire, tu peux être sûr que le reste suit. Prends plutôt la blanche!» Il m'a rappelé plus tard: «C'est un bijou!» Il l'a expertisée, il peut la vendre 130'000 sans aucun souci.

Le bruit du moteur, ça compte aussi?

Celui de la Type E est assez discret. Un moteur Lamborghini, par contre, on dirait un orgue, avec ses 6 doubles carburateurs, ses 4 arbres à cames en tête et ses 350 ch.



Mécanicien de formation – «Apprenti, j'ai travaillé sur les Mini Cooper, NSU TTS, Jaguar, Triumph, Abarth...» –, ancien responsable du parc automobile de la police fribourgeoise et expert FIVA, Jean-Claude Knopf n'ignore rien des dessous troublants – et parfois troubles – des voitures de collection. C'est sous le lift que nous avons retrouvé le patron et unique employé de Retro Sportscar, en train d'inspecter une XK 120.