

PROFESSIONNEL

Retro & Sportscars

10 questions à...

JEAN-CLAUDE KNOPF

Jean-Claude Knopf a effectué ses premières restaurations il y a 40 ans. Parallèlement à sa carrière de mécanicien dans le public et le privé, il s'est occupé de plus en plus d'entretien et de restauration d'anciennes, avant de se mettre à son compte en 2007. TEXTE : JULIEN LOMBARD - PHOTOS : GILLES LABROUCHE



Ce mois-ci, direction la Suisse ! Le garage Retro & Sportscars se situe dans une zone industrielle du canton de Fribourg. Stationnée devant des bâtiments anonymes en métal, une Lamborghini Espada nous met en appétit... tout comme l'accueil du boss. Extraverti et sympathique, Jean-Claude Knopf n'a visiblement pas à se faire violence pour évoquer son activité ! Dans le vaste atelier d'une propreté tout helvétique, nous découvrons des Jaguar Type E à différents stades de leur restauration, une berline Mark 2 ou encore un coupé Maserati Sebring. Tandis que le photographe fait crépiter ses flashes, nous passons dans le vaste salon des époux Knopf. En effet, leur architecture de fils leur a conçu un appartement attendant à l'atelier !

1 Quel a été votre itinéraire professionnel ?

Jean-Claude Knopf : J'ai travaillé comme mécanicien en concession Volvo et BMW pendant sept ans, comme chef d'atelier à la gendarmerie pendant dix-sept ans, comme

mécanicien d'entretien (génie mécanique) dans une école d'ingénieurs pendant dix ans et, enfin, je me suis mis à mon compte en 2007. Les locaux dans lesquels nous sommes ont été construits en 1998 et pendant trois ans, j'ai été à 60% à l'école d'ingénieurs et 40% ici. Mon hobby est ainsi devenu un métier.

2 À quand remonte votre passion pour l'automobile ancienne ?

J-C.K. : Aux années 70. Ma première voiture a été une Austin-Healey Sprite "Frogeye". J'ai ensuite acheté une Jaguar Type E en 1971 que j'ai revendue, faute de place pour y caser une poussette... Je l'ai tellement regrettée que j'en ai racheté une autre tout de suite ! L'aventure a commencé là. J'ai restauré cette Type E, puis une autre pour un client et, petit à petit, j'ai fait des Triumph, Austin-Healey... Je travaillais dans un box, puis deux, avant de louer des locaux de 300 m². Je faisais pas mal de réparations sur des Jaguar XJ6, XJS et autres MG TD. J'ai ensuite fait venir des voitures des États-Unis, voire d'Afrique du Sud, et me

suis fait une réputation dans les Jaguar. Toutes les Type E de la région viennent chez moi !

3 Que faites-vous exactement ?

J-C.K. : De l'entretien, de la restauration et du gardiennage. En général, je n'achète pas de voitures, mais si quelqu'un recherche tel ou tel modèle, je peux le lui trouver ou l'accompagner pour aller le voir. Quand un client me confie son ancienne, je m'occupe de tout. Je sous-traite la carrosserie, une partie de la sellerie et, parfois, une partie de l'électricité. Je fais toute la mécanique, sauf l'usinage (trempage du bloc moteur, polissage du vilebrequin...). Je reçois tout en pièces détachées et je m'occupe du montage, de l'ajustage et du réglage. Je fais aussi, occasionnellement, des préparations moteur : montage d'un volant allégé, d'arbres à cames retaillés, de culasses spéciales, de carburateurs de 45 ou 48 mm, de suspensions renforcées... La Type E représente mon cœur de métier, mais je touche à tout. Comme il n'y a pas d'autres

spécialistes dans le coin, les gens qui ont une ancienne viennent chez moi. J'ai ainsi fait des Mustang, Cadillac, Renault 4 CV, Lancia Fulvia, Mini Cooper et même une Licorne, soit tout ce qui est ancien, des années 50 à 1975.

4 Ce faisant, ne craignez-vous pas de vous disperser et de perdre du temps ?

J-C.K. : Non. Pour la Jaguar Type E, je travaille à la vitesse grand V car je la connais par cœur. Je tombe les moteurs en deux temps trois mouvements ! Quand je ne connais pas une voiture, je la démonte : quand on connaît la mécanique, on sait comment se démonte et fonctionne n'importe quelle voiture. Rien ne me fait peur !

5 Quels sont vos points forts ?

J-C.K. : Spécialiste Jaguar, je connais les Type E par cœur. Même les propriétaires de Jaguar actuelles viennent ici pour l'entretien. Je connais également bien les Lamborghini Espada et Jarama, les Maserati Sebring, les Alfa Romeo Giulia GT... Et puis, je mise sur la qualité. Quand

RETRO & SPORTSCARS

Jean-Claude Knopf,
route de l'Aérodrome 31,
CH-1730 Écuvillens, Suisse,
tél. et Fax +41 (0)26 411 25 69,
mobile +41 (0)79413 48 45,
mail : info@retro-sportscars.ch
site : www.retro-sportscars.ch
Ouvert du lundi au vendredi de 7h30
à midi et de 13h30 à 17h30.
Sur rendez-vous
le week-end.

“ La Type E
représente mon cœur
de métier, mais je touche à tout. ”

je refais des freins, c'est avec des pistons inox pour que ça dure. Les échappements sont également en inox. Enfin, pour chaque restauration, je réalise un CD de 150 photos des différentes phases : il y a tout le dossier de A à Z. Je procède de la même manière pour la réfection d'une culasse ou d'une boîte de vitesses. Cela me fait un dossier technique pour d'éventuelles modifications, tout en me permettant d'être tranquille en cas de réclamations.

6 Quel est le prix d'une restauration chez vous ?

J-C.K. : Cela peut coûter environ 100 000 francs suisses (83 000 €), sans compter le prix d'achat de la voiture. Je demande une année pour refaire à neuf une voiture, délai que je respecte largement.

7 Comment imaginez-vous l'avenir de votre entreprise ?

J-C.K. : Normalement, dans trois ans, je devrais être à la retraite. En fait, je ne serai jamais à la retraite car j'aime ma clientèle et je suis passionné par mon travail : quand je vois une voiture,

je ne peux m'empêcher d'y mettre les mains !

8 Comment voyez-vous l'avenir de la voiture ancienne dans dix ans ?

J-C.K. : Je pense qu'elle va se porter super bien ! Il y a énormément de gens qui s'y intéressent et veulent désormais de belles autos non bricolées, sachant que les placements bancaires ne valent rien. Les gens placent leur argent dans les voitures. Cependant, c'est malsain quand ça devient de la spéculation. D'autant qu'on n'arrive pas toujours à récupérer l'argent que l'on a mis dans une restauration complète ! Certains clients, qui n'ont pas de plaisir à rouler avec les voitures actuelles ou rencontrent des problèmes électriques et électroniques, achètent aussi des anciennes. Avec elles, il n'y a jamais de problème ! L'auto ancienne est devenue un marché porteur. Les expositions sur les anciennes comme celle de Fribourg attirent un monde fou, en provenance de toute l'Europe, y compris de l'Est, de Chine, du Japon... J'ai reçu ici des Moscovites, des Ukrainiens, des Ouzbeks et

j'ai ouvert le marché de l'ex-URSS, même si les routes là-bas ne sont pas encore terribles... Sinon, je pense que l'on va relancer le métier en Suisse : reprendre les carburateurs, refaire les boîtes, les moteurs, l'électricité... On en discute au Vétéran Car Club. Pour cela, il va falloir former des tôliers et des mécanos capables de refaire des moteurs et de les régler.

9 Avez-vous des craintes à l'égard de la réglementation ?

J-C.K. : On ne pourra jamais empêcher de faire rouler les anciennes car elles font partie du patrimoine. Quand elles sont entretenues et réglées, il n'y a aucun problème. Ce n'est pas en sortant quelquefois par an qu'on va polluer le monde. L'industrie pollue, pas seulement l'automobile ! En Suisse, on exige le passeport FIVA, papier fédéral qui atteste que la voiture est d'origine, pour toutes les voitures importées et, dans certains cantons, pour toutes les anciennes. J'effectue moi-même des expertises. Le gars vient et je contrôle tout : moteur, carburateurs, freins, etc.,

pour m'assurer que son auto est entièrement d'origine. Si nous admettons les transformations d'époque (j'ai eu des Alpine 1300 transformées en 1600, avec tous les documents d'époque), ce n'est valable que dans les 15-20 ans de la sortie du véhicule. Si quelqu'un fait une transformation maintenant, c'est d'office une réplique ! C'est la rigueur suisse...

10 En tant qu'amoureux des autos de 1950 à 1975, que pensez-vous des youngtimers ?

J-C.K. : C'est bien qu'il y ait des jeunes qui les collectionnent mais, pour moi, les plus belles GT jamais construites sont antérieures à 1975. Les youngtimers n'arriveront jamais à la hauteur des voitures plus anciennes ! Elles correspondent à une époque où il n'y avait pas de limitations de vitesse, pas d'antipollution. On roulait pied au plancher. Dès qu'il y avait une ligne droite, avec ma première Type E, c'était 200 km/h ! J'ai ainsi déjà mis 15 min pour faire Lausanne-Genève, chose inimaginable aujourd'hui...