

PRESENTATION HERVE SARAZIN

Indéniablement, Hervé Sarazin voue un amour inconditionnel aux voitures d'avant-guerre. Cela dit, il n'est pas sectaire pour autant, comme vous allez le découvrir.



Et si la passion automobile était inscrite dans les gènes ? On pourrait se poser la question tant certaines lignées d'ingénieurs, d'historiens ou de pilotes impressionnent le quidam. Hervé Sarazin est issu d'une famille dans laquelle on pourrait percevoir un certain atavisme dans l'air. Il aime à raconter une anecdote que son grand-père répétait souvent.

En 1909, l'arrière-grand-père d'Hervé Sarazin était médecin dans la région de La Couture dans le Nord de la France. Intéressé très tôt par l'automobile, il a simplement répondu à la réclame de Clément-Bayard « vous êtes médecins, faites vos visites en voiture, achetez une Clément Bayard » en achetant plusieurs. Comme l'explique Hervé, à l'époque, les automobiles étaient délicates à réparer, il n'y avait que très peu de spécialistes alors, dès qu'une était en vrac, on en achetait une autre. Ainsi, cet arrière-grand-père avait jusqu'à 9 voitures dans sa cour ! En 1909 donc, il était allé avec son fils voir la traversée de la Manche que devait effectuer Blériot. Mais ils ne virent rien, le temps était mauvais, il n'y a pas eu de tentative. Le week-end suivant, pendant qu'il effectuait sa tournée, cette fois-ci en fiacre tiré par un cheval, ce dernier s'est jeté par-delà la route, effrayé par le bruit assourdissant d'un moteur, nuisance qui ne venait d'aucune automobile. En rentrant chez lui, il fit part de cette anecdote à son fils qui lui apprit par la même occasion que ce bruit n'était autre que celui produit par l'avion de Blériot ! Il avait réussi sa traversée !

Pour revenir à son histoire personnelle, et même si celle-ci semble avoir en quelques sortes conditionné notre membre à sa future passion, il convient de s'intéresser à l'après-guerre. D'après lui, il a toujours éprouvé un certain intérêt pour la chose à quatre roues. Cette attirance, connue autour de lui, l'a conduit à connaître et à apprécier la 4CV d'un ami de son grand-père. Dès que ce dernier a cessé de conduire, il lui a donné les clefs de cette auto alors qu'il n'avait que 13 ou 14 ans ! Il attendra l'âge légal et le permis de conduire avant de la sortir, en 1978. Dans Paris, cette automobile de 1949 faisait déjà office de grand-mère dans un paysage en mouvance ! Depuis lors, Hervé a cassé le moteur plusieurs fois, l'a restaurée et repeinte. Il ne l'a pas vendue, elle est toujours dans son garage.



Avec le temps, le garage s'est agrandi. Et la passion a évolué. Pendant ses années d'activité, il s'intéressait aux voitures contemporaines, appréciant les lignes et les technologies de ces époques. Plus il avançait dans l'âge, plus sa passion remontait le temps. Non par nostalgie, qui voudrait qu'il craque pour une voiture de son époque, de sa jeunesse, mais plus loin encore, plus ancien : les voitures d'avant-guerre !



Des automobiles qui, selon lui, avaient déjà tout inventé. *« Certaines avaient un arbre à cames à rouleau, un attirail de pointe qui n'est utilisé aujourd'hui sur aucune voiture de route, seulement visible en Formule 1 ! En fait, la mécanique était si pointue à l'époque qu'il n'y avait que très peu de tolérance, peu de marge de manœuvre dans le fonctionnement du bloc en lui-même. Pour grossir le trait, je dirais que globalement on n'a rien inventé après-guerre, on a surtout amélioré, optimisé et appris à freiner ! Quand on veut restaurer ces voitures, on doit remonter leur histoire, trouver les bonnes sources, puis les bonnes pièces... C'est presque de l'archéologie ! Ce que j'aime, c'est la rareté. Ce n'est pas parce qu'une voiture est rare qu'elle est belle, et inversement, mais sa rareté s'explique souvent par de nombreuses raisons. »* Intarissable, il pourra vous conter encore bien d'autres anecdotes sur ces antiquités qu'il se désole de voir disparaître du territoire français. *« L'intérêt pour les voitures de cette époque est limité en France et les Anglais en ont acheté de nombreuses. »* Il se console en se disant qu'ils entretiennent ce patrimoine...





Mais les Jaguar dans tout ça ? Il les aime, beaucoup. Il a par exemple rejoint Pékin depuis Paris au volant d'une MkII de 1960. Amateur de mécanique, il aime savoir comment fonctionne la voiture pour comprendre les causes d'un futur problème, ou les raisons d'un bruit quelconque. À bien y réfléchir, il admet que s'il pouvait avoir une deuxième vie, il la consacrerait à la restauration d'automobiles à l'échelle professionnelle. Ainsi, les quelques ennuis qu'il a pu rencontrer sur le parcours entre les deux grandes villes ne l'ont pas effrayé ! À côté, il est propriétaire d'une 120 Roadster... sur laquelle il a mis du temps à se positionner dessus.



« Un ami spécialiste de Jaguar l'avait dans son garage, le propriétaire voulait s'en séparer parce qu'il en avait deux. » Mais voilà, elle est de 1951. Et... c'est bien trop récent pour Hervé ! Alors, il décline. Cet ami l'appelle, le rappelle, le harcèle presque pour qu'il l'essaie. Charge au charme d'XK d'opérer. « Elle n'était pas à l'état d'épave mais il y avait beaucoup de choses qui n'allaient pas. Les fauteuils étaient défoncés, on était mal assis, et à la conduite le nez montait vers le ciel. Mais le moteur m'a convaincu. Et en réalité, dès que les voitures sont en mauvais état, elles m'intéressent. Je perds de l'intérêt pour une voiture fiable ! » Alors, il en prend possession, la restaure et depuis... l'adore. « À bien des égards, elle est proche d'une avant-guerre, et pour cause, elle tire de nombreux enseignements de cette période. »



« Elle y ajoute des suppléments de fiabilité et de facilité de conduite plutôt bienvenus. » Comme beaucoup de propriétaires explique-t-il, il a installé des disques à l'avant, permettant de freiner plus promptement et de garantir une certaine sécurité. « Quand on sort ces autos, la XK comme les avant-guerre, on sent qu'elles n'ont pas été conçues pour notre utilisation actuelle, elles étaient faites pour rouler, pas pour rouler au pas. La preuve, dès qu'on est dans les ralentissements, elles chauffent plus que de raison. Et puis, autour, les automobilistes ne prêtent pas toujours attention à ces autos qui n'ont pas la même capacité de freinage qu'eux... »



Vous l'aurez compris, les balades en ville ne sont pas à son habitude. Au contraire, il aime rouler loin, sans but exact, rouler pour découvrir, se balader pour profiter et entretenir ce patrimoine. Il aime à participer aux sorties du club XK pour rouler avec sa 120 et aussi rencontrer des passionnés « *avec qui on partage au moins un point commun. Et on se rend compte que quand on en partage un, on en partage souvent bien d'autres* ». D'ailleurs, cette 120 qu'il hésitait à acheter... « *J'y suis très attaché. Aujourd'hui, je la considère comme une voiture universelle, c'est l'une de mes préférées. Et ce moteur est fabuleux. Assurément, je ne regrette pas d'avoir succombé à ses charmes !* »

