

Bien acheter son véhicule de collection

- 1.** Ce qu'il faut savoir avant d'acheter
- 2.** Les différents modes d'achat

Ce qu'il faut savoir avant d'acheter

Si la France comporte un grand nombre de collectionneurs (plus de 200 000 selon les informations de la FFVE et de la FIVA dans son enquête de février 2015), elle comporte certainement un nombre aussi important de futurs acquéreurs et primo-accédants.

Pour ces derniers, l'acquisition d'un véhicule de collection peut s'avérer source de nombreuses interrogations, et d'autant de handicaps pouvant freiner leur souhait d'acquérir à leur tour, leur première « ancienne » ou « Youngtimer » : degré de maîtrise du véhicule, usage, coût de l'entretien, pièces de rechange, mécanique...

Afin de démystifier l'environnement de la voiture de collection, il est ici proposé quelques informations pour répondre à toutes les questions qu'un futur acquéreur pourrait se poser. Pour les connaisseurs, l'occasion est ici de vérifier leur degré de connaissances.

1.1 Choisir en fonction de l'usage : les critères de choix

Il y a un modèle pour chaque usage, mais pas une voiture universelle.

Il est évident que choisir une voiture pour participer au rallye local une fois par an, n'a rien de comparable à l'achat d'une voiture pour partir en vacances pour un périple de 1 000 km. Un minimum de confort et la fiabilité de la mécanique guideront votre choix pour les vacances à l'autre bout de la France alors qu'une « De Dion Bouton HP Torpédo de 1923 » à l'esthétique exceptionnelle fera le bonheur de tous, pour traverser son département dans la journée seulement.

En vue d'une utilisation pour de longs périples, il sera judicieux que l'acheteur choisisse une voiture construite après 1960 tant au niveau sécurité qu'au niveau de la fiabilité et du confort. Le choix d'une voiture pour effectuer un trajet de plus de 100 km devra porter sur les critères de confort et de sécurité suivants : suspension, étanchéité, direction, freinage, éclairage et chauffage, berline ou cabriolet.

1.1.1 La suspension

La suspension des voitures construites avant 1950 était assurée par des lames de ressorts à l'arrière et même à l'avant sur certains véhicules d'avant-guerre.

Le piètre confort de ces équipements de suspension était particulièrement douloureux pour le dos des passagers au bout de quelques dizaines de kilomètres. Même si les routes offrent de bonnes qualités de roulage de nos jours, ces voitures d'une autre époque vous assureront, néanmoins, un plaisir de conduite au cours de sorties régulières proches de votre domicile ou pour des parcours occasionnels, mais sur 100 kilomètres maximum.

Pour un voyage Paris Arcachon, il vaut mieux envisager l'achat d'une voiture d'après 1960 qui sera dotée de suspensions indépendantes et parfois d'amortisseurs hydrauliques permettant un confort acceptable sur nos routes départementales.

1.1.2 L'étanchéité de l'habitacle

L'étanchéité de l'habitacle des voitures d'avant-guerre était précaire et ce n'est vraiment qu'après 1960 que les joints de caoutchouc des portes, des pare-brises et des capots assureront une quasi-étanchéité.

Avant 1960, les cabriolets étaient, parfois, équipés de vitres latérales amovibles, mais avant 1920, les véhicules étaient dépourvus de vitres latérales, seule la capote préservait les passagers de la pluie. Lorsque des vitres existaient, elles s'emboîtaient dans des orifices sur la partie supérieure des portes, notamment sur les voitures anglaises. À la belle saison, ces vitres prenaient place dans le coffre lorsque le conducteur roulait capote pliée. Il va sans dire que la conduite sous la pluie s'accompagnait d'une douche dans l'habitacle.

Les berlines offraient une meilleure étanchéité mais n'étaient pas exemptes de fuites d'air ou d'eau tant au niveau des pare-brises que des vitres latérales amovibles ou à glissières.

Après 1960, des vitres à glissières de meilleure qualité commandées par des manivelles fixées sur les portières remplaceront les antiques vitres amovibles. Ces systèmes à manivelles disparaîtront à l'arrivée des vitres à commandes électriques dans les années 90. Fini la douche à chaque sortie, seules quelques fines gouttes pouvaient perturber le confort des passagers.

1.1.3 La direction

Elle était assurée par des systèmes dits à galets. Cette configuration interdisait de lâcher le volant et de quitter la route des yeux. La conduite avec ce type de direction ressemblait plutôt à la conduite d'un bateau rendant la tenue de route approximative.

Après 1960, les constructeurs généralisent l'équipement des directions à crémaillère qui assureront la tenue d'une trajectoire plus précise et une sécurité renforcée.

1.1.4 Le freinage

Le système de freinage hydraulique déjà présent sur certains modèles construits avant 1939 remplace, progressivement, les freins commandés par des câbles.

À partir de 1970, on a vu apparaître les premiers freins à disques à l'avant qui ont permis une grande stabilité lors des freinages. En effet, avec les freins à câbles, la force du freinage sur chaque roue était mal répartie et rendait périlleux la tenue de route et l'arrêt du véhicule.

1.1.5 L'éclairage

L'alimentation en électricité dépendait d'une ou de deux batteries, parfois en 6 volts sur les voitures d'avant 1960. Les batteries sont elles-mêmes rechargées par des dynamos et non des alternateurs comme ce sera le cas sur les voitures construites après 1960.

La dynamo rechargeant la batterie plus lentement qu'un alternateur, le voyage de nuit sur de longs trajets avec les essuie-glaces en marche risque de se terminer par un arrêt prématuré batterie « à plat ». Sans téléphone portable, on peut imaginer l'angoisse des voyageurs en panne sur le bord d'une départementale en pleine nuit.

Après 1960, la qualité et l'étanchéité des optiques et l'équipement des voitures en alternateur en remplacement des dynamos autoriseront la conduite de nuit en toute sécurité, essuie-glaces et chauffage en fonction sur des distances de plus de 500 km.

1.1.6 Le chauffage

Il était inexistant à bord des véhicules d'avant-guerre ou proposé en option. Un voyage sur de longs trajets en avant saison ou après l'été peut s'avérer inconfortable pour certains passagers avec un chauffage inefficace ou inexistant.

Dans les années 60, les constructeurs équiperont l'ensemble de leurs modèles d'un système de chauffage qui permettra d'assurer, entre autres, le désembuage des pare-brises. Une innovation !

1.1.7 Une berline familiale ou un cabriolet

Si vous souhaitez partager votre voiture avec votre conjoint et vos deux enfants et si la conduite cheveux au vent vous tente, il existe des cabriolets à 2 places + 2 (exemple : Austin Healey 3000) ou de véritables cabriolets à 4 places comme la très jolie Peugeot 404. Si vous ne redoutez pas la manœuvre du créneau en ville, avec 6 places assises, mais 5,71 m de long, optez pour une belle américaine Cadillac Deville de 1963 !

Les cabriolets, tout comme les coupés, avec la mention 2+2 sur la carte grise, permettent de loger seulement deux enfants de taille inférieure à 1,40 m.

Les adeptes de la conduite sportive en solo ou à deux trouveront un marché plus étoffé offrant des coupés ou cabriolets à 2 places seulement, sûrement moins confortables, mais procurant un plaisir de conduite en étant collé à la route (ex. Renault Caravelle, Triumph Spitfire...).

Pour les voyages en famille ou avec des amis, l'offre de berlines est illimitée que ce soit avant ou après-guerre, seul le confort change sur les deux périodes. Pour les grandes familles ou pour les voyages en groupe, il est possible de trouver des Combi Volkswagen

des années 60 disposant jusqu'à 8 places assises en plus du conducteur autorisant, néanmoins, la conduite avec le permis de conduire B pour les véhicules légers.

Conseil

Déplacement et véhicule de collection

Si vous rêvez d'une Panhard Levassor de 1913 et que vous souhaitez vous inscrire à des rallyes distants de 800 km de votre domicile, n'hésitez pas, vous aurez toujours la solution de l'acheminement sur remorque.

Pour les amoureux de la conduite en voiture décapotée, les voitures d'avant-guerre sont des modèles à l'étanchéité inexistante ou précaire ; cependant les nostalgiques trouveront un immense plaisir à les conduire dans les rallyes locaux ou pour emmener leur fils ou petit-fils à l'école à la belle saison.

Pour effectuer des trajets de plus de 200 km dans la journée avec le confort et la sécurité, ou pour un usage fréquent par tous temps, optez pour des modèles construits après 1960.

Pour tous les autres types de déplacement, tous les modèles s'y prêtent.

Après 1970, les constructeurs ont considérablement amélioré la fiabilité et les fixations des capotes permettant la réalisation de parcours de plus de 500 km dans un habitacle étanche. Mais il ne faut pas négliger le bruit du flottement des capotes qui peut déranger, à terme, certains passagers.

Vous ne supportez pas le désagrément du bruit de la capote lorsque vous roulez à 90 km/h sur la départementale, alors orientez-vous vers une voiture à carrosserie fermée produite après 1960 qui vous procurera plaisir, confort et plus de sécurité.

1.2 Choisir en fonction de son profil

Avant de se laisser séduire par l'achat de la voiture rutilante convoitée, quelques précautions s'imposent. Les constructeurs de l'époque privilégiaient souvent l'étude de la ligne de la voiture et la puissance des moteurs sur celle de l'ergonomie, limitant parfois l'accès au poste de conduite à certaines tailles et corpulences.

En effet, si n'importe quel gabarit peut prendre place confortablement derrière le volant d'une Citroën DS, l'installation au poste de conduite de certaines Anglaises, en particulier, est limitée à des gabarits aussi « sportifs » que la voiture. On peut s'en douter, le siège du conducteur, lorsqu'il était réglable, ne l'était qu'en longueur. Les bureaux d'études n'avaient pas encore envisagé l'inclinaison du dossier et encore moins le réglage en hauteur.

Le volant souvent volumineux n'était ajustable ni en hauteur, ni en profondeur, ce qui rendait improbable l'accès à bord de certains conducteurs. Pour que le plaisir soit intense et durable, il faut, avant tout, trouver son aise pour la conduite.

Les plus petites tailles ne toucheront pas les pédales et les plus grands auront les genoux qui dépasseront le volant... Si après 1970 toutes les voitures sont équipées de boîtes de vitesses synchronisées, ce n'est pas le cas avant-guerre.

Avant 1939, le premier et le deuxième rapport de la boîte de vitesses ne sont pas synchronisés et avant 1935, il est fréquent qu'aucun rapport ne le soit. Par conséquent, pour permettre au conducteur de passer les vitesses sans casser la boîte, il était indispensable d'effectuer un double pédalage et double débrayage qui était impossible si vous n'accédiez pas aisément aux pédales. Par ailleurs, certaines voitures produites avant 1920, dites Ancêtre ou Edouardienne avaient les pédales de frein et d'accélérateur inversées ou décalées. Généralement, il est fortement conseillé de prendre des cours de conduite avec un professionnel avant de vous lancer dans un tel investissement. Dans tous les cas, un essai est obligatoire au risque de regretter son achat à chaque contorsion pour monter à bord de son acquisition ou pour sa conduite.

Conseil

Et la famille dans tout ça ?

Si vous devez partager votre acquisition quelle place pour installer ma famille ou mes amis et leurs bagages ?

Ce point est crucial si vous souhaitez utiliser la voiture avec le conjoint et les enfants pour des vacances, même dans le département limitrophe. Si Monsieur s'accommode, en principe, facilement d'un mini sac de voyage, il faut ajouter au moins une valise pour Madame : pas facile de loger le nécessaire pour un voyage réussi dans un coffre d'un séduisant cabriolet Renault Caravelle.

Pour ce type de voiture, le budget est à prendre en compte : entre une Ferrari 250 GT Berlinette à 6 000 000 € et la Citroën Acadiane fourgonnette à 2 500 €, il y a du choix... N'hésitez pas à parcourir les annonces sur le net ou les catalogues de ventes aux enchères dans les plus prestigieuses maisons internationales pour vous faire une idée.

1.3 Vérifier la cote du véhicule

Le prix d'une voiture, comme pour tout autre produit dans une économie de marché, suit le principe de l'offre et de la demande. En principe, la rareté du véhicule dicte son prix... En revanche, bien que ce soit un critère expliquant un prix élevé, une voiture à carrosserie fermée d'avant-guerre à restaurer construite pourtant en quelques centaines d'exemplaires, trouvera difficilement preneur tant la restauration sera compliquée à mettre en œuvre avec des pièces rares sur le marché. Plus l'offre est abondante et moins rapide sera la progression du prix de la voiture dans le temps, en particulier si la demande est faible. Ce qui sera le cas d'un modèle produit en grande série et qui aura connu un succès mitigé à l'époque laissant peu de souvenirs auprès des acheteurs potentiels.

Les modèles d'avant-guerre, certes produits en moins de 1 000 exemplaires, auraient dû connaître une forte progression de leur cote du fait du peu de modèles existant aujourd'hui, mais cela n'a pas été le cas hormis certaines voitures ayant été présentées à des concours d'élégance comme les Bugatti, Delage, Alfa Romeo ou qui ont appartenu à des personnes célèbres. Après-guerre, la rareté d'un modèle survivant pourtant sorti en grande série mais détruit suite à des accidents de la circulation ou par destruction après de bons et loyaux services, explique une cote relativement soutenue :