

HISTORIC RHÔNE AUTO

Changement d'heure



• **Le mot du Président.**

Chers amies et amis

Mars, c'est le mois du changement d'heure qui nous indique que les beaux jours arrivent. Le 29 mars nous reprendrons nos sorties, cette première nous conduira au musée du Chapeau à Chazelles sur Lyon, puis nous nous retrouverons pour déjeuner au Bistrot de la Poste à Saint Galmier.

Les articles de ce numéro sont surtout consacrés à la restauration, parfois avec excès, des voitures anciennes.

- Plaidoyer pour l'authenticité par un passionné depuis 40 ans
- Les concours d'élégance bling-bling.
- Le retour du 90km/h sur les routes. Article paru dans le Figaro.
- Le kilométrage est -il le seul facteur à prendre en compte pour une ancienne ?

Humour du dessinateur Serre

Bonne lecture

- **Restaurations parfaites, plaidoyer pour l'authenticité**



Oui, les restaurations parfaites m'ennuient. Je sais, c'est un blasphème. Dans un monde où tout doit être "comme neuf", je devrais admirer ces voitures anciennes restaurées « à neuf » jusqu'au dernier boulon bichromaté. Mais devant certaines carrosseries impeccables, polies-lustrées au coton-tige, j'ai surtout envie de bailler.

Tout y est trop lisse, trop clinique, trop... mort. Ces autos n'ont plus rien à dire. Elles posent. Elles ne vivent plus. Une voiture de collection ne devrait pas ressembler à un mannequin siliconé. Une voiture de collection, c'est le patrimoine. Elle devrait avoir un regard fatigué, une odeur de cuir râpé, un tic de démarrage qui la rend unique. Comme le regard d'un marin qui a fait plusieurs fois le tour du monde. Bref elle devrait raconter quelque chose.



La perfection, ce virus moderne

Notre époque n'aime pas les rides. Ni sur les visages, ni sur les carrosseries. Alors on sabre, on repeint, on botoxe, on refait, on "refabrique à l'identique". À force, les voitures deviennent des clones sans passé. Et derrière cette frénésie de perfection, il y a un petit marché « *pardon, une industrie bien huilée ; le restaurateur, le sellier, le carrossier "concours d'élégance"* qui refont à prix d'or des autos qu'ils ne conduiront jamais. Des autos de vitrine, destinées à dormir sous housse microfibre dans un garage climatisé et être transportées à Rétromobile, par camion fermé. C'est le comble du paradoxe : on dépense une fortune pour effacer les défauts d'une voiture dont la beauté tenait justement à ses cicatrices.

Une voiture ancienne n'est pas une œuvre d'art figée

Les concours d'élégance ont fait croire qu'une voiture restaurée devait être "*plus belle que neuve*". Mais à trop vouloir plaire aux jurys, on finit par trahir la route. Une voiture, ce n'est pas un tableau. Ce n'est pas fait pour être encadré. C'est un objet vivant, mécanique, avec des humeurs, des bruits, des odeurs. Une voiture est faite pour rouler. Et le charme d'une ancienne, c'est justement qu'elle n'est pas parfaite.

Une DS un peu terne, une Alfa qui vibre, une 2CV qui penche légèrement à gauche : ça, c'est la vraie poésie.

Certains collectionneurs ont même érigé la patine en véritable philosophie. Et je partage totalement cette vision.

La patine, c'est la vérité

La patine, ce n'est pas de la saleté. C'est la mémoire du métal, du cuir, du temps qui passe.



C'est la peinture passée par cent soleils, le cuir qui garde la trace du coude du conducteur, la vis qu'on a serrée dix fois avec la même clé, le chrome doucement piqué...



Chaque défaut est une anecdote. Chaque bruit, un souvenir. Je préfère une vitre de custode un peu rayée avec un sticker décoloré survivant des 70's à une vitre de custode tout neuve et un sticker neuf reproduit « à l'identique ». Ben non, ce n'est pas « à l'identique ». C'est un neuf ...

Effacer tout ça, c'est un peu comme vouloir restaurer un vieux vinyle en fichier MP3:

propre, net, sans souffle et sans émotion. D'ailleurs, le vinyle fait un retour en force. Mais c'est un autre sujet...

Et puis, soyons honnêtes...

Derrière les "*restaurations concours*", il y a souvent un peu d'égo et beaucoup de business. Ces voitures "plus neuves que neuves" ne sont plus des objets de passions, ce ne sont plus les souvenirs de nos week-end chez nos grands-parents, ils sont devenus des placements.

Conclusion : la beauté du vrai

La restauration sauve des voitures promises à la rouille. Mais il faut savoir laisser un peu de vrai dans le beau. Les imperfections sont des signatures. Et la perfection, est une forme d'oubli. Parce qu'à force de vouloir tout corriger, on finit par effacer ce qu'on aime vraiment la vie dans la matière, et la vérité sous la peinture.

Mais chacun peut avoir un avis différent.

Article écrit par Philippe passionné depuis 1985

• **Future destination pour les amateurs de concours d'élégance**

Les 30 et 31 janvier 2026, la surface gelée du lac de Saint-Moritz, l'ultra chic station Suisse d'Engadine, a été comme chaque année le théâtre de l'I.C.E, Concours International d'Élégance.

Cette exposition en plein air rassemble des voitures classiques rares et précieuses, que les collectionneurs les plus avisés du monde ont déplacé vers la station la plus huppée de Suisse. L'événement présente des voitures anciennes magnifiquement restaurées, des voitures de course d'avant-guerre aux voitures de sport emblématiques du 20ème siècle. Les voitures sont exposées sur la glace et conduites lors de tours de démonstration, ce qui permet aux visiteurs de les voir en mouvement dans un décor montagneux.

L'I.C.E allie l'histoire de l'automobile au glamour de l'hiver. Les visiteurs : la Set-jet, pilotes de F1, croqueuses de diamants skiant en visons blancs, habitués du luxe planétaire des palaces, peuvent se promener parmi les véhicules s'entretenir avec les propriétaires et collectionneurs, et prendre des photos de voitures rarement vues en dehors des collections privées.

Le cadre du lac gelé ajoute un attrait visuel distinctif et l'air vif de l'hiver permet de passer une journée rafraichissante et chère en plein air. Inquiets disent-ils entre eux de ne plus pouvoir rouler un jour sur un lac gelé si le réchauffement climatique se confirme, mais leurs voitures polluent moins que les jets privés utilisés pour rejoindre Engadine.

Conseils d'initiés suisses pour les futurs visiteurs (ironique)

Portez des chaussures chaudes et isolées vous devez rester debout sur la neige et la glace pendant de longues périodes.

Arrivez tôt pour éviter les foules nombreuses et pour obtenir des photos sans obstacle. Apportez des lunettes de soleil, car la lumière du soleil se reflétant sur la neige et la glace peut être intense.

Combiner la visite avec un déjeuner A St. Moritz avant ou après la visite des expositions et prévoyez pour cela carnet de chèques et cartes bancaires en conséquence...





- **Le passage au 80 km/h, un échec au coût amer**



Pas moins de 52 départements y ont renoncé pour repasser au 90 km/h sur le réseau départemental. La mesure imposée par Edouard Philippe provoquant une colère noire dans le pays et déclenchant le mouvement des « gilets jaunes ».

Le 80 km/h, qui a détrôné le 90 km/h sur le réseau départemental français en 2018, est aujourd'hui en perte de vitesse. Huit ans après sa mise en œuvre, la mesure qui avait creusé la fracture entre le monde rural et le monde urbain est même moribonde.

Décompte implacable : c'est désormais plus de la moitié des départements en métropole qui ont délaissé le 80 km/h pour revenir au 90 km/h.

Après la Haute-Marne toute première à être repassée au 90 km/h, suivie de la Corrèze, du Cantal et de tant d'autres, l'Eure vient de changer ses panneaux, devenant le 52e département à jeter l'éponge. Après tant de reculades, le 80 km/h imposé par Édouard Philippe, alors premier ministre, apparaît comme un fiasco. « Cela a été une véritable erreur ! J'en voudrai toute ma vie à Édouard Philippe de cette intransigeance ! », fulmine Pascal Coste, le président de la Corrèze.

Ce retour à la règle ancienne du 90 km/h avait d'ailleurs très vite été rendu possible. Moins d'un an après la généralisation du 80 km/h, un assouplissement avait

été voté en urgence pour tenter d'éteindre la colère des « gilets jaunes ». Avec l'assentiment du président de la République, qui s'était désolidarisé de son chef de gouvernement, le feu vert avait été donné aux départements qui le souhaitaient de pouvoir relever la vitesse.

Mais, aujourd'hui, le retour au 90 km/h se réalise en ordre dispersé, tout se faisant à la carte. Chaque département peut choisir le dosage homéopathique, en réintroduisant le rehaussement de la vitesse par petites touches, ou bien opter sans transition pour le tout 90 km/h.

Ainsi le Gers a choisi la ligne minimaliste en procédant par étapes : sur ses 3 560 km de réseau départemental, le 90 km/h, qui avait été réintroduit sur 350 km de routes en 2022, vient de gagner du terrain sur 220 kilomètres supplémentaires. Soit « 16 % de ses routes où l'on peut désormais un peu plus accélérer », calcule la Ligue de défense des conducteurs (LDC), qui, favorable à l'ancienne vitesse, tient à jour une carte du pays sur ces changements. Comme le Cantal ou encore la Corrèze avant lui, le département de l'Eure a opté pour un choix radical.

Dans ce fief de l'actuel premier ministre, Sébastien Lecornu, qui fut président du département, maire de Vernon mais aussi ministre d'Édouard Philippe, c'est tout le réseau secondaire départemental qui est revenu au 90 km/h. Seuls quelques rares tronçons, qui traversent des villages ou sont jugés dangereux, en sont exclus. Pour ceux-là, les automobilistes ne peuvent dépasser les 70 km/h.

Pour le monde rural, qui a besoin de ses voitures, le 80 km/h a été vécu comme une marque de mépris que lui portait le pouvoir parisien qui ignore tout de sa vie. ». Le directeur de la mobilité de l'Eure déclare « *Il faut avoir le courage de revenir sur une règle qui ne fonctionne pas ; on avait vendu à Édouard Philippe une mesure qui sauve des vies et cela ne s'est pas vérifié. Cela devait créer un électrochoc comparable à celui provoqué par le port obligatoire de la ceinture de sécurité et réduire de manière drastique le nombre de tués.* » La baisse avait même été évaluée : 400 morts en moins chaque année en France. On en est loin...

Après tant de départements qui ont tourné le dos au 80 km/h, Pierre Chasseray, le délégué général de 40 millions d'automobilistes, demande le retour généralisé au 90 km/h afin, dit-il, d'obtenir « une meilleure lisibilité et une meilleure compréhension de la loi »

Le Figaro 17/2/26

- **Le kilométrage : le chiffre idiot qui a pris le pouvoir sur la voiture de collection**



Il fut un temps, pas si lointain, où le kilométrage d'une voiture ancienne n'était qu'une information parmi d'autres. Un détail. Une donnée brute, parfois approximative, souvent invérifiable. Aujourd'hui, c'est devenu un fétiche. Un totem. Un juge de paix. 100 000 km ? Trop. 150 000 km ? Fuyons. 200 000 km ? "Épave", même si le moteur tourne comme une horloge suisse.

Bienvenue dans l'ère de l'obsession du kilométrage, ce moment étrange où un chiffre affiché derrière une vitre en plastique a pris plus d'importance que l'état réel de la mécanique, l'historique d'entretien ou la cohérence globale de l'auto. Et si on disait les choses franchement : cette obsession est en train de tuer ce qui faisait le charme même de la voiture ancienne.

Le kilométrage : une invention moderne appliquée à des voitures anciennes

Le premier problème, c'est qu'on applique une grille de lecture contemporaine à des voitures conçues dans un autre monde. Dans les années 50, 60 ou même 70, personne ne parlait de "kilométrage certifié". Les compteurs à cinq chiffres repassaient à zéro sans prévenir, les carnets d'entretien étaient approximatifs, et la notion même de "traçabilité" n'existait pas. Une Peugeot 404, une Mercedes W123, une Saab 900 ou une Jaguar XJ n'étaient pas pensées pour devenir des objets de spéculation. C'étaient des machines à rouler, parfois beaucoup, parfois longtemps, souvent les deux.

Exiger aujourd'hui d'une voiture de 40 ou 50 ans qu'elle affiche moins de 80 000 km, c'est comme reprocher à un arbre de n'avoir pas poussé. C'est absurde.

Le fantôme du "faible kilométrage" : une illusion rassurante

Un chiffre bas donne l'illusion que le moteur est neuf, que la boîte est préservée, que les trains roulants sont "comme neufs", que la voiture a été aimée, choyée, protégée. Une ancienne qui roule peu, très peu, est une voiture qui a parfois passé des années sans démarrer, qui a vu ses joints sécher, ses durites durcir, ses circuits s'encrasser, qui a été stockée "au sec" mais sans vraie maintenance. Le faible kilométrage n'est pas un gage de santé. C'est parfois même un signal d'alerte déguisé.



180.000 km bien vécus valent mieux que 60.000 km mal compris

Une voiture ancienne qui a roulé régulièrement est une voiture qui a vécu dans son élément naturel. Les moteurs aiment tourner. Les boîtes aiment passer des rapports. Les freins aiment être sollicités. Les joints aiment être lubrifiés. Une voiture qui roule, c'est une voiture qui est entretenue, qui est fiabilisée.

Un six cylindres Mercedes avec 220.000 km et un historique limpide sera presque toujours plus fiable qu'un modèle "sorti de grange" à 70.000 km, immobilisé depuis quinze ans. Mais ça, ça demande de lire des factures. De parler avec le vendeur. De comprendre une auto. Bref : de faire un effort.

Le kilométrage est devenu un raccourci mental... et un outil marketing

Soyons honnêtes : le kilométrage est devenu une arme de vente massive. "Seulement 84 000 km !" "Kilométrage exceptionnel pour l'âge" "Auto rare, très peu roulée". Peu importe que le moteur ait été refait, que le bloc compteur ait été changé,

que la voiture ait changé trois fois de pays, que personne ne puisse expliquer pourquoi elle n'a presque jamais roulé. Le chiffre est là. Et il fait le travail. Dans un marché saturé d'annonces, le kilométrage est devenu le titre accrocheur, le clic facile, l'argument qui permet de demander 20 ou 30 % de plus sans rien prouver.

Les experts le savent : le kilométrage est souvent le dernier des critères à prendre en compte

Parler avec un vrai spécialiste. Avec un motoriste. Avec un restaurateur. Avec un vendeur qui voit passer des autos tous les jours. Ils te diront tous la même chose : le kilométrage arrive après l'état général, l'usage, l'entretien et la cohérence de l'auto.

Soyons francs : oui, le marché aime les faibles kilométrages. Oui, certaines ventes aux enchères entretiennent ce fétichisme. Mais vouloir absolument acheter une voiture ancienne comme un actif financier, c'est oublier une chose essentielle : une voiture n'a de valeur que si elle fonctionne, roule et procure du plaisir. Sinon, autant acheter une montre sans mouvement.

Un moteur refait à 140.000 km est souvent plus durable qu'un moteur "d'origine" à 90.000 km vidangé deux fois dans sa vie. Une boîte révisée vaut mieux qu'une boîte "jamais ouverte". Une auto qui a roulé tous les étés vaut mieux qu'une auto "hibernée" pendant vingt ans. Une Porsche qui a avalé de l'Autobahn vaut mieux que celle qui n'a servi qu'à aller au resto le dimanche midi pendant 20 ans.

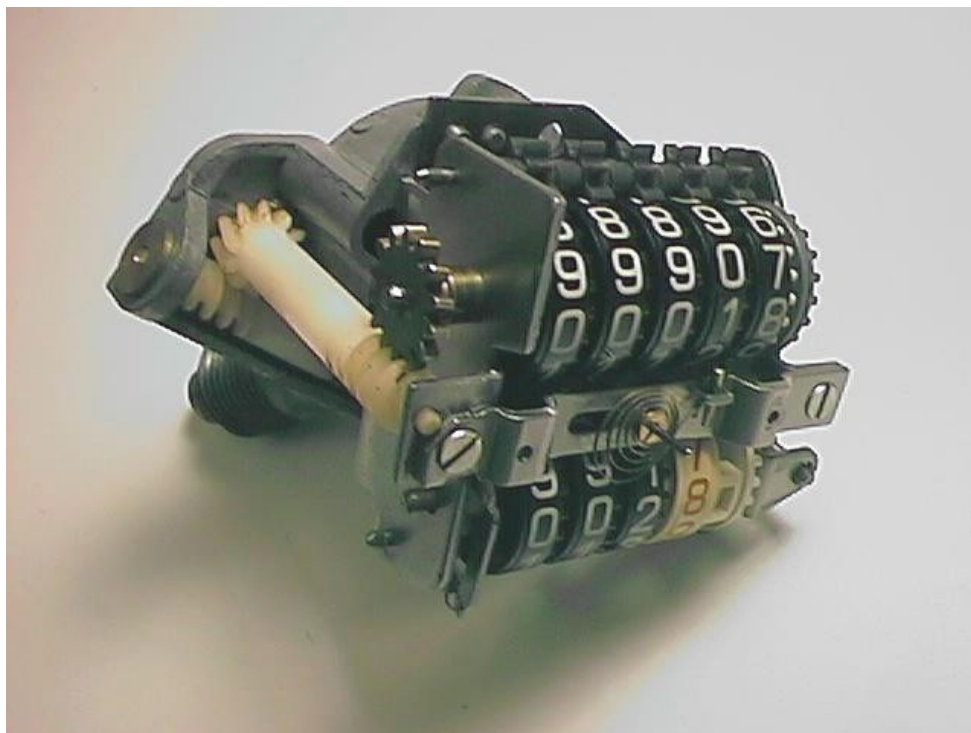
Mais ça, ça ne rentre pas dans une ligne d'annonce...



Le drame silencieux des voitures qui ne roulent plus

Cette obsession a une conséquence directe, et elle est dramatique : les voitures ne roulent plus. Des autos parfaitement utilisables deviennent des objets figés, préservés à l'excès, de peur de "faire grimper le compteur". On hésite à partir en week-end. On évite les longs trajets. On choisit la remorque plutôt que la route. Une voiture ancienne qui ne roule pas devient fragile. Puis capricieuse. Puis pénible. Puis invendable autrement que comme "projet". Tout ça pour préserver un chiffre.

Le kilométrage, cette fausse science exacte



Autre réalité qu'on préfère ignorer : sur une ancienne, le kilométrage est rarement fiable à 100 %. Bloc compteurs changés. Compteurs bloqués ou cassés. Compteurs qui ont fait un ou deux tours de cadran. Compteurs réparés, Remplacement miles/kilomètres à l'importation, etc ... Même sans malveillance, le chiffre est souvent une estimation. Une approximation. Un ordre de grandeur. Le traiter comme une vérité absolue relève plus de la croyance que de la mécanique.

Ce qui fait la valeur et l'intérêt d'une voiture ancienne, ce n'est pas son compteur. C'est sa cohérence globale, son état mécanique réel, la qualité de ce qui a été refait (ou pas), son usage passé, la logique de son histoire
Une auto qui raconte quelque chose. Une auto qui démarre, roule, freine et inspire confiance. Une auto qu'on a envie d'utiliser, pas de surveiller.

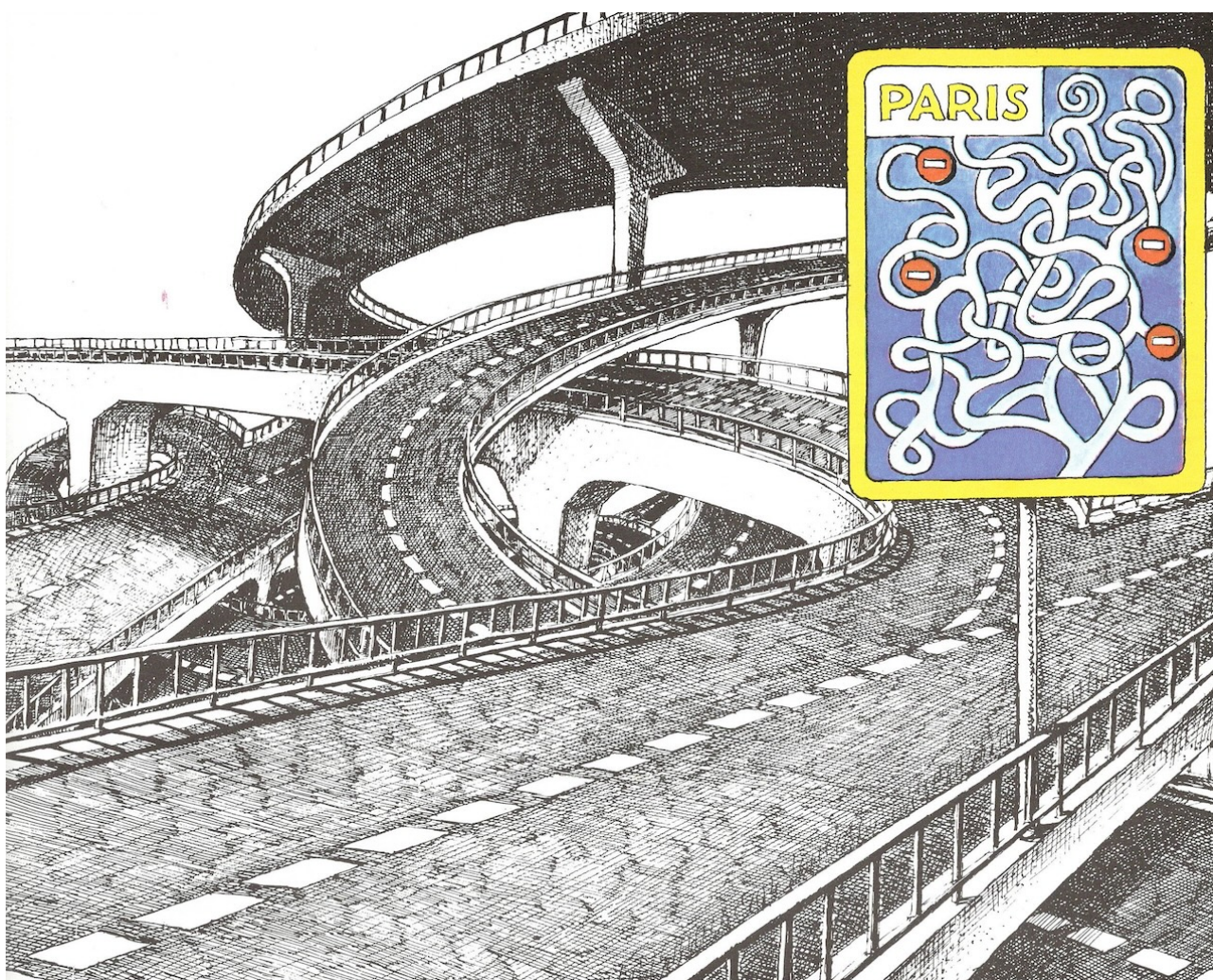
Le vrai luxe aujourd'hui : une ancienne qu'on ose conduire

Le vrai luxe, ce n'est pas une auto à 45 000 km "matching numbers" qu'on sort deux fois par an. Le vrai luxe, c'est une ancienne qui démarre sans stress, qui prend la route sans calcul, qui accepte les kilomètres sans culpabilité. Une voiture qui a dépassé le stade du fétiche pour redevenir ce qu'elle a toujours été : un moyen de transport passion.

Une voiture ancienne n'est pas une action spéculative, ni un chiffre sur un compteur c'est une mécanique vivante. Elle mérite mieux que des fantasmes de tableur et des annonces obsédées par des kilomètres parfois imaginaires.

Alors oui, regardez le kilométrage. Mais surtout, regardez ce que la voiture raconte quand elle roule. Le reste, c'est du marketing pour collectionneur anxieux.

- Humour



Rédaction & Réalisation
Yves Morin - Serge Rey