

Du rêve à la réalité

Les coulisses du Salon de l'Auto de Genève ou comment rassembler 40 voitures historiques

Dans notre newsletter Contact XK 001, vous avez lu l'article du VCCSR (Veteran Car Club de Suisse Romande) qui relatait la tenue du dernier Salon de l'Automobile de Genève et donnait la part belle à l'exposition Classics Gallery, commémorant les 100 ans de l'internationalisation du Salon. **Merci encore au VCCSR et à son rédacteur Jean-Marc Kohler**, passionné comme nous tous par les anciennes, de nous avoir autorisé la reproduction intégrale de l'article.

Mais vous n'avez peut-être pas réalisé que l'initiateur et organisateur de cette Classics Gallery, qui a tout de même rassemblé 40 voitures d'exception dont plusieurs modèles uniques, est un membre suisse de notre club Jaguar Exclusive XK, Jean-Pierre Mitard (230).
Laissons-lui nous livrer dans la suite de cet article la genèse de ce projet.

Rêve de gosse...

Gamin, j'ai joué des heures entières avec mes Solido et Norev 1/43^{ème} !

Adolescent, j'ai lu et relu les livres de référence de mes marques préférées.

Mais un rêve trottait dans ma tête, faire un musée de voitures historiques, tandis que mon père, archéologue, réalisait le musée départemental du Val d'Oise à Guiry-en-Vexin.

... pour adultes

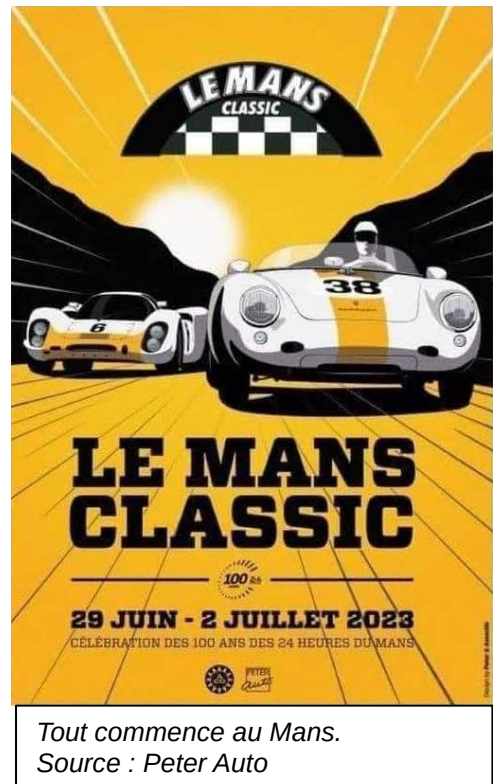
En 2024, j'ai partiellement réalisé ce rêve en commémorant les 100 ans de l'internationalisation du Salon de l'Automobile de Genève !

La rubrique Classics Gallery de Contact XK m'offre l'opportunité de partager avec vous ce projet et notre passion commune des belles anciennes. Je vais vous raconter en de nombreux épisodes comment j'ai réalisé cette folie, qui a régalié les yeux de plus de 170 000 visiteurs. Merci au Comité pour la confiance !

D'une rencontre fortuite ...

24 Heures du Mans Classic 2023, je croise au bord des paddocks, Sandro Mesquita, directeur du Salon de l'Auto de Genève, un de mes jeunes et brillants collaborateurs au début des années 2000. « Qu'est-ce que tu fais là... Et toi... », une discussion à bâtons rompus s'engage, interrompue par les vrombissements des bolides. Rapidement, on échange sur la Salon de Genève et je tends la perche à Sandro, lui suggérant de marquer le retour du Salon après 4 ans d'absence par une rétrospective historique.

« Pourquoi pas, ça tombe bien, on va fêter les 100 ans de son internationalisation... fais-moi un mémo » est sa réponse.



... à un projet improbable

J'envoie mon mémo de 2 pages à Sandro, un peu comme une bouteille à la mer, à mon retour des 24 Heures du Mans Classic. Et là, plus rien pendant un bon mois, jusqu'à un message de Sandro « Intéressant ton projet, il faut qu'on se parle ». Après un échange stratégique, un second mémo (40 pages Powerpoint) suit quelques jours après, et de nouveau plus rien jusqu'à la fin de l'été, si ce n'est un accusé de réception et des remerciements. A la décharge de Sandro, il prépare pour octobre son premier Salon de l'Auto à Dubaï, fruit d'une collaboration qu'il a initié avec les Émirats.

Raconter mon histoire de l'automobile

Je relance Sandro en septembre et à sa demande j'affine le projet, qui dans ma tête prend la forme, non pas d'un alignement de voitures, mais d'une histoire de l'automobile. D'ailleurs, à ce stade, pas une voiture n'est mentionnée dans mon mémo à Sandro, juste quelques références, mais surtout un concept d'exposition et pourquoi le Salon devrait y adhérer. Mon idée est de raconter mon histoire de l'automobile mondiale et le rôle du Salon de Genève au travers de 20 voitures emblématiques. Rien que ça !!! Le concept s'affinera et finira à 40 voitures, dont 20 annoncées en 1^{ère} mondiale au Salon de Genève. Mais nous n'y sommes pas encore. Nous sommes fin octobre et pas de nouvelles. Les carottes sont cuites !

Tavira - Portugal, 3 novembre 2023, 17h

Fin octobre, Sandro Mesquita m'informe qu'il veut me rencontrer, mais je suis en vacances. Nous convenons d'un rendez-vous téléphonique, auquel participe aussi Melissa Masurel, directrice de la stratégie du Salon. Je me dis qu'il me sera poliment annoncé que le projet ne se fera pas, mais qu'ils ont besoin de volontaires comme moi pour je ne sais quoi... Je me revois encore à Tavira au Portugal, installé dans une voiture, face à l'Océan, avec de quoi prendre quelques notes, ayant prévenu Marianne et nos amis que je les rejoindrais 15 minutes plus tard. Dès le début de l'entretien, je comprends que la collègue de Sandro veut savoir ce que j'ai dans le ventre, et si le projet tient la route. Sandro me connaît certes et sait que je ne m'engage jamais à la légère. Mais je suis un inconnu dans le microcosme automobile, et de surcroît, je l'ai bien précisé dans les différents mémos, *je fais ce projet pour le plaisir, en bénévole, mais de manière professionnelle*. Tout ce qu'il y a de plus suspect dans le monde d'aujourd'hui, vous en conviendrez....



Les 3 protagonistes 6 mois plus tard : de G à D : JP Mitard, Sandro Mesquita, Melissa Masurel.
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon

On s'est mal compris....

Au bout de 15 minutes, Sandro et Melissa se concertent manifestement et m'annoncent « C'est bon, on y va » et je leur réponds « Parfait, on a 15 mois pour préparer ce projet ! » ... Silence de mes interlocuteurs, puis Sandro, mal à l'aise, prend la parole « Jean-Pierre, on s'est mal compris, le Salon c'est dans moins de 4 mois !!! On fait quoi ? ». Sans douter de rien, je leur réponds « Ben, on y va, on n'a pas le choix... ». S'engage une discussion très stratégique, avec la fixation d'objectifs et d'un planning, et on convient d'un rendez-vous pour le 22 novembre. Je sais ce qu'il me reste à faire...

Finies les vacances, il faut trouver les voitures

Je ne pense plus qu'à ça. Quelles voitures pour illustrer mon histoire ? Comment les trouver ? Comment convaincre des prêteurs potentiels ? J'ai bien des amis collectionneurs, mais tout de même... Et il faut des voitures d'exception à la hauteur du Salon de Genève et des ambitions stratégiques que j'ai énoncées. Activer mon réseau est impératif, mais il va falloir élargir ce réseau d'amateurs de vétérans, et s'engager dans un chantier qui chaque jour deviendra plus colossal. Je commence à réaliser dans quoi je viens de m'embarquer, mais je dois y aller, je n'ai plus le choix.

Le timing est de la partie

Epoqu'Auto à Lyon tombe bien et j'y suis dès l'ouverture le 10 novembre. Je fais une immersion en apnée le premier jour, allant de stand en stand, de club en club, affutant mon discours et ma présentation Powerpoint d'heure en heure. C'est bon, j'aurai la Renault 16, peut-être la Matra Simca Rancho et la Citroën SM, tout comme la Ford Modèle T... Pour la Mercedes 300SL, un ami bordelais du club me présente au Président du club Mercedes France, mais rien n'est sûr. Bon, c'est un début, mais je suis loin du compte...



Epoqu'Auto tombe à point nommé.
Source : Club des Amateurs des Automobiles Anciennes

Il me faut de l'exceptionnel

Samedi matin, à l'ouverture d'Epoqu'Auto, je file directement sur le stand du musée Schlumpf avec une seule idée en tête, un trophée : LA Bugatti Royale Coupé Napoléon. Ma tactique est simple : *si je n'entre pas par la porte, ce sera par la fenêtre...* En clair, j'arrive sur le stand *mors aux dents* ! Les deux responsables de la communication du musée Schlumpf sont sur le stand, m'accueillent avec le sourire, puis écoutent médusées ma demande « ... Vous dites, la Bugatti Royale, euh, vous savez, c'est un patrimoine national... Vous comprenez, la Joconde en quelque sorte... » « Ben oui, c'est la Joconde que je suis venu chercher, rien d'autre... » est ma réponse.

Je ne leur laisse pas le choix, je m'installe dans un fauteuil du stand, j'ouvre mon lap top et je les convie à s'asseoir... chez elles !!! Je sens bien qu'elles aimeraient me voir déguerpir.... Et puis, la confiance s'installe, le charme s'opère peut-être... (Arrête JP...). Elles réalisent en tout cas que le projet est solide, la présentation très structurée et concise, appuyée d'une vidéo haut de gamme du Salon de l'Auto de Genève à Dubaï et de quelques Rolls-Royce historiques d'exception alignées sous un logo Classics Gallery.

Je repars avec une compréhension du processus de décision du musée et le nom des personnes clés, mais rien n'est fait bien sûr !



LA Joconde ou plutôt la Bugatti Royale Coupé Napoléon.

Source : Musée National de l'Automobile - Collection Schlumpf

Le réseau Jaguar....

Le Salon de l'Auto de Genève de 1961 restera associé à l'annonce de la voiture la plus mythique des années 60, la Jaguar Type E, et tout particulièrement la voiture immatriculée 9600 HP, dont la photo fera le tour de monde en quelques heures, à l'époque, lors de sa présentation dans le jardin des Eaux Vives (notez que ce n'est pas cette voiture qui sera sur le stand, mais c'est une autre histoire que je vous raconterai peut-être).

Je contacte donc notre ami Bernard Viard, qui me trouve le nom du propriétaire. Je fais des recherches, localise le propriétaire de la fameuse 9600 HP, prends ma plume, mon clavier plutôt, et lui envoie un e-mail. Le propriétaire me propose une conférence vidéo, et à ma stupeur, me dit au bout de 15 minutes « Fine, the car is yours ! Now let's talk together about our common passion ».

J'apprends à cette occasion que la 9600 HP est en fait le tout premier prototype de la Jaguar Type E, élément historique supplémentaire qui contribue au mythe de cette voiture. L'acheminement de cette voiture de Coventry à Genève est aussi mythique, j'y reviendrais lors d'une prochaine rubrique.

Une fois la visio finie, j'en pleure d'émotion, et pourtant je ne suis pas du genre. Aujourd'hui encore, j'en ai la chair de poule.

Pour nous combler, Amis du Jaguar Exclusive XK, j'ai bien sûr ajouté à la liste une Jaguar XK 120 Coupé, couleur crème, annoncée dans cette livrée à Genève en 1951.



Présentation par Sir William Lyons de la Jaguar Type E à Genève en 1961.

Des courses au supermarché de Crans-Montana ...

Même si la saison de ski s'avère compromise avec un projet aussi chronophage, j'essaie de vivre normalement, et lors de courses à la Coop de Crans-Montana, je m'arrête au rayon presse, plutôt bien fourni en revues automobiles. Je tombe sur *Speedster* (la revue Porsche) et m'exclame en voyant la couverture « c'est cette voiture qu'il me faut pour Genève ». Marianne me prend le magazine des mains et le met dans le caddie...



La couverture du magazine qui m'a attiré l'œil.
Source : Speedster Magazine

... à une Porsche mythique

Je lis l'article le soir même et décide que dès le lendemain, je dois appeler en Allemagne le propriétaire, préparateur bien connu de moteurs Porsche. Il me recontacte quatre jours plus tard, est ravi d'échanger en allemand avec un francophone et le même scénario que pour la 9600 HP se produit après 15 minutes : « Je vous prête la voiture, mais je ne m'occupe de rien, et surtout pas de traiter avec la douane suisse ». S'engage ensuite un échange sur notre passion commune pour l'automobile et la fantastique histoire de sa voiture qu'il a reçu en cadeau de son père dans sa jeunesse : la 901/911 Quick Blue (Blaues Wunder en allemand), le plus ancien prototype de la Porsche 911, présenté discrètement en 1964 au Salon

de l'auto de Genève, au fond du stand Porsche, masqué par trois 356 et un podium dédié à la 904. La Quick Blue, un mythe pour les Porschistes !

D'une visite chez un collectionneur Ferrari...

Je dois vous avouer mal connaître les modèles Ferrari. Pour pallier ce manque, je consulte mes livres de référence et identifie les modèles annoncés en première mondiale à Genève. Je rends visite à un collectionneur suisse, qui très vite me promet une Dino, de couleur bleu foncé, d'origine française, équipée de phares jaunes du meilleur effet. Pour rappel les deux générations de Ferrari Dino 246 ont été annoncées en première mondiale au Salon de Genève en 1969 pour la GT et en 1972 pour la GTS.

... à la rencontre fortuite d'un spécialiste...

Arrive à l'improviste un grand spécialiste de la marque au Cheval Cabré qui se penche sur la question et me suggère deux autres modèles, dont un unique. Quelques semaines plus tard, après moult péripéties, dont vérifications d'identité et rapport de moralité, je reçois la confirmation du prêt du prototype de la Ferrari 500 Superfast, châssis 5951, présenté en 1964 à Genève. Un troisième modèle unique des années 60.



La Ferrari 500 Superfast au Salon de l'Auto de Genève en 1961.

Source : Salon International de Genève

L'effet boule de neige

Plus rien ne m'arrête et plus rien ne m'est refusé non plus, ou presque... Il me devient évidemment plus facile de convaincre, car le milieu parle et les trois voitures uniques, Jaguar, Ferrari et Porsche, apportent de la crédibilité à la Classics Gallery. En 6 semaines, j'ai sécurisé l'essentiel et le projet commence à prendre forme, même s'il me manque encore des voitures.

L'exceptionnel prendra forme avant fin décembre...

Un suivi efficace, l'appui de quelques amis bugattistes, et surtout un contact extraordinaire avec le directeur du musée et la directrice des opérations rendent possible un accord avant fin décembre pour le prêt de la Bugatti Royale, Roadster Esders, le plus beau roadster jamais construit dans l'histoire (à part bien sûr nos XK ...), reconstruction datant de 1990 du châssis 41.111.

... et quitte à rêver, allons au bout du rêve avec Bugatti !

Lorsque le directeur du musée m'annonce la bonne nouvelle du prêt, je le prends de court et lui demande l'autorisation de réunir cette voiture avec le vrai châssis 41.111, la Bugatti Royale Coupé de Ville Binder, dont la carrosserie a remplacé, à la fin des années 30, celle du Roadster Esders. Je reçois un oui, peu convaincu et un peu inquiet, du directeur du musée, qui me dira plus tard qu'il a sincèrement douté de mon sérieux, car personne n'avait jamais réussi jusqu'à lors à réunir ces deux voitures. Fin janvier, sans appui particulier mais avec ma fougue et ma capacité de persuasion, je recevais l'aval du propriétaire de la Coupé de Ville Binder et j'exhumais, des entrepôts de la holding mondiale de Volkswagen, le trophée. J'avais pour la Classics Gallery ma 1^{ère} dans l'histoire de l'Automobile Mondiale. Le graal absolu pour un fan de Bugatti comme moi.

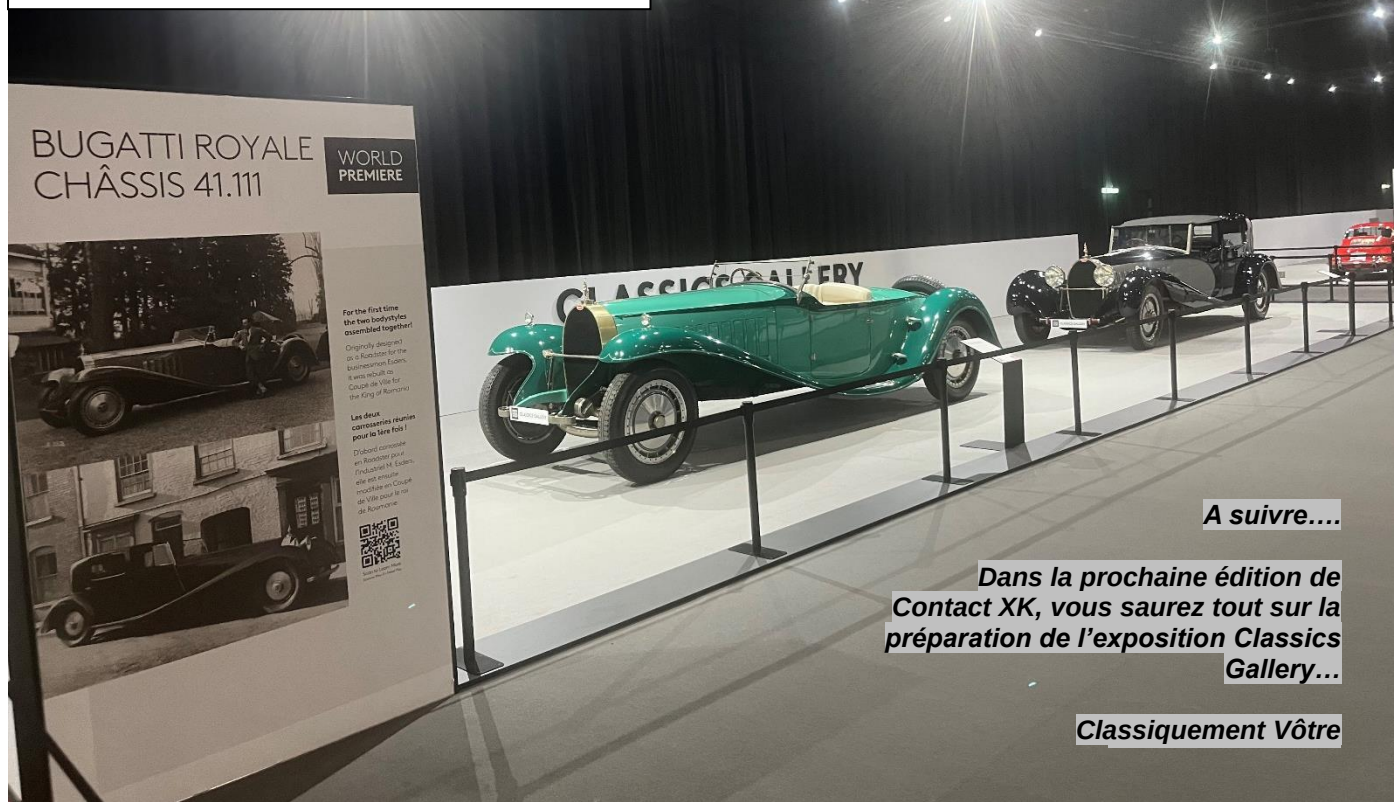
*Une première dans l'histoire de l'automobile mondiale... sur le stand Classics Gallery.
Source : JP Mitard*

Comment parler à la jeunesse...

Génération gameboys !!! Comment les impliquer dans mon histoire de l'automobile tout en ne dérogeant pas aux 30 ans d'ancienneté, sans quoi la voiture n'est pas une vétérane ? Rares sont les membres du Jaguar Exclusive XK qui jouent à Gran Turismo !!! Une voiture y est, l'Espace Matra Williams Renault F1, voiture unique au monde équipée du moteur de Formule 1 et joyau du musée Matra de Romorantin-Lanthenay. Son directeur est emballé par l'idée, mais très soucieux du déplacement de la voiture, dont la garde au sol est exceptionnellement basse. Le passage en douane de cette voiture relève de l'épopée et doit rester ici confidentiel, mais il a fallu de l'imagination..., en toute légalité bien entendu. Le résultat est atteint, les jeunes sont fous dingues de la voiture et les selfies se sont comptés par milliers.



*L'Espace Matra Williams Renault F1 parle aux jeunes... et aux moins jeunes aussi.
Source : regardpassion.ch – J-Ph Dufflon*



A suivre....

Dans la prochaine édition de Contact XK, vous saurez tout sur la préparation de l'exposition Classics Gallery...

Classiquement Vôtre