PRESENTATION DE FREDERIC IOVLEFF

Dans le subconscient de Frédéric Iovleff, l'automobile a toujours été présente. Plus ou moins enfouie au fond de lui-même mais toujours à « fleur de peau ». Depuis ses tout premiers pas, depuis ses tout premiers regards d'enfant ébloui par ce qu'il découvrait dans les rues de Casablanca ces regards demeurent encore intacts certaines nuits de « spleen » devant sa collection de voitures.



Quelques mots sur ses origines familiales. Tout d'abord, pourquoi un tel nom à consonance russe ? Son arrière-grand-père fut en effet l'un des tout premiers très hauts gradés de l'Armée du Tsar Nicolas II à être fusillé par l'Armée Rouge et ce au tout début de la Révolution de 1917. *« En effet et alors qu'il commandait la Flotte Nord de l'Empereur basée à Kronstadt - face à la Ville de Saint Petersbourg - il aurait refusé de la « livrer » aux Rouges. Dans la foulée, son épouse, « Babouchka » quitta précipitamment Saint-Petersbourg » accompagnée de sa fille Nina et de son futur gendre, Pierre* - les futurs grands-parents de notre membre - *pour aller se réfugier à Paris. A l'instar de très nombreux Russes « blancs » de l'époque, le jeune Pierre IOVLEFF devint chauffeur de taxi à Paris (un des seuls métiers qui s'offrait à eux puisqu'il ne nécessitait pas une parfaite maitrise de la langue française). Et comme un seul salaire ne suffisait pas à faire vivre le jeune couple (Babouchka, l'épouse du défunt Amiral vivait de surcroit avec eux), sa grand-mère occupa alors un emploi de couturière dans un petit Atelier de confection du Marais. C'est ainsi qu'elle dédiait son temps jours et nuits, deux semaines durant et deux fois par an, à une « riche » cliente de l'Atelier venant de l'étranger et qui séjournait pendant tout ce temps-là dans l'un des plus luxueux Palaces Parisiens. Il en fut ainsi plusieurs années d'affilée – nous étions là rendus dans les années 1925/1930 – jusqu'au jour où cette cliente – qui au fil des ans s'était attachée à « Nina » et séduite par la qualité de son travail – lui proposa de devenir sa couturière personnelle, là où elle résidait, de « l'autre côté de la Méditerranée ». Cette dame n'était autre qu'Andrée LONGUEVILLE, la première épouse du peintre Jacques Majorelle, connu par ses œuvres « orientalistes ». »* C'est ainsi que ses grands-parents, leur fils Constantin, le père de Frédéric ainsi que la « Babouchka » élirent domicile à Marrakech à une encablure des Jardins Majorelle et de la très renommée « Maison Bleue » qui devint quelques années plus tard, la propriété d'Yves Saint Laurent et de Pierre Bergé.

Ils y ont vécu une bonne dizaine d'années avant de s'établir à Agadir *« mon grand-père, Pierre Iovleff, ingénieur en Génie Civil ayant alors activement participé à la construction de la fameuse route du Tizi-n-Test, celle qui relie Marrakech à Agadir, via Taroudant. Faute de lycée à Agadir, mon père poursuivit ses études en internat au Lycée Mangin de Marrakech avant de rejoindre quelques années plus tard son père qui s'était alors reconverti dans les métiers de la pêche entre Agadir et Mogador. »*

C'est ainsi que quelques années plus tard, le 13 décembre 1950, Frédéric IOVLEFF vit le jour à Casablanca.

Une passion se mit alors à prendre corps en lui, nourrie en cela des formes, des bruits et des effluves d'objets sur quatre roues qui commençaient à proliférer dans les rues de Casablanca. Celle de la passion de l'automobile. C'est ainsi que dès l'âge de 4 ans, le sol de la maison familiale était jonché de toutes sortes de miniatures au 1/43e. *« Grâce à un grand-père qui me choyait plus que de raison, j'ai très vraisemblablement possédé la plus complète collection de Dinky Toys, Norev, Solido… du Maroc. »*



Un bruit de voiture de course résonnait en plein Casablanca !

A chaque sortie dans la rue, son regard était littéralement capté par les objets roulants qu'il voyait ou entendait passer. Un attrait tel que dès l'âge où il a commencé à écrire, il se postait des journées entières sur le balcon de l'appartement familial à scruter les voitures qui déambulaient rue de Reims, connue pour la densité de son trafic*. « Je restais debout des journées entières à noter sur une feuille de papier quadrillée et formatée d'avance, les modèles et les marques des voitures que j'apercevais dans la rue ».* Des Citroën (2CV, Traction Avant et quelques DS déjà), des Renault (4CV, Frégate, Dauphine), des Peugeot (402, 203, et 403), mais aussi des Ford, des Opel, des Dkw, des Saab, des voitures américaines… *« Mais tous les deux ou trois jours, je voyais une voiture passer sous mes yeux dont j'ignorais tout. Le fait de ne pas la connaitre me mettait sens dessus dessous. Elle était de couleur noire et revêtait une forme à mes yeux différente de toutes les autres. Mi voiture normale, mi coupé, mi voiture sportive, elle ne ressemblait à aucune autre. De plus, elle me paraissait particulièrement frêle. Si la forme de l'arrière ressemblait à celui d'une Dkw ou d'une Saab (en « cul de poule »), le bruit qu'elle émettait était d'une sonorité à faire trembler les murs de tous les immeubles de la rue de Reims.* ***Un bruit de voiture de course !*** *Un look de fauve « sauvage » bondissant en pleine savane des fins fonds de l'Afrique. Bref, un fauve sortant de nulle part et se projetant vers l'infini. Quelques mois plus tard, mon père me dit qu'il s'agissait d'une Jaguar, sans autre précision. Depuis lors, « ce félin » à quatre pattes n'a jamais cessé de m'habiter au plus profond de moi-même. »*



Ce choc visuel, auditif, viscéral, a rythmé depuis lors l'existence de notre membre. *« Je n'ai eu de cesse de rêver de détenir ce même véhicule de couleur noire ! »* Une quête enfin assouvie en 2013 (il apprit tout à fait fortuitement quelques années plus tard qu'elle avait été la propriété d'un autre membre de notre club, Robert EYBEN). Mais elle n'est plus aujourd'hui le seul véhicule de la marque Jaguar qu'il possède. Loin s'en faut. *« Ma passion pour les Jaguar ne s'est pas limitée à ce seul coupé XK 120 : je détiens à ce jour 7 Jaguar (trois XK 120, une XK 150 roadster de 1959, une Type E roadster Série 1 de 1963, un coupé Daimler XJ6 de 1977 et une XJ de 2019) »*. Selon lui et au regard de ses observations, le profil de celle ou de celui qui conduit au quotidien une Jaguar relève d'un monde à part. *« Il n'est en rien comparable avec les univers de ceux qui font le choix d'autres marques. Le détenteur d'une Jaguar fait très généralement montre d'un style de vie, d'un environnement sociétal, d'une essence culturelle, de natures dans ses rapports aux autres, de critères de choix de son entourage et de trajectoires personnelles ou professionnelles qui ne sont en rien comparables à toutes celles et à tous ceux qui ont fait le choix de se tourner vers d'autres marques de véhicules. »*



A en croire notre membre, les Jaguar portent donc sublimement bien leur nom et leur profil. *« Une XK ressemble à un félin bondissant, bardé de muscles, l'œil vif braqué sur le chemin que sa proie emprunte, concentré à l'extrême pour qu'elle ne lui échappe pas et enfin peu soucieux des autres potentiels fauves qui auraient l'outrecuidance de le suivre dans sa quête de l'absolu »* Un amour pour un tel félin qui n'a, semble-t-il, aucune limite. *« Si j'étais contraint de m'exiler en un endroit des plus retirés de la Terre avec une seule de mes voitures, je choisirais l'une de mes XK 120, et vraisemblablement le Roadster gris doté de simples Brooklands. Nombre des autres voitures de ma collection ont certainement plus d'aura et de crédit qu'une quelconque de mes XK mais aucune d'entre elles ne me procurera les mêmes sensations et émotions et la même délectation qu'une quelconque de mes XK. Il faut en avoir conduite une dans sa vie pour en saisir leur puissance, leur force et leur noblesse… »*





La passion pour l'automobile n'a fait que croître avec l'âge. Dans sa jeunesse, il a eu plus de 600 miniatures au 1/43e. Si le nombre de voitures qu'il détient désormais a été réduit, leur échelle procède de l'effet inverse. Les rêves de jeunesse sont devenus réalités. Les modèles qui ont marqué ses années d'adolescence sont principalement ceux que l'on découvre aujourd'hui au sein de sa collection. Aux côtés de ses Jaguar, on trouve des marques et des modèles des plus emblématiques des années 50 à 70 : plusieurs Porsche 356, 911, 914 ; des Aston Martin DB2 et DB4, des Mercedes 190 SL et 300 SL, des Alfa Roméo, des Ferrari, une Maserati, des Citroën 2CV, Traction Avant, DS 21 cabriolet, SM ; des Peugeot, des BMW ; *« Certaines nuits, je me rends dans mes garages pour les voir, les contempler, les caresser et leur « parler ». Je me fonds alors dans l'habit d'un souverain moyen oriental d'antan rendant visite à son harem et qui d'un œil, d'un seul embrasse du regard ses favorites avant de se diriger vers chacune d'entre elles pour les réconforter et les câliner. Je veille constamment à ce qu'elles demeurent au mieux de leur forme et dans un état concours. »* La carrosserie, la peinture, la mécanique, la sellerie, tout doit être parfait. Pour y parvenir, « *je me suis attaché à constituer une équipe pluridisciplinaire composée de deux mécaniciens qui me sont particulièrement proches, d'un carrossier et d'un homme qui, deux à trois jours par semaine, s'astreint à les « bouger », à les faire rouler et à assurer plus généralement leur entretien tout comme d'un sellier qui, très régulièrement, vient nourrir les cuirs. »*

Une chose est certaine : son amour pour la XK 120 ne connait pas de limites. C'est à ce propos qu'il a fait la connaissance de Thierry CENTNER, le précédent Président du club Exclusive XK. *« Nous avions le même mécanicien dans le sud de Bruxelles. Je garde d'ailleurs de Thierry CENTNER le souvenir d'un homme empreint de rigueur et d'exigence au service de notre Club outre un attachement sincère et profond à la marque Jaguar et au club qu'il présidait. »* Il conclut sur ces mots *« une chose me fait à l'évidence défaut : le temps. Le temps de jouir au quotidien de mes voitures et plus précisément encore de mes Jaguar XK 120 et 150. Mais j'ai appris de l'existence que l'on ne peut tout avoir et tout maitriser ».*

