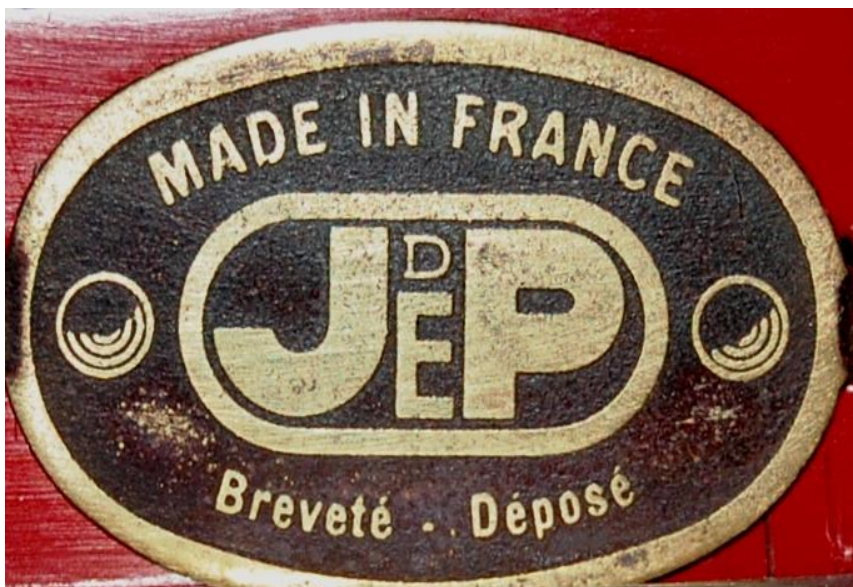


RESTAURATION D'UNE HISPANO SUIZA



Pour la plupart des collectionneurs, un jouet ancien ne doit pas être repeint, bien que chez certains quelques retouches discrètes puissent être admises.

Mais quand un jouet rare est dans un état trop délabré pour prendre place sur l'étagère, on peut considérer une restauration complète.

Au-delà de la simple collectionnisme, je trouve mon plaisir dans la restauration des cas sans espoir, et j'aime autant avoir un beau jouet que j'ai restauré que le même neuf en boîte pour un prix beaucoup plus élevé.

Cette Hispano-Suiza, produite par JEP dans les années vingt et mesurant 52 centimètres de long, était peinte en usine – ce qui rendait sa restauration possible. Si elle avait été lithographiée, ce n'était pas à envisager.

C'est une très belle réalisation de JEP avec phares électriques allumés par un interrupteur situé sur le côté du châssis, direction par le volant, pare-chocs avant à ressort, roues amovibles, et un gros moteur à double ressort avec deux leviers : marche / arrêt et marche avant / arrière.

Voici quelques photos de la voiture telle que je l'ai achetée sur EBay. Roues et autres pièces manquantes, caisse et ailes en dentelle, rouille perforante.



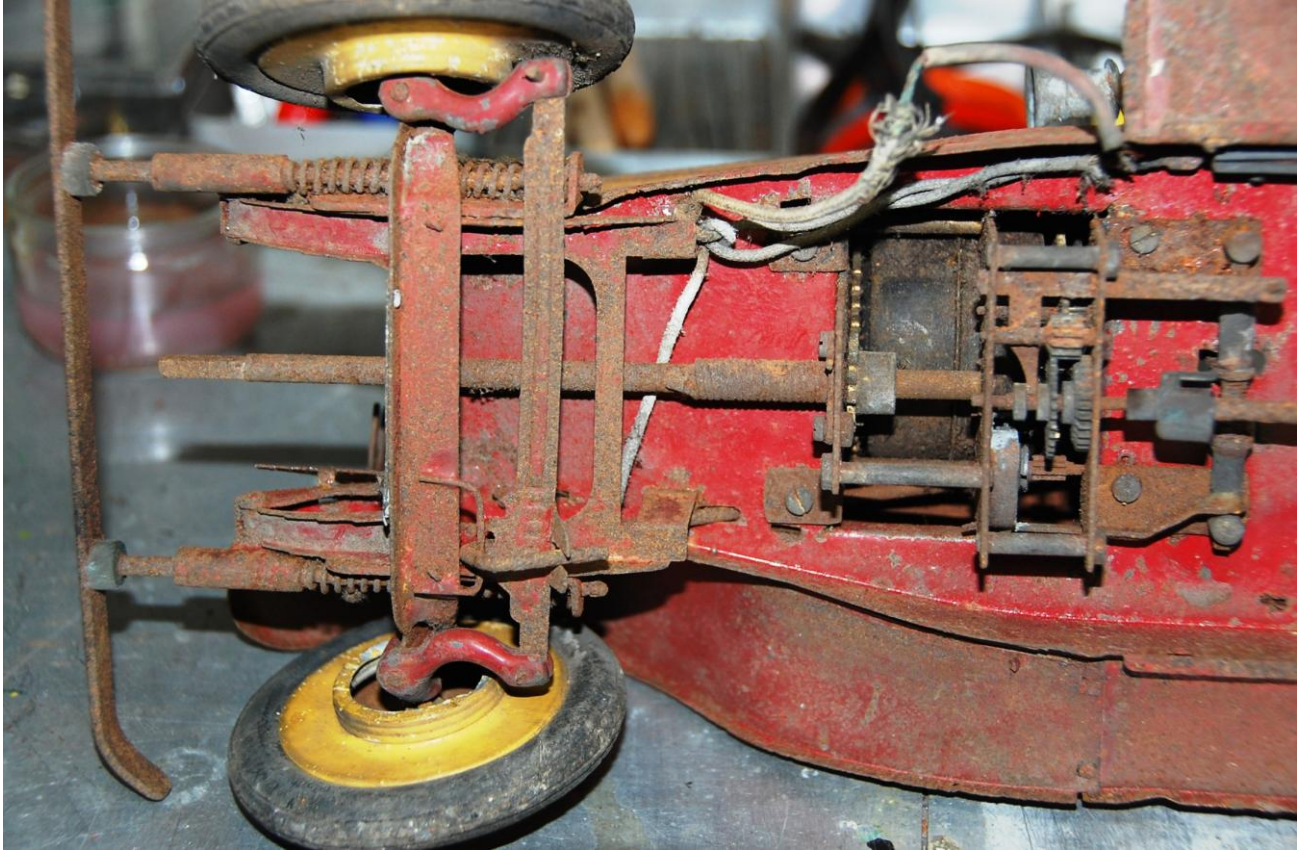


Mais l'essentiel est présent - c'est-à-dire les pièces difficiles ou impossibles à reproduire, par exemple :

La calandre :



Le moteur :



Le pont arrière :



Les ailes :



On commence par tout démonter :



Et nettoyer / décaper :

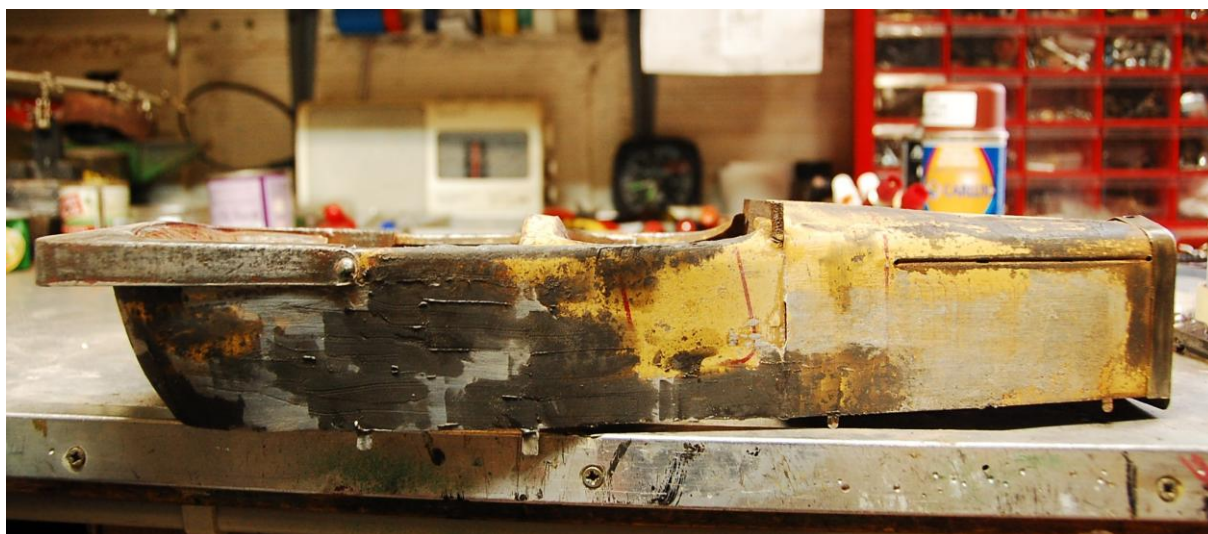


J'ai découpé autour de la carrosserie pourrie et ajouté une plaque de fer blanc que j'ai soudée en place.



La tôle dans les jouets est plus épaisse que dans les boîtes de conserve – elle se trouve chez Weber à Paris, Daniel Ringue m'a fait passer ce morceau. Les sièges ont été refaits avec de la tôle de boîte de conserve, soudée en place aussi.

Ensuite il faut combler les aspérités et lisser, comme sur une vraie voiture, avec du mastic de carrossier. Le problème ici est que, lors du réassemblage, la tôle doit être galbée, un peu comme une coque de bateau, et que le mastic est dur et risque de se casser. J'ai trouvé un mastic pour la carrosserie en plastique, qui reste souple mais qui peut être poncé.



Maintenant quelques heures de ponçage m'attendent - au papier émeri à l'eau, passant progressivement du plus gros au plus fin, avant de mettre un apprêt à la bombe, examiner de près, reboucher les petits trous, poncer à nouveau...et ainsi de suite.

Les ailes étaient en très mauvais état, j'ai d'abord renforcé en soudant des fils de fer (prélevés sur des cintres de pressing – ne jetez jamais rien). Ceci assurait aussi la forme de l'aile, qui était tellement rouillée qu'elle ne tenait plus toute seule.



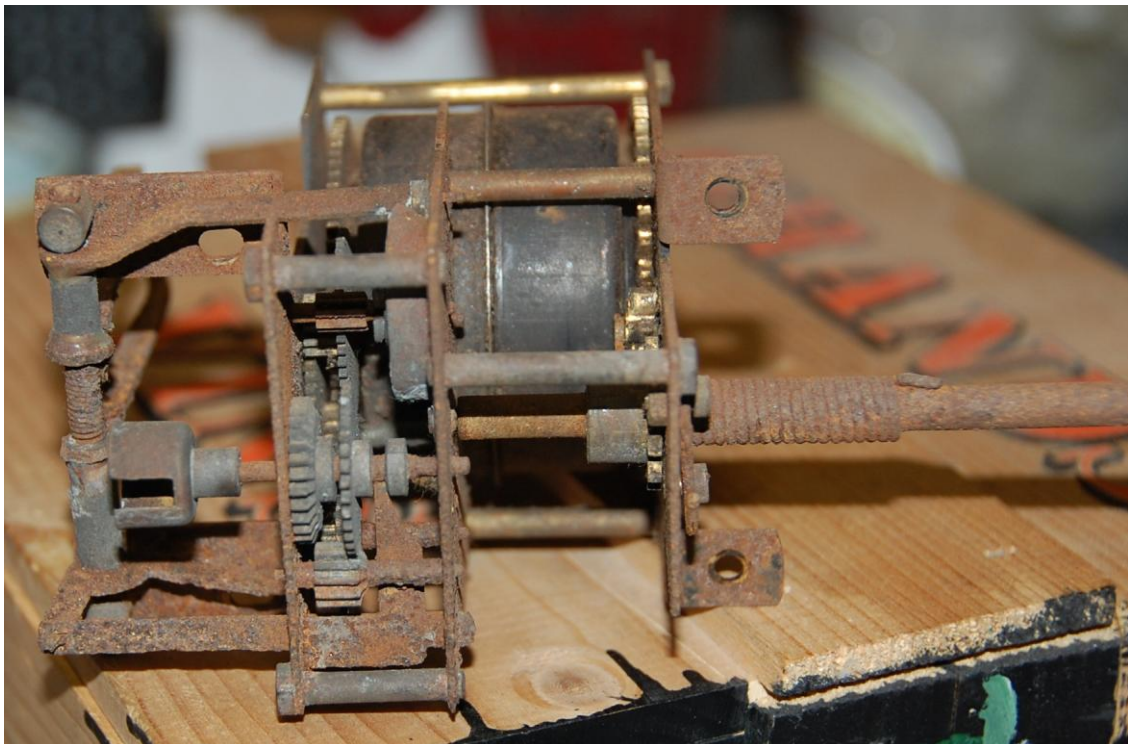
Puis j'ai soudé de la tôle découpée à la bonne forme :



Ensuite du mastic et du ponçage (c'est lassant à la fin - une émission intéressante à la radio aide à passer le temps).

Voici le moteur

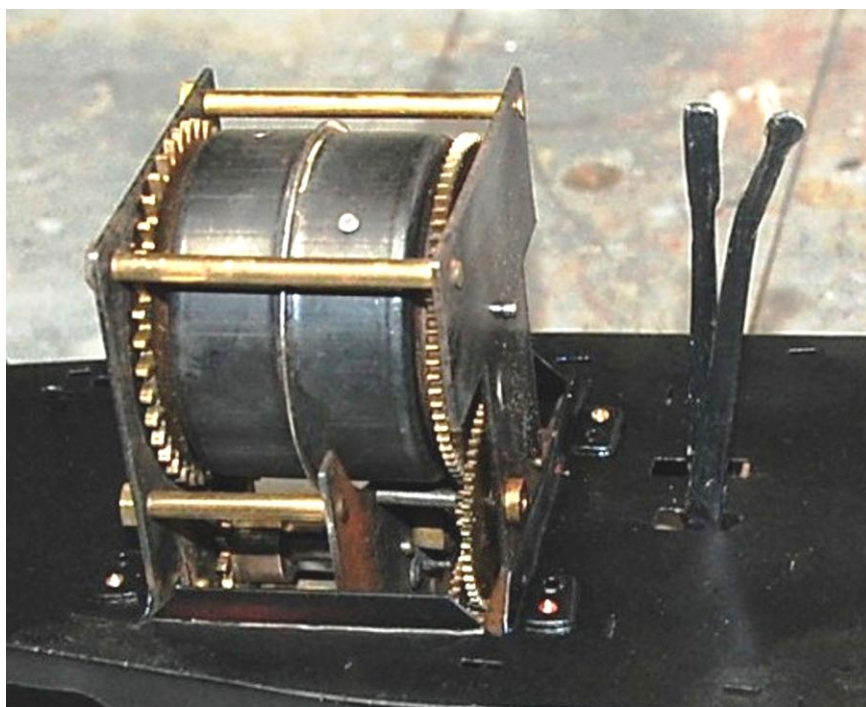
Avant :



Pendant :



Et après :

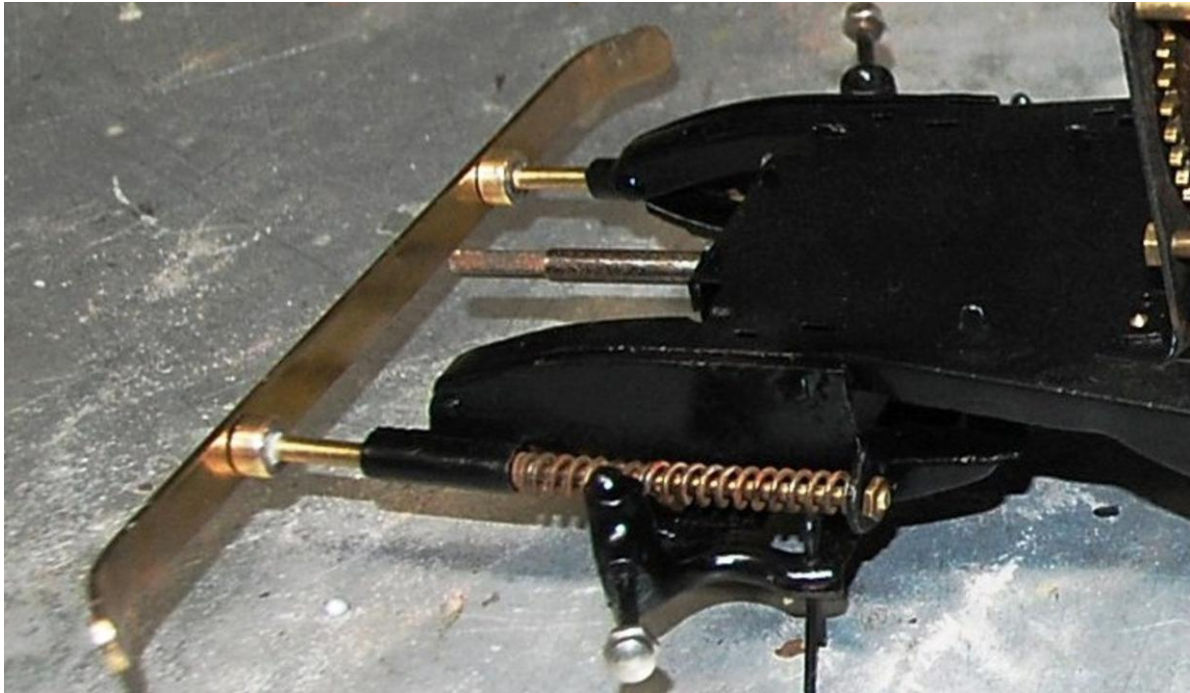


L'outil idéal pour nettoyer facilement est le flexible de bijoutier avec une petite brosse rotative en acier.

Le pare-chocs a été refait en laiton, j'ai tourné de nouveaux supports et confié leur nickelage, avec celui de la calandre, à

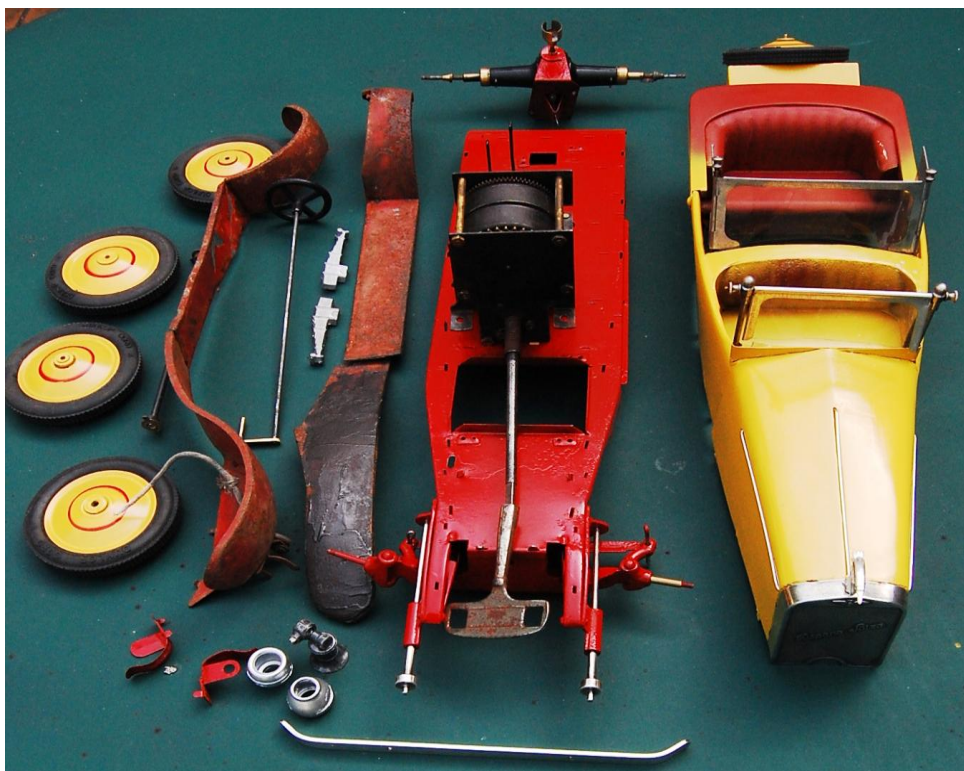
A P E M
22 route de Grenade
31700 Blagnac

Petite entreprise sympathique qui ne refuse pas les menus travaux.



Dans ces dernières photos le châssis est noir. J'ai longtemps hésité pour les couleurs car je n'aimais pas celles d'origine : châssis rouge et carrosserie jaune ou blanche. Finalement j'ai décidé pour les couleurs d'usine, et j'ai trouvé le jaune et le rouge en bombe dans les tons exacts chez Norauto.

Ca avance ! La restauration complète aurait été impossible sans les pièces fournies par le maître, Maurice L'évêque : les deux roues manquantes, les cinq pneus, les phares, la cigogne – mascotte des Hispano-Suiza, les faux ressorts d'essieu arrière, les pare-brise, les écrous de roue. Toutes identiques à l'origine.

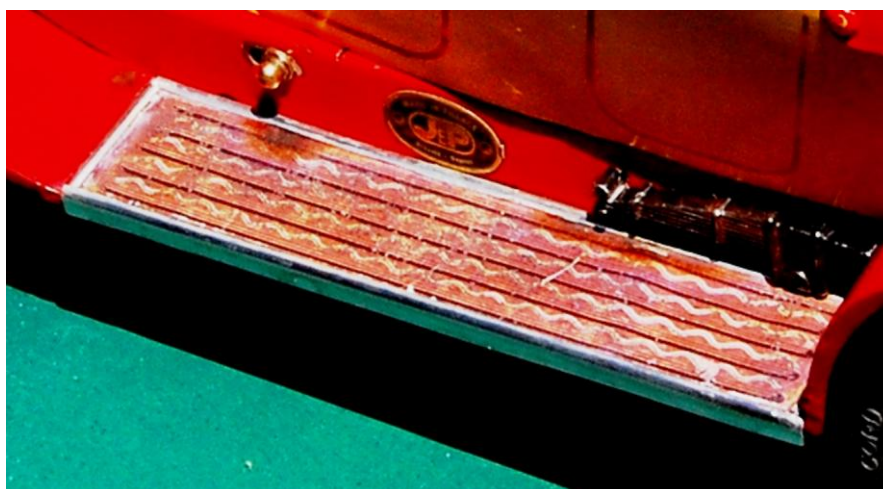


A l'usine les portières et les ouïes sur le capot étaient peintes avec des pochoirs. Je les ai tracées autour d'un gabarit avec des feutres indélébiles de Staedtler, qui existent en plusieurs épaisseurs, et avec des feutres Pilot qui existent avec une peinture opaque (chez Midica).

C'est très utile quand on peut emprunter une soeur pour comparer. Les deux formes de portières ont existé –sur ma voiture elles étaient arrondies.



Les marchepieds ont été refaits en tôle neuve. Le dessin d'origine étant imprimé sur du papier, j'ai pu photocopier celui de la voiture que l'on m'a prêtée. Le pourtour me posait un problème, mais un jour j'ai aperçu ce qui me fallait chez Casto – des petites tringles à rideau dans lesquelles j'ai découpé les formes aux ciseaux. On peut souvent improviser de la sorte – les tiges chromées sur le capot proviennent d'un fouet pour battre des œufs – ma femme ne s'est pas encore aperçue de sa disparition de la cuisine.



La plaque arrière est faite en résine coulée dans une empreinte faite par Daniel Ringue sur la plaque avant, et couverte de feuille d'aluminium. Elle est montée sur un support en tôle emboutie à partir d'une forme que j'ai faite à la lime.



Un jouet des années vingt doit être un peu patiné, je pense. J'ai frotté les arrêtes avec une laine de fer très fine, la caisse également pour atténuer le brillant; un peu d'acide nitrique sur la mascotte et les phares pour les vieillir, et enfin une couche de cirage d'antiquaire (chêne foncé) pour altérer les tons – maintenant cette peinture est presque centenaire!

JEP fabriquait la même voiture avec une calandre de Rolls, vous pouvez trouver ces merveilles dans l'excellent livre sur JEP de Clive Lamming.

¹⁰

Des détails qui intéresseraient les fanatiques : les premiers modèles de ce jouet avaient une direction par vis et crémaillère relativement coûteuse, sur ma voiture il y a une simple tige au bout de la colonne de direction.



Sur les premiers modèles il y avait un trou dans le châssis pour passer une vis dans les fesses du chauffeur - ce qui devait être assez inconfortable. Ce trou a été abandonné sur ma voiture, et le chauffeur avec, on suppose. Sur les premières voitures, la pile pour les phares était logée dans le coffre, sur la mienne elle s'attache sous le châssis.

Enfin est-ce que vous trouvez la différence entre l'écusson JEP de ma voiture, à l'en-tête de cet article, et celui-ci, posé sur les premiers modèles ?



Texte et photos de Richard Brown
2009.09.21