

LES FERRARI DANS LA PEAU

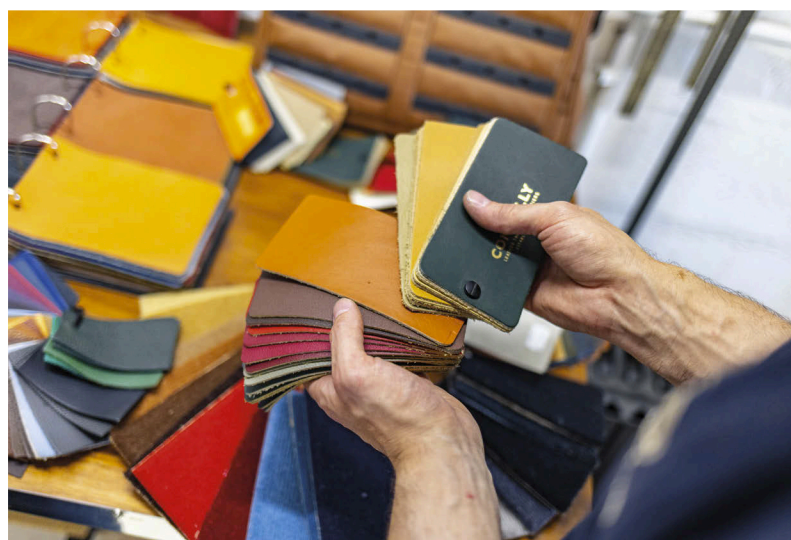
À l'œuvre chez Cecil Cars, le sellier Baptiste Hiverniau a une solide expérience des Ferrari, comme l'illustre cette superbe 330 GT 2+2 qu'il vient de restaurer.

TEXTE YAN-ALEXANDRE DAMASIEWICZ | PHOTOS KEVIN VAN CAMPENHOUT





De haut en bas
 Dans le book de Baptiste Hiverniau, une 250 GT Lusso dont l'intérieur va servir d'inspiration. Les pièces de cuir Connolly d'origine des sièges et leurs estampes. Le choix des peaux pour la restauration est quasi infini.



Lorsqu'on commence une restauration, il faut définir si la voiture est destinée à participer à des concours ou si elle va vivre, car cela change beaucoup de choses » nous prévient Baptiste Hiverniau au moment où nous nous approchons de la rutilante Ferrari dont le chantier vient de s'achever. « Dans le premier cas, il est nécessaire de rester conforme à l'origine, mais dans le second, les clients peuvent opter pour des choses plus à leur goût. »

C'est le cas de cette 330 GT 2+2, récemment achetée par sa propriétaire, qui souhaitait une voiture confortable pour pouvoir voyager avec. Et qui soit sans doute justement plus à son goût: alors qu'il conservait son cuir Rosso d'origine, son intérieur avait besoin d'un sérieux rafraîchissement. Et pourquoi ne pas décider alors de tout changer pour avoir la voiture de ses rêves?

Confiée à Cecil Cars, la 330 est passée entre les mains du sellier qui œuvre dans l'atelier parisien depuis deux ans, après quatre années passées chez le spécialiste anglais O'Rourke Coachtrimmers. Il y a travaillé sur les plus belles Ferrari destinées aux concours de la Villa d'Este ou de Pebble Beach, avant un interlude à son compte durant lequel il a magnifié des Bugatti, des Facel-Vega et autres Porsche d'exception.

Il nous montre le book de ses réalisations faites en Angleterre, le même qu'il a présenté à la cliente pour qu'elle puisse visualiser les possibilités offertes par cette restauration et où elle a remarqué les surpiqûres en losanges des cuirs d'une 250 GT Lusso.

« Nous sommes dans une démarche de conseil: ces motifs en losanges se trouvaient sur certaines Ferrari à l'époque, ce n'était donc pas hors de propos, mais nous lui avons indiqué où les appliquer et à quels endroits ce n'était pas opportun. » Il a par exemple déconseillé l'installation des sangles que la cliente souhaitait afin de transporter un plaid roulé: « Sur une Lusso, qui est une deux places, il y a beaucoup d'espace à l'arrière pour ce genre d'accessoires, mais sur la planche arrière de la 330 GT 2+2, il aurait fallu monter sur la banquette pour y accéder, avec également le risque d'abîmer la lunette arrière. » L'expérience parle. Dans un carton posé près de la voiture nous découvrons les anciennes pièces de cuir, d'origine, qui composaient les sièges. Les démonter a permis de créer les gabarits pour les nouvelles, et elles portent encore sur leur face intérieure les estampes Connolly et Vaumol (la méthode brevetée utilisée par le fabricant pour teinter ses peaux)...



Ah, Connolly: une légende... Mais surprise, ce sont d'autres cuirs qui ont été utilisés pour cette restauration, ceux de la maison française Tessin. Pourquoi ce choix?

« Notre cliente avait jeté son dévolu sur la teinte ocre vue sur la 250 Lusso, et c'est celle-ci qui a dicté ce choix. Nous avons mis beaucoup de temps à trouver la bonne couleur, qui allait bien avec le Blu Serra de la carrosserie. Et ce cuir avait beaucoup d'avantages: il est plus souple, et les peaux sont plus grandes que celles de Connolly, deux points qui le rendent plus facile à travailler [plus la peau est grande, plus il est facile de contourner les imperfections qu'elle ne manquera pas d'arborer]. Mais surtout, le Connolly est uniquement teinté en surface, ce qui fait qu'à la première éraflure, le jaune de la peau apparaît. Il s'use très vite: c'est charmant sur une voiture patinée, mais pas du tout quand elle vient d'être restaurée! Nous utilisons surtout le Connolly pour les voitures de concours qui doivent respecter leur état d'origine, pour les autres, on fait beaucoup mieux depuis! »

Ici les sièges étaient en bon état, mais Baptiste Hiverniau nous explique qu'il est possible de tout refabriquer, jusqu'aux mousses, même s'il préconise de conserver celles d'origine. « Les mousses Pirelli d'époque à base de latex n'ont pas les mêmes propriétés que les mousses actuelles: elles offrent un moelleux typique des années 50 à 70 que l'on ne retrouve plus aujourd'hui. » Le travail sur un siège dure de 3 jours, lorsqu'il faut simplement le regarnir, comme ici, à 15 quand on travaille sur une 250 SWB dont il faut refaire les mousses (avec des moules qu'il faut créer) et les armatures, réalisées sur-mesure. « À partir des 275 et des 330, les éléments des sièges ont commencé à être industrialisés, avec des gabarits qui resservent d'une auto à l'autre, c'est beaucoup plus simple. »

Dans cette 330, la cliente a choisi de remplacer toutes les garnitures originellement en skaï, comme celles des contre-portes, de la planche arrière et du ciel de toit, par

du cuir, dans une volonté d'améliorer l'esthétique de la voiture. « Il faut imaginer les ajustements nécessaires, car le cuir mesure 1,5 mm d'épaisseur, là où le skaï ne fait qu'1 mm. C'est un travail de détails ». Le ciel de toit a été travaillé avec des cotes sellier, c'est-à-dire des coutures en lignes parallèles: « C'est très difficile à réaliser sur une voiture à quatre places en raison de la taille de la pièce et cela demande beaucoup de technique pour avoir des lignes parfaitement droites. Sans oublier de bien le centrer en le mettant en place ». À lui seul, le pavillon a demandé deux jours de travail.

Les pièces arborant des coutures en losanges sont encore plus complexes: « Il faut d'abord tracer les losanges à la main, à la craie, puis rapporter le motif de façon régulière à l'aide d'un compas, avant de les passer à la machine, tout en anticipant la déformation des panneaux qui se raccourcissent. La difficulté consiste à ce que le motif se suive lorsqu'il court sur deux pièces séparées. C'est un véritable test pour valider les compétences d'un sellier. »

Un même savoir-faire a été nécessaire pour installer les haut-parleurs de la sonorisation Bluetooth de la voiture dans la plage arrière: « Nous avons percé les nombreux petits trous de 2 mm dans le cuir à l'emporte-pièce, pour former une grille en forme de carré de 15 cm de côté. C'est si facile de se tromper! » Heureusement, la plage arrière était prévue pour cela, avec une pré-installation d'époque comprenant les attaches des haut-parleurs.

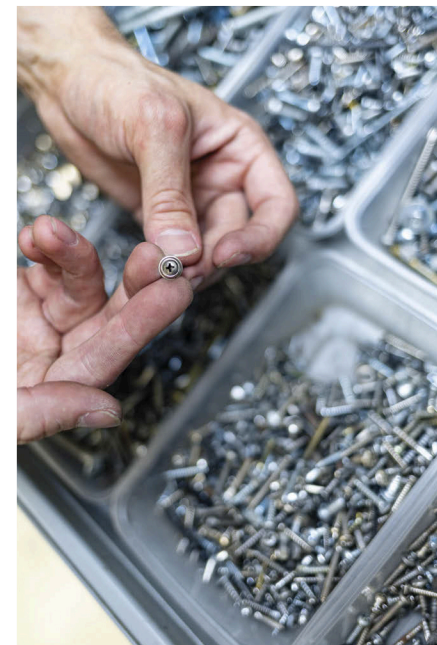
À l'avant, ceux-ci ont trouvé place sur les côtés de la console centrale: « Nous avons utilisé les trous de ventilation, avec des grilles en métal provenant de notre stock de pièces anciennes: il est important d'utiliser des chromes qui ne brillent pas plus que le reste de la voiture ». Et en effet, on a l'impression que ces grilles ont toujours été installées sur la voiture.

Cela peut paraître anodin, mais rénover la visserie est une tâche ardue sur une Ferrari, car contrairement



À gauche et ci-dessous

Baptiste Hiverniau au travail sur sa machine à coudre. Sortie de son tiroir, une vis d'époque avec sa cuvette.



Les coutures losanges sur cuir sont un véritable test des compétences d'un sellier

**Ci-dessus**

La voiture ne nécessitait aucun travail de carrosserie, mais, touche finale, les jantes pleines ont été remplacées par des roues-fils Borrani neuves, réalisées sur-mesure.

à d'autres voitures elle est ici visible. « La forme du cruciforme n'était pas la même qu'aujourd'hui, tout comme celle des cuvettes des vis, alors si elles ne sont pas trop abimées nous les nettoyons, mais sinon il faut piocher dans notre tiroir de vieilles vis! » Et depuis près de 40 ans, Cecil Cars a eu l'occasion d'en mettre plus d'une de côté. « Nous avons en stock une vingtaine d'autoradios, des rétroviseurs, des cendriers d'époque... Tout pour améliorer un habitacle selon les besoins des clients. » Tout ce qui est prélevé sur les voitures en restauration est précieusement conservé: c'est une richesse unique.

Pour lui qui connaît si bien les voitures de l'intérieur, qu'est-ce qui distingue les Ferrari des autres marques? « Elles sont beaucoup plus légères dans leur conception. Un siège de DB4, c'est une enclume comparé à celui d'une 275! Les Anglais sont très pragmatiques, là où sur une voiture italienne, tout est esthétique, avec de belles formes, sans jamais de ligne droite. On retrouve beaucoup de choses faites à la main, et les panneaux d'habillage sont souvent en aluminium, puis en polyester, progressivement à partir des Dino et Daytona. On le voit même sur une F40 qui possède pas moins d'une trentaine de panneaux de garnitures, tous réalisés à la main. » À ses côtés une jeune apprentie s'affaire, c'est l'occasion pour demander à Baptiste Hiverniau comment il s'est formé à ce métier si fascinant: « J'ai fait deux ans d'apprentissage avec les Compagnons avant de faire mon tour de France. Cela consiste à changer de ville et d'entreprise tous les cinq ans. Après cela on passe un « examen » pour devenir Compagnon, avant de consacrer deux ans de sa vie à l'association. Mais moi, je voulais me former spécifiquement à l'automobile, et j'ai souhaité rester chez O'Rourke en Angleterre, où j'étais dans le cadre de mon tour, et j'ai décidé d'y rester pour quatre ans. »

Aujourd'hui il insiste sur l'importance de la transmission: « C'est difficile d'apprendre ce métier en France, parce que les voitures que l'on rencontre ici sont beaucoup moins précieuses que dans d'autres pays, on n'accorde pas forcément sa confiance aux jeunes. En Angleterre, ma première tâche était de refaire une banquette arrière de Ferrari 250 GTE. J'étais terrifié! Et lorsqu'ensuite, j'ai suggéré à mon patron une autre technique, apprise avec les Compagnons, que la sienne pour refaire l'intérieur d'une California Spider destinée à Pebble Beach, il m'a tout naturellement confié le travail: je n'avais absolument pas le droit à l'erreur! »

Nous revenons à la 330 que nous observons dans les détails. Si les boiseries d'époque étaient en bon état et ne demandaient pas de rénovation, les chromes avaient besoin d'être nettoyés: « La plaque à côté de la pédale d'accélérateur est souvent usée, on la traite au papier de verre, avec un grain de plus en plus fin, pour finir au Mirror ». Certains panneaux de garniture, en bois cartonné, étaient abîmés par l'humidité, notamment au niveau des passages de roues. « Nous les avons refabriqués avec un bois utilisé dans le nautisme, pour une meilleure durabilité, et nous avons également refait l'intérieur des pare-soleil en carton, et dont la mousse devait être changée, en gardant les miroirs d'origine. »

En tout et pour tout, la restauration intérieure de la 330 GT 2+2 a demandé deux mois de travail à Baptiste Hiverniau, et le résultat est superbe. Non, cette voiture ne verra pas les concours, et certains puristes se pinceront le nez sur des détails qui ne sont plus d'origine, mais qu'importe: voici une auto prête à voyager loin, aux mains d'une cliente ravie de posséder une voiture à son image. Et après tout, c'est elle qui a le dernier mot. **1**

