# Les Anglaises et moi

*Qu'est-ce qu'une voiture anglaise ?*
*C'est la question que nous posons à Charles Collin de Cecil Cars.*

**Texte** Yan-Alexandre Damasiewicz **Photos** Lionel Koretzky

Quelles voitures pour symboliser l'automobile anglaise ? Nous avons le show-room de Cecil Cars à notre disposition et le choix n'est pas aisé. Une Jaguar Type E, ça c'est facile : un roadster 4,2 litres de 1967 est parfait pour représenter la quintessence de l'industrie britannique, et ce rouge idéal pour aimanter le regard du photographe. Un petit roadster : oui, mais lequel ? Une MG B ? Trop évident. Une AC Bristol ? Un peu trop exclusif. Et pourquoi pas une Triumph TR6, à la fois populaire et sportive ? Pour le grand luxe, là aussi une voiture s'impose : une superbe Bentley S1 fastback Mulliner de 1957 – une voiture qui a longuement appartenu au célèbre compositeur de musique de films John Williams. Tellement imposante, qu'il vaut mieux la laisser en arrière-plan sur notre photo de groupe.

Mais au juste, une voiture anglaise, c'est quoi ? Charles Collin, le fils des fondateurs de Cecil Cars et aujourd'hui homme à la barre de l'entreprise familiale, nous répond.

**Pour vous qu'est-ce que représentent les voitures anglaises ?**

J'ai le défaut d'être le petit-fils d'un grand concessionnaire Jaguar et du groupe BMC, donc pour moi une Anglaise c'est de prime abord une Jaguar, une Land Rover ou une Mini. J'aime à dire que j'ai été conçu dans une Jaguar XK120, que j'ai quitté l'hôpital dans une Type E et que j'ai rencontré ma femme dans une Austin-Healey, je peux donc dire que les Anglaises coulent dans mes veines depuis toujours. Mes parents ont créé Cecil Cars sur le plaisir, la réputation et le charme de ces voitures, même si j'ai essayé d'ajouter de l'ADN italien dans nos veines avec des marques comme Ferrari, Maserati ou Lamborghini.

**Quel est le fil conducteur entre toutes ces voitures anglaises ?**

Pour chaque pays, il y a une catégorie dominante de voitures classiques : les Italiennes c'est la *Dolce Vita*, les Allemandes sont robustes et permettent de partir sur toutes les distances, les Françaises ce sont les populaires et les Anglaises, les sportives du gentleman driver. C'est en même temps l'élégance d'une Rolls, la sportivité d'une Jaguar et la maniabilité d'une Mini.

**On pourrait penser que ce sont les Italiennes qui représentent le plus la sportivité.**

Pas forcément ! Il y a certes Lamborghini et Ferrari qui tirent le haut du panier, mais les chiffres de production sont très faibles et noyés dans la masse des Alfa Romeo, Lancia et Fiat. Si on prend l'exemple d'une Jaguar type E, on a une voiture de grande production, sportive, élégante et coupleuse ; les Aston ont souvent été fabriquées aussi à un millier d'exemplaires…

**Cette Bentley S1 Fastback Mulliner représente une catégorie de voitures typiquement anglaises.**

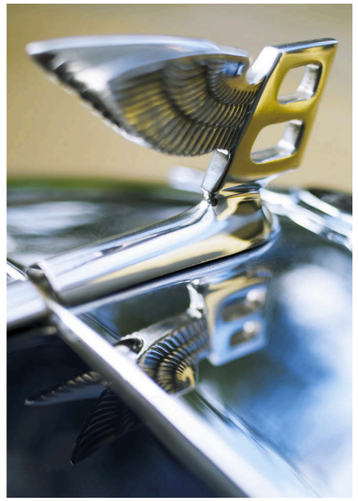
Encore une fois c'est une auto à la fois chic et →



sportive, parce qu'elle est tout à fait capable de rouler à 200 km/h sur l'autoroute. Ce modèle n'était plus une voiture de chauffeur, mais une voiture de propriétaires sportifs, avec un luxe inouï : des boiseries en quantité, du cuir de très grande qualité et cette douceur… À 160 km/h sur les mauvaises routes de l'époque, il n'y avait pas le moindre bruit, ni la moindre vibration. Quand on roule avec, on a l'impression d'être sur un tapis volant.

**Dans un autre genre, la Jaguar Type E représentait une véritable révolution !**

D'un point de vue technique c'est une voiture exceptionnelle : un 6 cylindres de 260 ch extrêmement coupleux, un poids de 1,2 tonne, une des toutes premières voitures avec un demi-châssis tubulaire à l'avant pour l'allégement, quatre freins



à disque de série… Il y avait certes une sellerie cuir, mais aussi une recherche d'économie pour que la voiture soit abordable pour le plus grand nombre : elle coûtait deux fois moins cher qu'une Ferrari ou une Mercedes équivalente, et c'est aussi pour cela qu'elle s'est si bien vendue.

**Les amateurs de belles Italiennes lui trouvent tout de même quelques défauts…**

Beaucoup de gens disent qu'une Type E freine mal ou ne tient pas la route, parce que pendant des années ils ont pu essayer des voitures qui avaient été mal entretenues. Il ne faut pas oublier qu'à une époque elles ne valaient rien et qu'elles étaient donc mal entretenues. Aujourd'hui, les Type E sont chères et les choses ont changé. Pour donner un exemple, la purge du circuit de freinage est simple à l'avant, mais il faut déposer deux amortisseurs à l'arrière. Alors souvent, on ne purgeait que l'avant et on se retrouvait avec une voiture qui ne freinait pas de l'arrière. Pour la tenue de route, il y a quatre amortisseurs à l'arrière, sauf que si les deux premiers sont faciles à déposer, les deux suivants demandent de déposer le pont, ce qui représente une journée de travail… Encore une fois, on n'en changeait donc souvent que deux et on se retrouvait avec une voiture complètement déséquilibrée sur l'arrière, qui ne tenait pas bien la route. Quant aux barres de torsion, une fois que le métal qui a 50 ans a pourri, la torsion ne se fait plus et la voiture s'affaisse. Il suffit de bien purger le circuit de freinage, de changer les barres de torsion et tous les amortisseurs pour avoir une Type E exceptionnelle, bonne à rouler pendant 15 ans.

**Une sportive anglaise se conduit-elle de façon différente d'une italienne ?**

Avec une anglaise, tout se fait sur le couple. Elles ont des gros moteurs – des 3,8 l, des 4,0 l voire des 5,0 l – à longue course, alors qu'une Ferrari contemporaine a des petits cylindres – des V12 3,0 l sur les Ferrari ou des 4 cylindres 1,3 l sur les Alfa. Une course plus courte, ça permet de monter plus haut dans les tours, mais c'est aussi un peu plus bruyant. Une Type E 3,8 l à boîte non synchronisée peut arriver au feu à 10 ou 20 km/h et reprendre immédiatement en seconde, une Ferrari aura plus de difficultés. Pour autant, les performances sont approchantes.

**Malgré une météo plutôt difficile, les Anglais ont également inventé les petits roadsters.**

Ils n'ont surtout pas inventé la voiture étanche ! Capotée, et même avec un coupé, il pleut à l'intérieur… Dans un coupé Type E ou MGA, on a de l'eau qui coule le long des portes, dans un coupé XK, l'eau coule le long du pare-brise… Cela dit, n'est-ce pas une idée reçue qu'il pleut beaucoup en Angleterre ?

**La TR6 arrive à la fin de cette tradition des roadsters…**

C'est le début de l'injection mais il y avait aussi, malheureusement, un grand manque de recherche à un moment où les Anglais devaient combler leur retard sur les autres constructeurs. Pourtant, une TR6 française d'origine, c'est une voiture fabuleuse avec 150 ch pour moins de 900 kg, mais on commençait à perdre le raffinement anglais. C'est une voiture qui marche bien, qui démarre très facilement →





quand tout est bien réglé – là est le maître mot.

**Pour un premier achat, quelle Anglaise recommanderiez-vous ?**

Ça dépend des moyens ! Pour un petit prix, on va s'éclater avec une Mini, à partir de 5 000 euros. Quelle que soit la génération, on va se faire plaisir. C'est une auto qui se prépare sans gros frais et qui se customise pour trois fois rien avec des pièces qu'on trouve un peu partout.

Le cran au-dessus, ça va être une Healey, aux alentours de 80 000 euros. Avec un 6 cylindres 3,0 litres à carburateur, riche en couple, facile à régler et un entretien léger, facile et raisonnable. Il y a la version sport qui est la 3000 Mk 1 – la BN2 – très roadster anglais, ou alors la BJ8 avec des fenêtres, le confort de la capote, des boiseries…

Ensuite, il y a la Jaguar Type E, bien sûr. Un néophyte peut sauter dedans et la conduire facilement, l'entretien reste raisonnable si la voiture a toujours été convenablement suivie, c'est une voiture avec laquelle on va prendre un vrai plaisir et c'est un modèle intemporel.

Puis, pour ceux qui ont vraiment les moyens, une Aston ou une Bentley. Mais là on atteint d'autres sphères, il faut rajouter un zéro…

Mais il y en a tellement d'autres ! Une Morgan est une superbe voiture, mais plus rustique. On ne peut pas évoquer l'Angleterre sans Morgan qui continue à produire toujours la même voiture depuis des décennies. Puis il y a Lotus, Caterham… Des voitures premier prix pour rouler sur circuit plus vite que tout le monde.

**Y a-t-il des spécificités à connaitre sur les voitures anglaises ?**

Elles ont souvent des moteurs et des boîtes de vitesses spécifiques à une marque, mais tous les accessoires environnants proviennent de généraliste. On va trouver des carburateurs SU, des allumeurs Lucas, des bobines Bosch, des freins Dunlop… Pratiquement toujours les mêmes pièces sur








toutes les voitures. Dans un rallye multimarque d'anglaises, généralement tout le monde peut se dépanner ! Le suivi est l'entretien est très facile avec ces voitures, ce qui présente aussi un inconvénient : la demande est telle qu'il y a maintenant beaucoup de pièces premier prix de mauvaise qualité fabriquées en Chine. Mieux vaut passer par les bonnes personnes qui ont la connaissance du bon produit.

**Il y a beaucoup de spécialistes…**

Attention, le bon spécialiste n'est pas celui qui ne fait qu'une marque, mais celui qui sait où trouver les bonnes pièces. Avec nos 40 ans d'expérience, nous savons par exemple que le lèche-vitre droit d'une TR6, qui est assez long et plus souple que le gauche, peut être monté sur bien d'autres voitures comme des Mini, des Jaguar ou des Austin-Healey. Nous n'achetons que la pièce de droite, en grande quantité, alors que le gauche ne nous sert pas du tout ! Nous avons aussi autour de nous des industriels qui fabriquent des pièces spécialement pour nous et pour personne d'autre.

**Acheter une Anglaise en Angleterre c'est une bonne idée ?**

Oui, si on prend bien le temps de vérifier que la voiture est bonne. Beaucoup de voitures n'ont jamais traversé la frontière, à l'exemple d'une Caterham HPC carburateur qui n'a été fabriquée qu'en conduite à droite.

**Rouler en conduite à droite, c'est simple ?**

Pour être sûr que ce soit très facile, il faut juste un télépéage, le reste c'est exactement la même chose. Le passage des vitesses, on s'y fait vite, comme la position sur la route, mais c'est certes plus simple dans une voiture étroite comme une Caterham qu'au volant d'une Rolls-Royce.

**Quelle conséquence aura le Brexit sur le marché des Anglaises ?** →

Le prix de toutes les pièces va augmenter tout comme le délai de passage en douane. On va donc avoir un peu plus de mal à entretenir ces voitures et devoir avoir du stock d'avance – mais mes parents ont fait comme cela pendant des années, il ne nous restera plus qu'à recommencer ! Concernant l'achat des voitures, il y aura certes un passage en douane, mais à cause de la conduite à droite, l'Angleterre reste un faible marché d'acquisition.

**Quelle est votre activité chez Cecil Cars ?**

Une grosse partie concerne du négoce, que ce soit de l'achat ou de la revente, car nous sommes possesseurs de 90 % des voitures présentes dans notre showroom et chaque voiture qui passe entre nos mains à la vente est forcément révisée intégralement dans nos ateliers avant livraison. À côté, nous avons 17 personnes qui travaillent avec nous, dont 12 mécaniciens, deux selliers et deux tôliers formeurs en permanence dans nos ateliers. Il n'y a que trois choses que nous sous-traitons : le chromage, l'ébénisterie et la peinture, car nous n'avons pas assez de travail pour employer des personnes à temps complet. Nous sommes racheteurs de toutes les voitures que nous avons vendues ou entretenues et nous pouvons constater que leur état demeure exceptionnel.

**Un conseil pour bien profiter d'une ancienne ?**

Une voiture qui roule régulièrement, même peu, sera forcément plus fiable qu'une voiture qui roule une fois tous les six mois. De même, une voiture bien entretenue chez quelqu'un qui connaît bien le sujet apportera forcément beaucoup plus de plaisir. Rien de tel pour déguster un propriétaire que de laisser filer une voiture sur laquelle il reste quelques petits pépins. Une auto, c'est comme le corps humain : si on lui donne de bons produits, elle est capable de choses exceptionnelles, mais si on reste sur le canapé toute la journée en mangeant du fast-food, quand on veut faire un peu de sport, ça ne va plus ! ■

