

# La Rolls qui a baladé Churchill renaît dans un garage de Bulle

/// Dans les années 1960, la Rolls-Royce Silver Wraith WZB29 a emmené les personnalités du monde entier sur les routes de la Côte d'Azur.

/// Depuis 1980, elle dormait dans un garage humide de Glion-sur-Montreux.

/// Son nouveau propriétaire a confié sa restauration à la carrosserie Nyfeler, à Bulle.

JEAN GODEL

**SAGA.** C'est une histoire à proprement parler extraordinaire. Depuis de longs mois, la carrosserie Nyfeler, à Bulle, restaure la Rolls-Royce Silver Wraith numéro de châssis WZB29. Une voiture d'exception qui a baladé les célébrités du monde entier sur la Côte d'Azur, dont l'ancien Premier Ministre du Royaume-Uni Winston Churchill, avant de sombrer dans l'oubli.

Endormie dans un garage humide d'une propriété de Glion durant trente-cinq ans, cette Silver Wraith, construite en 1948, réapparaît tel un spectre (*wraith* en anglais...) le 9 avril 2014, par le plus grand des hasards. C'est en effet durant l'expertise d'une propriété des hauts de Montreux que Michel Colatruglio la découvre en soulevant la porte d'un garage. Cet agent immobilier de Vevey est, entre-temps, devenu son troisième propriétaire.

## Tout est d'origine

Comme le raconte en détail le dernier numéro du magazine *RoadBook*, Michel Colatruglio se prend alors de passion pour cette sublime lady. Il contacte le Club Rolls-Royce de Londres, détenteur des archives de la marque, qui certifie que le numéro du moteur correspond à celui du châssis. Toutes les pièces sont d'origine. Au Ser-

vice des automobiles de Genève, il obtient ensuite un duplicata du permis de circulation, annulé le 29 octobre 1980, et la certification que la Rolls appartenait alors à Emery Reves.

Emery Reves? Ce Hongrois d'origine né en 1904, éditeur à Paris et Londres, s'est lié d'amitié dès 1937 avec Churchill dont il devient l'agent littéraire. Après la Seconde Guerre mondiale, il fera fortune en négociant avec les médias la publication des mémoires des grands chefs de guerre tels Montgomery, Eisenhower et, bien sûr, Churchill.

Amoureux de la Côte d'Azur et des rives du Léman, Emery Reves achète plusieurs propriétés dont, en 1953, la villa La Pausa, à Roquebrune, non loin de Monaco. Le duc de Westminster l'avait fait construire pour sa maîtresse, une certaine Coco Chanel...

## La voiture de la villa

La résidence devient vite un haut lieu de la jet-set qui s'y presse pour des fêtes, mais aussi des grands de ce monde qui viennent s'y reposer. La liste des habitués est impressionnante: du duc de Windsor au général de Gaulle, de Rainier et Grace de Monaco à Aristote Onassis, d'Adenauer à Greta Garbo, de Clark Gable à Errol Flynn... Parmi eux, Churchill, aux prises avec de fréquents épisodes de dépression, appréc-



Sur cette photo, on voit Winston Churchill débarquant de la Silver Wraith de son ami Emery Reves, dans le sud de la France. EDWARD QUINN - WWW.EDWARDQUINN.COM

cia tout particulièrement le calme de la villa La Pausa où il se rendra fréquemment entre 1956 et 1960 et s'y adonnera à la peinture.

Autant d'hôtes qu'Emery Reves véhiculera avec sa Silver Wraith. Il l'avait acquise en 1952, au décès de son premier

propriétaire, le baron Vanderheiden, PDG de la Compagnie royale asturienne des mines et commandeur de l'Ordre de la couronne de Belgique. Emery Reves la fait importer en Suisse, à Genève, le 16 décembre 1954. Elle se voit assigner le numéro GE 50941 le

25 mai 1955. C'est d'ailleurs avec ces plaques genevoises que la Rolls-Royce arpentera les routes de la Côte d'Azur.

Parmi les options relevées par le magazine *RoadBook* figurent un compteur de vitesse affichant les kilomètres/heure (et non les miles), des phares

## Un placement très prisé

A l'heure où la réparation, en carrosserie, d'un simple rétroviseur nécessite le passage en agence pour réinitialiser l'ordinateur de bord, la restauration de voitures anciennes relève d'un autre monde. Fondateur de la carrosserie Nyfeler en 1948, à la rue Pierre-Scioberet à Bulle, Rodolphe Nyfeler était d'ailleurs tôlier-formeur, un métier disparu. C'est lui qui a lancé le secteur de la restauration de voitures anciennes, qui constitue environ 10% de l'activité de l'entreprise. En 1991, son fils Eric a repris l'établissement, aujourd'hui sis dans la zone artisanale du Battantin, à Bulle.

«Alors que sur les voitures actuelles, on commande bien souvent les pièces, confie-t-il, les vieilles voitures nécessitent un savoir-faire particulier: c'est de l'artisanat. Un apprenti carrossier qui termine sa formation ne sait pas le faire. On doit le former à l'interne.» Une niche fort intéressante au moment où les vieilles mécaniques deviennent un placement de plus en plus prisé. Et les carrosseries capables de les restaurer de moins en moins nombreuses. «Nous devons être environ une dizaine en Suisse romande», estime Eric Nyfeler. Qui voit venir sa clientèle de l'Europe entière. JnG

réglementaires pour la France, une deuxième roue de secours ou encore une colonne de direction agrandie de deux pouces. L'allume-cigare, lui, était d'origine. Et a résisté à Winston Churchill: il trône toujours au tableau de bord de la Silver Wraith WZB29. ■

# Rolls-Royce, la haute couture automobile

Même dépiautée dans un coin de la carrosserie Nyfeler, la Rolls-Royce Silver Wraith WZB29 en impose. L'effet de sa calandre sûrement, même amputée de son Spirit of Ecstasy, la statuette iconique de la marque anglaise. La voiture est arrivée le 19 mai 2016 et a fait, depuis, quelques allers-retours entre l'atelier bullois et le Garage Restocar, à Chailly-sur-Montreux, qui s'est occupé de la partie mécanique. Reste à effectuer le montage final. Dans sa robe noire, la lady sera alors prête à émerveiller le monde, sans doute dès l'été prochain.

Entièrement en aluminium, la carrosserie est arrivée bien fatiguée, se souvient Lino Avella, responsable de sa restauration, chez Nyfeler depuis 1982: «La peinture partait en morceaux.» La sellerie était aussi passablement abîmée, mais a pu être en grande partie récupérée par un artisan à qui l'opération a été confiée. Sinon, l'état de la structure était bon.

## Pas de construction en série

Directeur de la carrosserie, Eric Nyfeler ne cache pas son admiration pour la bienfaisance de la Silver Wraith, première Rolls-Royce d'après-guerre,

construite de 1946 à 1959. «On ne parle pas alors de construction en série. Rolls-Royce fournissait le châssis et le moteur à des carrossiers indépendants qui faisaient tout à la main!» Selon la revue *RoadBook*, le châssis a ainsi été livré le 12 décembre 1947 à la carrosserie Park Ward. La voiture terminée a, elle, été remise à son premier propriétaire, le baron Vanderheiden, le 17 juin 1948.

Preuve de cet artisanat, les deux ailes, qui s'étirent jusqu'aux roues arrière: «Chacune est constituée d'une dizaine de plaques d'aluminium, explique Lino Avella. Il fallait les former, les assembler, les souder au chalumeau et les aplanir au marteau.»

## Une école de patience

Selon ses observations, les routes sinueuses de la Côte d'Azur ont causé bien des touchettes à la WZB29. Qui n'a ensuite pas été réparée dans les règles de l'art. Lino Avella a donc dû restaurer entièrement la carrosserie. A la main. Et comme aucune pièce de rechange n'existe, il a dû par endroits remplacer l'alu corrodé par de nouvelles plaques qu'il a fallu intégrer aux parties originales selon les techniques de l'époque.

«Rien que pour le masticage et le surfacage d'une seule aile, il m'a fallu deux semaines. C'est une école de patience.» La plus grande difficulté a été de travailler l'aluminium utilisé par Rolls-Royce, épais et moins malléable que les feuilles actuelles.

Déjà restauré, le moteur – un 6 cylindres en ligne de 4257 cm<sup>3</sup> – avait serré. «Mais chez Rolls, admire Eric Nyfeler, tout était prévu pour être démonté.» Les pièces principales ont ainsi pu être conservées. Et l'émotion

était au rendez-vous, cet hiver, lors des premiers tours de cette mécanique, 35 ans après son dernier arrêt...

L'habitacle, encore dénudé, laisse voir un plancher en bois avec des trappes pour accéder aux éléments mécaniques. Le tableau de bord avec ses instruments d'origine affiche 56000 km. Partout, des détails trahissent la fabrication artisanale de ces palaces de la route: ainsi, le réservoir du liquide lave-glaces est en

verre, tels les bocaux de conserve de nos grands-mères. Quant aux lames de ressort arrière, elles sont graissées automatiquement et recouvertes d'une gaine de cuir cousue main, qui maintient le lubrifiant en place. De la haute couture...

Au final, la restauration de la Silver Wraith aura nécessité pas moins de 600 heures de travail à la seule carrosserie Nyfeler, sans compter les travaux sur le moteur et la sellerie. JnG



Lino Avella et Eric Nyfeler se penchent sur cette belle mécanique depuis de longs mois. PHOTOS CHLOÉ LAMBERT

