PRESENTATION DE JEAN CLAUDE SERPAGLI

À chaque nouvelle auto s'entreprend un nouveau rallye. À croire que l'adage se transforme pour Jean Claude Serpagli : les voyages forgent la sagesse !



« Je vous parle d'un temps
Que les moins de 70 ans
Ne peuvent pas connaitre
Javel en ce temps-là
Fabriquait ses Tractions
Jusque sous nos fenêtres… »

Dans les années 50 un petit garçon remontait tous les jours la rue Saint Charles pour aller à l'école et passait devant les grandes portes des usines Citroën.
En été, ces portes grandes ouvertes lui laissaient voir le fascinant ballet industriel de la construction automobile. Parfois il s'enhardissait avec ses copains à entrer dans les grands halls dans lesquels des ouvriers bienveillants leur expliquaient les étapes de montage des éléments de la voiture.
La fascination que ce petit garçon éprouvait pour l'automobile lui assurait que dès le premier jour de ses 18 ans il s'inscrirait pour l'obtention du permis de conduire, ce qu'il ne manqua pas de faire, et d'obtenir ce précieux sésame en ne passant que 8 leçons sur une magnifique Peugeot 203.
L'aventure pouvait alors commencer avec l'achat d'une Volkswagen flambant neuve, qui, hélas, finira sa vie comme épave, après 60 mètres de tonneau dans le bois de Boulogne. Cette mésaventure ne l'arrêta pas :
« Dès le lendemain, j'allais, boitant, en acheter une autre, d'occasion celle-ci, avec laquelle j'accomplirai mes rêves d'horizons lointains en ralliant le Nord de la Norvège. »

« Dans les années 70, après un an de service militaire à envoyer des messages en graphie depuis ma Jeep radio basée sur les hauteurs du Sacré Cœur, en tentant de communiquer avec les Invalides – quelle aventure ! – je vois passer un jour dans la rue un véhicule qui marque mon esprit, et que je me jure d'acheter dès que mes moyens me le permettront. »
A 35 ans il abandonne les traditionnelles R5, R16 et R25 et assouvit son rêve de jeune homme, un Range Rover Classic.
« Ce sera le début d'une liaison fidèle avec Land Rover puisque j'accumulerai un Classic, un P38A, un L322, un L405, un Sport MK1, deux Sport MK2 (dont un volé dans mon garage), puis un Vélar, et aujourd'hui un P400e HSE Mk VIII. »
Il n'oublie pas l'acquisition en 2005 d'un Defender TD5 qu'il possède toujours et avec lequel il a rallié Pékin après 35 jours et 15 000 Kms. Une belle aventure qui mériterait plus qu'une ligne dans cet article.
Sa carrière professionnelle avançant, il collectionnera les voitures de fonction avec trois séries 7.



« Au début des années 90, nous sommes en Floride où Brigitte manque de se faire dévorer par les caïmans sur les terrains de golf. Pour rejoindre l'aéroport nous traversons Fort Lauderdale et passons devant les marchands de voitures qui bordent la route. Je m'arrête devant une magnifique Corvette C4, décapotable, rouge intérieur rouge. Le vendeur me propose de l'essayer et je tombe raide dingue du bruit de son V8 de 5,7l. Trois heures après, délesté de 40 000 frs, je prends l'avion pour Paris avec dans ma poche un bon de commande signé de ma main pour une livraison au Havre le mois d'après. »



Malgré les craintes de s'être fait arnaquer, la Corvette sera bien au Havre quelques semaines après et commencera alors un fastidieux parcours du combattant pour la faire immatriculer à « titre isolé ».
« L'administration française ne m'épargnera aucune tracasserie en me réclamant certificats, attestations, engagement sur l'honneur, test routier, test de freinage, etc… Elle me fera changer les phares blancs en jaunes pour les faire rechanger en blancs quelques mois après ! Enfin au bout d'une année elle cèdera devant mon opiniâtreté et m'accordera la nationalité française.
Je préfère vous avouer que je n'avais pas attendu la carte grise pour utiliser la voiture et qu'elle roulait sous son identité américaine depuis le départ. »



Mais voici que le destin veut une fois de plus guider la vie de Jean Claude Serpagli en prenant l'apparence du membre n°88 d'un club dédié à la Jaguar XK…

« Celui-ci m'affirme doctement qu'un homme de ma trempe, de ma classe sociale, conscient de ma réussite professionnelle, et de l'importance de ma place dans la société, ne peut pas rouler en Américaine !!!
Il faudra, qu'en parfait gentleman, je rallie le peuple élu des privilégiés possédant une Jaguar, et plus précisément une XK.
N'écoutant que son snobisme, je commence à étudier les annonces de LVA et sélectionne une XK 150 DHC qu'un médecin de Niort met en vente.
Parallèlement, et comme pour me conforter, je suis contacté par une personne qui a vu ma Corvette au garage et qui veut absolument, mais absolument me l'acheter. L'affaire sera rondement conclue et je ferai au passage une jolie plus-value qui me permettra d'envisager l'achat de la Diva anglaise. »
« J'achète donc deux billets de train, aller simple, pour Niort, j'emmène le membre 88 comme support technique, et j'ai dans ma poche un chèque de banque d'un montant inférieur de 10% du prix demandé. »
Le médecin les attend à la gare avec la voiture et c'est le coup de foudre *« mon cœur d'artichaut craque à nouveau. »*
Elle est blanc nacré, capote « Bleu de France », intérieur bleu. Elle sort d'une restauration complète par un spécialiste local réputé, *« le médecin me le prouve en me donnant 100 photos du chantier. »*

« Je fais tomber mon chèque de banque sur la table de la salle à manger comme on fait tomber une quinte flush sur une table de poker and the car is mine ! Je prends pour la première fois le volant d'une XK et nous rentrons décapoté par un froid norvégien vers la capitale. Que de bonheur j'ai eu avec cette voiture ! Que de rallyes, que de kilomètres parcourus sans jamais une panne. Roland Urban nous propose un Paris-Saint Pétersbourg par les pays scandinaves, auquel je m'empresse de m'inscrire avec une trentaine d'autres Jaguar. Je récidive deux ans après avec un Paris-Moscou-Saint Pétersbourg par les pays de l'Est. Vous imaginez 30 Jaguar à Smolensk, au milieu des Lada pétaradantes. »
La vie est belle en Jaguar mais quelque chose commence à le tracasser. *« Cette 150, je la trouve trop confortable. Lorsqu'il pleut on ferme la capote doublée en Alpaga, on lève les vitres, on met le chauffage en marche et on se sent bien.*
Trop bien à mon goût et j'estime être trop jeune pour tant de confort.
J'envie ce couple d'octogénaires qui roulait en Russie dans un roadster 120, toujours décapoté, et enfilait un sac poubelle quand il pleuvait. Les voilà les vrais, les purs, les immortels… »



« Rétromobile est l'endroit idéal pour concrétiser ce projet et je prends contact avec un restaurateur connu qui présente sur son stand des Jaguar plus neuves que jamais à leur sortie d'usine. »
La visite de ses ateliers convainc notre membre de lui faire confiance, malgré les nombreux dossiers classés en litige qu'il a laissé imprudemment visibles, le laissent quelque peu dubitatif. Ils s'accordent tous deux sur la reconstruction d'un roadster 140 roues pleines et spats, sujet à un cahier des charges techniques des plus précis.
« Entre temps, et toujours pour me conforter, un ami du toujours présent membre n°88 lorgne sur la 150 et veut absolument, mais absolument me l'acheter. Mais comme les choses ne sont, et heureusement, jamais simples, je fais la connaissance dans le restaurant de l'ex-membre n°22, de Cyril Codron qui, sous la flatteuse enseigne de « l'Impérial », me propose un rallye en Chine au départ de Hong Kong. Je négocie donc avec mon acheteur un an d'attente, une sorte de promesse de vente, qui me permet de faire le rallye de Codron avec la 150, et dans le même temps d'avancer sur la restauration de la 140. »

« Le rallye sera inoubliable. Les voitures partiront dans un 747 d'Air France, et depuis Hong Kong nous rentrerons en Chine Continentale, changeant à l'occasion de côté de la route, et longerons les rizières que nous bombarderons avec les bouchons des bouteilles de champagne que Cyril nous offrait en toutes occasions. Quelle agréable et honteuse décadence… »

« Le chantier de la 140 n'avance pas vite. Entre temps j'ai cédé aux pressantes demandes de l'acheteur et lui ai vendu la 150. Me voilà sans voiture ce qui ne m'empêche pas de m'inscrire avec Cyril dans un rallye au Rajasthan, comptant sur mon fournisseur pour me livrer la voiture à temps. »

La voiture est en sa possession… 3 jours avant le départ du Havre. Et c'est une voiture à peine finie, non rodée et non fiabilisée qu'il retrouvera sur le parking de l'hôtel à New Delhi…
« Le lendemain, départ en grande pompe, presse et télé locales sont présents, je suis n°1, je m'élance et m'arrête après 7 kms sur le bord de la route, au milieu d'un chaotique mélange de tout ce qui peut rouler et marcher sur une route indienne, de l'âne à la vache sacrée, du brahmane aux écoliers, du rickshaw au camion de 30 tonnes chargé à 70 tonnes. Une mare de liquide de refroidissement sous les pieds, je constate qu'une durite a explosé, et le mécano émet toutes réserves sur l'état du joint de culasse. Nous ferons tout de même trois semaines de rallye confortablement installés dans un 4x4 climatisé, surveillant la 140 sur un plateau derrière nous. De retour en France la voiture rejoint directement l'atelier du restaurateur qui la gardera suffisamment longtemps pour user ma patience, mais qui me la rendra enfin terminée et fiabilisée. »



« Cyril Codron nous propose alors un rallye en Afrique du Sud, et c'est au volant d'un roadster flambant neuf que nous côtoierons les Big Five du Kruger Park et dégusterons les cépages du Franschloek. A Knysna, au tristement célèbre hôtel des footballeurs français, l'ex-membre n°99 et moi faisons la une de la presse locale, ébahie de voir ces drôles de cinglés sur leurs drôles de machines venues de si loin. »

Les rallyes vont s'enchainer au fil des années.
« Nous allons retourner en Chine, au Yunnan, au départ de Kunming, petite ville dont je n'avais jamais entendu parler, mais qui forte de 8 millions d'habitants nous propose des autoroutes à 2 fois 8 voies de circulation, et parfois sur 2 niveaux. Nous monterons jusqu'à Shangri La aux contreforts du Tibet, ou Feu le membre n°135 démontrera les qualités tout terrain d'un roadster 140 en dévalant par erreur les marches de l'escalier de l'hôtel ! Il faudra 2 heures de bastaings, cordes et tracteur pour le remonter. »

« Fatigué par les épuisants marathons administratifs des pays exotiques, Cyril nous propose un rallye au Portugal dans le Douro. Les généreux crédits européens ont permis de refaire le réseau routier du pays, et nous profitons de routes magnifiques et désertes, coupant les trajectoires à la corde, à des vitesses prohibées, sans jamais être le moins du monde inquiétés. »

« Je découvre un pays dont la population, la gastronomie, les hôtels et les paysages sont vraiment au-delà de mes attentes et m'incite à en faire la promotion. Le dernier voyage que je ferai avec l'Impérial sera inoubliable puisque Cyril nous proposera un tour d'Islande. Les voitures voyageront en « porte-huit » depuis Paris jusqu'au Danemark, puis en bateau jusqu'en Islande, via les Iles Féroé. »

« D'Egilsstadir, à l'Est du pays, nous rallierons Reykjavik, en traversant tout ce que la Terre possède de paysages à couper le souffle, pour finir dans les fameux bains chauds du Blue Lagon. Je me dois de citer la gastronomie islandaise composée essentiellement de produits de la mer, relevés par les Chablis et Sancerre qui feront de chacun de nos diners une grande fête. Le problème avec l'Islande, c'est que même au mois de juin, la température ne dépasse pas souvent 15°C ; et le problème avec un roadster, c'est qu'il se transforme rapidement en baignoire quand il pleut toute la journée ! »

Ce constat marque le début d'une nouvelle réflexion… *« Cyril me propose un Beyrouth-Paris par la route. Dans cette perspective, je me mets en quête d'une berline, Bentley ou Jaguar MK2. Ce nouveau défi va m'occuper quelques années jusqu'à la réalisation complète de l'actuel locataire de mon parking.*
Mon choix se fixe finalement sur une MK2 et j'épluche les annonces de LVA, me déplaçant volontiers à travers la France, accompagné de Stéphane Rodriguez qui, comme Obélix, est tombé dedans quand il était petit, pour revenir plus dépité chaque fois par les horreurs, fiertés de leurs propriétaires, que nous découvrons. »



Une annonce retient son attention, une 3.8l, opalescent silver grey, roues fil, intérieur noir, rutilante, à la cote LVA.
« Je prends contact avec l'acheteur, un Teuton francophile, qui m'envoie un énorme dossier des photos de la restauration, et je décide d'aller la voir à Kaiserslautern. Accompagné du toujours fidèle membre n°88, je prends le train, muni de seulement deux billets aller, tellement confiant en l'annonce que j'ai l'intention de rentrer avec l'élue. J'ai fait assurer la voiture par TEA, j'ai en poche le toujours fameux chèque de banque, et les papiers de cession à signer. »

La voiture les attend à la gare, *« elle est vraiment splendide ».* Horst, son propriétaire, les conduit vers sa propriété, mais quelque chose cloche. *« Horst ne roule pas plus vite qu'une charrette à bœuf, nous affirmant qu'il ne faut pas la brusquer au risque de casser le moteur. Quand je lui dis qu'une MK2 ça peut rouler à 200 km/h il me lance un regard horrifié et c'est tout tremblant qu'il accepte de nous prêter le volant. 88 et moi faisons donc l'essai routier et concluons tous les deux que le moteur de la voiture est complètement rincé. Inutile d'appuyer sur la pédale d'accélérateur, la voiture n'avance pas !!! »*

« Revenus chez lui nous l'inspectons en détail et finissons par découvrir une foule de sujets de nature à faire descendre considérablement le prix. Horst, épuisé, nous attend, assis sur un banc, à l'ombre, en s'épongeant le front. Je lui annonce finalement que je ne peux acheter la voiture à ce prix, considérant tout ce qu'il faudrait faire sur un plan mécanique et esthétique pour la rendre kasher. »

Il l'achève en répondant à la question *« Jean-Claude combien seriez-vous prêt à me la payer ? »*
« Horst vous êtes sympathique et je ne voudrai pas vous vexer en vous disant le prix auquel je pense, donc je ne vous propose rien… »

« Il nous raccompagne à la gare, le silence règne dans la voiture, et j'achète deux billets retour, une fois de plus désillusionné. Le TGV Siemens a ceci de particulier que les moteurs sont dans les boggies de chaque wagon, à l'inverse du TGV Alsthom qui utilise une motrice. Ainsi nous nous retrouvons assis derrière la vitre du conducteur et regardons défiler les rails à 300 km/h. Une vraie aventure. »

Désillusionné mais pas découragé, à peine rentré, il tombe sur l'annonce d'une 3.8l, américaine, déclarée roulante, non tournante, mais complète, numéros matchant, à un prix plus qu'attrayant.
« L'idée me vient alors de me lancer dans la restauration de cette voiture, et je file à Caen accompagné du fidèle « Obélix » qui ne regrettera pas son déplacement puisque les travaux de reconstruction se feront principalement dans son garage. Stéphane se jette sous la voiture pour constater l'absence totale de rouille. La voiture est complète, rien ne manque, il ne faut plus que se retrousser les manches. »

« Une courte négociation et l'affaire est faite. Au retour de Caen je jette avec Stéphane les bases de notre collaboration. Fort de la malencontreuse expérience vécue avec la 140 pour laquelle je n'avais rien ni décidé ni contrôlé, je décide d'être le Maitre d'œuvre. »



« A lui la mécanique et toute la main d'œuvre de démontage et de remontage, à moi l'achat des pièces et le choix des sous-traitant. »
« Et nous avons passé trois années formidables à reconstruire cette voiture. Nous l'avons déshabillée au châssis, qu'elle n'a pas puisque c'est une monocoque, et j'ai choisi le carrossier, le peintre, le sellier et l'ébéniste. J'ai fait maints voyages en Angleterre, au Jaguar Spares Day, lieu de naissance de n°88. J'ai découvert une foule d'artisans qui m'ont fourni, qui un faisceau électrique, qui un radiateur alu, qui un échappement inox, qui un démarreur High Torque, qui de gros freins à disques, qui des compteurs refaits en Km/h, ainsi qu'une tonne de pièces détachées. »
« En fait je me suis bien amusé pendant trois ans, allant toutes les semaines au garage constater l'avancement des travaux. Vous me direz que trois ans c'est bien long. Certes, mais j'étais partagé entre le désir de finir la voiture et l'envie que cela ne se termine jamais, car ce chantier était tellement excitant. »

« Entre-temps Mr 88, qui s'ennuie quand il n'est pas débordé, se découvre une vocation d'organisateur de rallyes. Une aubaine pour nous qui adorons ça. Il nous propose une chevauchée en Ecosse, bateau jusqu'à Hull, montée à Édimbourg, puis les Highlands. »
« La 140 démontre une fois de plus ses qualités amphibies sous les humides cieux écossais. Je languis de la Berline… Puis il nous emmène en Toscane, où le roadster prend tout son sens. Nous finirons au grand prix historique de Monaco où je verrai les Type C défier les lois de la physique. »

« Enfin terminée et immatriculée j'ai pu commencer à rouler avec une voiture formidable, confortable, puissante et facile à conduire, roulant très vite et le tout dans le confort du cuir et des boiseries.
La plus belle berline du monde… »
Le premier rallye de la MK2 sera une transpyrénéenne au départ de Biarritz et une arrivée à Narbonne, via un endroit de rêve à Pals en Espagne.
« La MK2 fonctionnant à merveille, je l'engage sur les lacs italiens et les cols alpins. Le lac de Come nous accueille et nous franchissons avec succès une quinzaine de cols dont le mythique Stelvio. »



« Combien avons-nous fait de rallyes depuis 30 ans ?
Peut-être une centaine ? Les plaques de rallyes sont désormais réunies dans mon nouveau garage et rappellent à mes deux starlettes leurs formidables aventures. »
« Roland Urban m'a entrainé en Russie, et m'a fait traverser la France de long en large, l'ex-membre n°22 m'a entrainé dans ses rallyes psychédéliques, Cyril Codron m'a fait faire le tour du monde, le membre n°88 nous a baladé en Europe dans les meilleurs hôtels, le XK club de Philip Porter nous a fait traverser la Manche une douzaine de fois , ATO m'a emmené à Pékin, via l'Oural, la Sibérie, et le désert de Gobie, Feu le membre n°135 a partagé deux Tour Auto et quelques Mans Classic avec moi, j'ai fait deux autres Tour Auto avec le membre 278 et un avec 88, nous avons parcouru tous les salons d'Europe, Rétromobile, Automédon, Epoqu'Auto, Barcelone, Essen, Padoue, Anvers, Bruxelles, Porto, Donnington et je chemine maintenant avec le JEXK et ses rallyes où la convivialité et l'amitié sont de rigueur. »

« Mon dernier grand rallye international ce fut en 2019 où avec les membres 278 et 135 nous traversâmes les Etats-Unis de New-York à Chicago, puis Los Angeles à bord de 3 MK2 en suivant le plus de route 66 possible.
Un merveilleux voyage de 5000 Kms en trois semaines dont je garde un souvenir vivace, malgré les négociations interminables avec Air France, l'affréteur maritime, l'assureur américain, US Customs and Border Protection, etc, etc.
L'ère post-covid qui a suivie a considérablement réduit tous ces déplacements lointains et depuis nous nous cantonnons aux rallyes nationaux, voir régionaux, mais l'envie d'aventures est toujours présente. »



Enfin, il donne son avis sur la Jaguar XK :
« Conduire une XK c'est la meilleure thérapie pour une homme déprimé.
Prenez un septuagénaire dépressif, qui sent son physique se diriger doucement vers un arrêt programmé des activités, mais toujours assommé de taxes et d'impôts et que tout le monde déteste parce qu'il est retraité boomer, et mettez-le au volant d'une XK…
Pour moi ce sera une 140 OTS lavender blue de 1954.
Appuyez sur le bouton du démarreur et laissez monter en régime le 6 cylindres. Enclenchez la première et laissez doucement démarrer la machine.
Et maintenant regardez comment le vieil homme se métamorphose, comment un sourire vient éclairer son visage, comment son esprit se libère de toutes contraintes, en deux mots comment il rajeunit.
C'est ça conduire une XK, c'est rajeunir… »

« Voilà les amis, vous savez tout, en tout cas l'essentiel et l'avouable, pour le reste il faudra interroger mon confesseur et mon garagiste… »