

PATINE OU PAS PATINE ?

Dès qu'il est question de soigner une auto aussi prestigieuse qu'une 911 Carrera 2.7RS, toutes les écoles s'affrontent, chacune avec des arguments recevables. Restauration intégrale État Concours, ou un strict maintien dans son état d'origine, avec sa patine et son authenticité ? C'est la question qui s'est imposée à l'atelier Gobin dans le chantier de restauration, que nous allons suivre au fil de quelques numéros.

Conserver une belle patine, même si elle cache parfois sa rouille et les incontournables tâches d'huile, ou remettre à neuf, État Concours, au risque de perdre l'âme de sa voiture ? La question a forcément taraudé chaque propriétaire de Carrera 2.7RS dès qu'il l'a vue vieillir. Évidemment, elle ne se pose pas de la même manière selon les exigences de son possesseur et selon l'état de l'auto, qui dépend généralement de la vie qu'elle a menée. La plupart des RS ont connu les affres de la compétition, même si ce n'est que dans quelques courses de côte locales. Certaines ont évolué sous des climats très peu favorables à leur conservation. Une multitude de Touring sont devenues pseudo-light. Et de toute façon, elles ont quarante-cinq ans d'usage, disons même d'usure, de petits accrocs, de rayures, de déchirures, de fuites, de salissures... Chaque RS est unique, avec un parcours qui n'appartient qu'à elle.

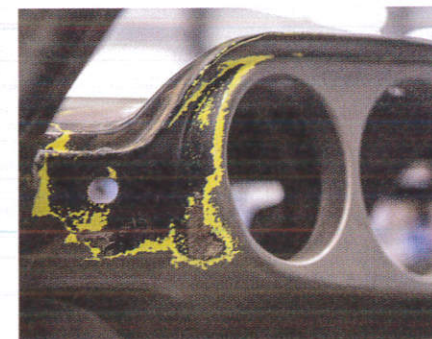
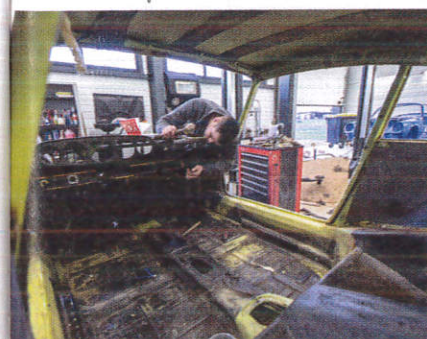
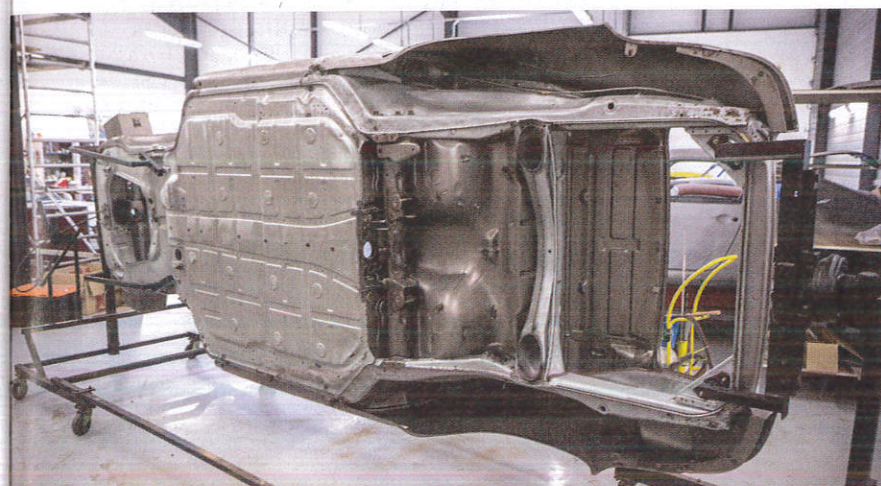
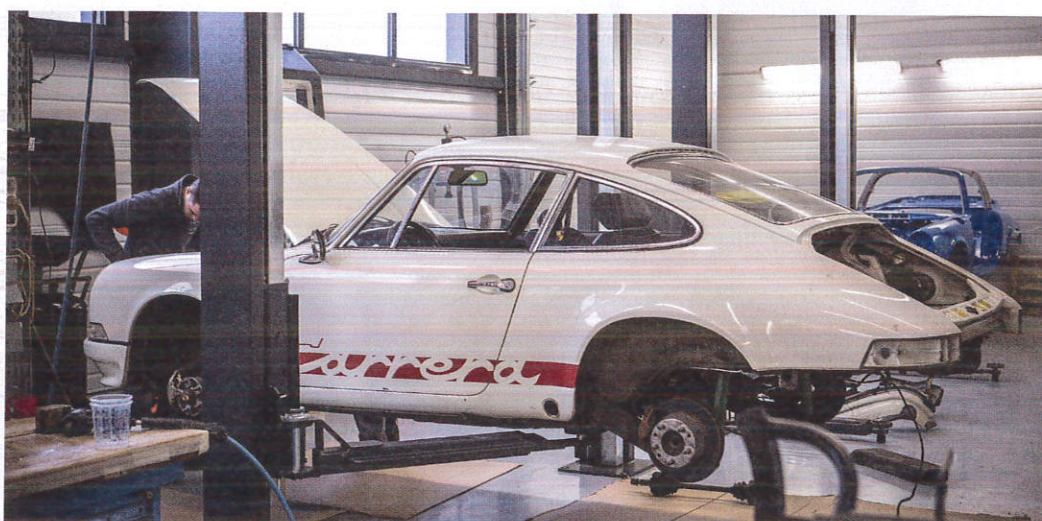
Celle-ci est originaire d'Allemagne, c'est une Touring, Light Yellow. Si, si ! Du moins c'est comme ça qu'elle a quitté les chaînes de Stuttgart en avril 1973. En 1977, elle s'envole pour le Japon, où deux amis cherchaient chacun une 2.7RS blanche. L'un sera comblé, l'autre n'aura qu'une jaune... qu'il fera immédiatement repeindre en Blanc Grand Prix, avec les mêmes bandes rouges que celle du copain. Un baquet à la place du Recaro Sport, l'antenne et des baguettes en moins, et c'est parti pour 40 ans ! Lorsqu'elle arrive en France en 2015, elle est le témoignage vivant que le Japonais ne plaisante pas avec l'entretien de sa voiture. Elle est admirablement saine, l'intérieur pourrait être neuf qu'il ne serait pas plus beau, le moteur tourne comme un coucou suisse, tout indique un état exceptionnel. Oui, mais elle est blanche, alors que son Kardex la donne jaune. C'est quasiment la seule raison qui va lancer son nouveau propriétaire dans la torture cérébrale. Restaurer, pas restaurer ?

La réflexion va prendre un an. Expatrié à Hong Kong, il avait confié la voiture à l'Atelier Gobin à son arrivée dans l'Hexagone pour les petits travaux de mise en route. L'huile, les courroies, des réglages... Damien, le patron, a pu voir la voiture suffisamment longtemps pour se faire une idée de l'objet. Et amener son grain de sel à la réflexion. S'il faut repeindre, c'est peut-être le moment du "bilan médical des 45 ans". Il serait absurde de ne pas mettre la caisse à nu pour savoir sur quoi on peint, et ridicule de devoir redémonter trois ans plus tard à l'apparition des premières cloques. En revanche, l'intérieur exceptionnel pourra reprendre sa place, et le moteur peut rester d'origine jusqu'à ce qu'il nécessite des soins définitifs. Lorsqu'on parle de 2.7RS, l'aspect pécuniaire entre nécessairement en compte. L'écart de valeur entre un exemplaire

"brut" et une auto restaurée est tel qu'il justifie peut-être l'effort d'aller jusqu'au bout. Moteur compris... Dans la démarche, Damien et son client ont envisagé la mesure de bon sens, et la suite va leur donner raison : caisse mise à nu, trains roulants remis à neuf, moteur ouvert, mais la sellerie ne sera jamais plus belle que celle d'origine ! ET le maître-mot sera de conserver le maximum de pièces d'origine.

La coque sablée ressort telle que vous l'avez probablement admirée sur le stand de l'Atelier à Rétromobile 2018. Le premier sablage à la coque de noix débarrasse la tôle de sa peinture, ses godrons et d'éventuels traitements de surface, mais pas de la rouille, qu'il faut supprimer au sable. Ici... rien sinon un point sur l'aile arrière et un autre sur

un support de triangle avant. C'est tout ! Au point que certains confrères sont venus faire des photos témoin de l'assemblage originel d'une RS tellement elle était restée authentique. Absolument saine, mais c'était le moment de s'en occuper, le Blackson commençait à se désolidariser de la tôle, les ennuis n'auraient pas tardé. Avec la réfection des bas de portes, l'intégralité des reprises de carrosserie n'a pas dépassé la trentaine d'heures. À peine une petite semaine. Dérisoire pour un chantier de restauration. Dans le souci de conserver un maximum des pièces authentiques, tous les éléments du châssis ont été décapés, retraités et remis en place, à l'exception évidemment des roulements et autres pièces d'usure. Il va être temps de s'occuper de la mécanique...



Enfin le LED pour votre ANCIENNE

A partir de 69€ la paire

VS

+ Vision de nuit X par 4
+ Consommation ÷ par 2
+ 11 à 24 V. Stock en France

H1 H4 H3 H7 ...

H7-3XL H4-3XL H3-G7

07 81 92 69 Répondeur
www.nercar.fr
PayPal

+ 200 références

DECOLOFT

DECO MURALE & M
D'INSPIRATION AUT

personnali
envies.
réalisés en
composité
découvre
réalisatio

tel:0625085399

decoloft

Suivez-nous sur