

# T

## Kabelo Malatsie bienvenue à Berne

horlogerie  
**montres + caméra,  
une histoire fusionnelle**

reportage  
**au fil du Tigre, l'eau,  
la mort et la vie**

mode  
**le hanfu, entre  
folklore et  
nationalisme**



# Bain de jeunesse automobile

Aston Martin DB4, Mercedes 500K, Fiat 519B, Porsche 356, Ferrari Daytona: entre les mains de **Thierry Painset**, les voitures de collection reprennent vie. Visite dans l'atelier de ce restaurateur unique en son genre

texte et photos: Sébastien Ladermann

**L**e long de la route, un vaste parking laisse apparaître en arrière-plan la façade métallique d'un bâtiment gris. Rien d'étonnant dans cette zone industrielle et artisanale de la Pallanterie à Vésenaz, sur la rive gauche de Genève, qui compte nombre d'édifices du même type. Difficile d'imaginer que se cache, à l'arrière de cette construction anonyme, une adresse rare et précieuse que seuls quelques *gentlemen drivers* avertis se transmettent de bouche à oreille.

L'atelier de restauration automobile fondé par Thierry Painset il y a trente ans ne cultive pourtant pas l'entre-soi. Seulement une certaine discrétion. Les clients viennent chercher ici des savoir-faire devenus rares et une exigence absolue. «Je suis un grand maniaque, c'est infernal», confesse le maître des lieux. C'est précisément cette rigueur qui séduit et rassure ceux qui font appel à ses services. Car en matière de restauration automobile, la confiance est capitale.

Comment pourrait-il en être autrement lorsqu'il est presque toujours impossible d'établir le moindre devis avant d'attaquer un chantier? «Réparer le cuir déchiré d'un siège, retendre un ciel qui s'affaisse ou remplacer la capote d'une voiture récente: voilà des travaux dont l'estimation se fait aisément. Il en va différemment pour la restauration complète d'un véhicule ancien, qui nécessite un travail beaucoup plus complexe. Dans ce cas, la confiance de nos clients est essentielle. Ils doivent pouvoir nous donner carte blanche sans que le moindre doute s'insinue dans leur esprit.»

De l'expérience, Thierry Painset n'en manque pas, et cela compte. Sellier-maroquinier et sellier-garnisseur de formation, il passe par le compagnonnage en France avant de travailler pendant sept ans au sein du bureau d'études de Renault. Il y conçoit les intérieurs des différents modèles et développe ses connaissances au contact d'une équipe pluridisciplinaire, avant de poser ses valises à Genève et de s'installer en indépendant en 1992. →

Après plus de deux ans de restauration, Thierry Painset part pour un galop d'essai avec l'AC Cobra 427.







Aujourd'hui, à presque 60 ans, il dispose à ses côtés d'une équipe d'artisans aux multiples compétences, et aguerris aux situations les plus délicates.

Deux AC Cobra 427 originales - et non de simples répliques, comme il en existe beaucoup - trônent au cœur de l'atelier genevois depuis plus de deux ans. Des voitures de compétition extrêmement rares et chères. D'où l'ampleur des travaux entrepris: au compteur, plus de 2500 heures pour l'une et 1500 pour l'autre. Les tâches entreprises sont titanesques et mobilisent toutes les compétences de l'atelier, voire plus. «En qualité de maître d'œuvre, il m'appartient de savoir ce qui sort de notre champ de compétences, explique Thierry Painset. Nous effectuons en interne l'essentiel du travail, et des spécialistes nous épaulent pour des tâches très spécifiques, comme la réfection des moteurs. A moi de sélectionner le meilleur prestataire et de m'assurer que nos critères de qualité sont scrupuleusement respectés.» Qui dit voiture ancienne ou voiture de compétition dit possibles accidents et modifications. Ce n'est que lors du démontage complet des véhicules que l'ampleur du travail à effectuer apparaît progressivement; avec son lot de surprises...

### Souci d'authenticité

Les diagnostics posés par l'artisan sur les deux AC Cobra 427 diffèrent grandement. L'une dispose de tous les organes mécaniques d'origine; leurs numéros de série en attestent. Châssis, moteur, transmission et même carrosserie sont ceux du véhicule à sa sortie d'usine, pour certains modifiés. L'autre voiture est en moins bonne condition. La carrosserie, mal restaurée en Angleterre, doit être intégralement refaite. Et les éléments mécaniques, troqués au cours de la longue et sans doute tumultueuse vie du véhicule, doivent être remplacés.

«Le souci de l'authenticité, tel qu'on l'entend actuellement, n'a pas toujours été présent dans l'esprit des propriétaires successifs de ce type de voitures. Certains d'entre eux, engagés dans une course effrénée à la performance, ont pu commettre ce qui nous apparaît aujourd'hui comme des sacrilèges.» Rendre à ces véhicules leur état originel - à quelques rares éléments personnalisés près - passe par une phase de recherche documentaire importante.

Littérature d'époque, forums spécialisés, sites internet et même archives du constructeur lorsqu'elles existent encore; Thierry Painset y consacre bien des week-ends. «Nous avons ainsi pu acquérir un moteur neuf chez Shelby, le préparateur historique de ces voitures, et certaines pièces chez des spécialistes américains. Il s'agit d'un jeu de piste certes chronophage, mais qui permet un strict respect de l'authenticité.» Toutes les pièces non conformes à celles d'origine sont ainsi remplacées, les autres restaurées. «Il existe bien des reproductions pour certaines d'entre elles, mais souvent de piètre qualité. Aussi privilégie-t-on toujours, lorsque c'est possible, une restauration. Même si c'est plus long et plus coûteux.»

A l'heure où ces lignes seront imprimées, les deux AC Cobra 427 auront sans doute repris la route. Un moment attendu depuis deux ans par leur propriétaire, impatient d'en découdre à leur volant. Cédric, sellier-garnisseur, Tonio, tôlier-formeur, ainsi que Pierre et David, carrossiers-peintres, les collaborateurs de Thierry Painset, se seront attelés à de nouveaux chantiers. Pour le plus grand bonheur de certains qui attendent, de longue date parfois, le tour de leur protégée. «Notre passion pour la restauration automobile ne se cantonne pas à une marque ou un modèle. On travaille donc pour des clients très différents. Je constate d'ailleurs une présence de plus en plus importante de femmes dans ce bastion longtemps masculin. Certaines sont de vraies passionnées, d'autres souhaitent simplement faire perdurer un patrimoine familial à travers la restauration d'un véhicule transmis par la génération précédente.»

Aston Martin DB4, Mercedes 500K, Fiat 519B, De Tomas Pantera, Porsche 356, Ferrari Daytona: les références des restaurations effectuées sont prestigieuses. Elles font rêver les passionnés les plus blasés et attisent les convoitises. «Dans le secteur automobile, la restauration séduit de nombreux professionnels qui, malheureusement, ne possèdent pas toujours les

compétences adéquates. Certains de nos clients arrivent chez nous après avoir confié leur véhicule à l'un d'entre eux. On doit bien souvent tout reprendre à zéro.»

L'automobile ancienne motive aussi les marques qui, appâtées par un marché en constante progression, n'hésitent désormais plus à ouvrir des départements spécialisés dans l'entretien et la restauration de leur production historique. «Il y a aussi toutes les voitures dont l'intérêt ou la valeur ne justifient pas forcément une intervention lourde, mais auxquelles leurs propriétaires sont attachés émotionnellement, et qui finiront sans doute par nous les confier.» Le métier de restaurateur automobile semble donc avoir encore de beaux jours devant lui. Avant de prendre sa retraite, Thierry Painset se réjouit encore de nouveaux challenges: «J'aimerais beaucoup restaurer une Bugatti des années 30. Je n'en ai encore jamais eu une entre les mains. La diversité des véhicules sur lesquels nous intervenons stimule notre passion. C'est à chaque fois un véritable challenge, du sur-mesure. Mais il faut bien avouer que certains chantiers exceptionnels, tel celui des AC Cobra 427, nous marquent particulièrement», conclut-il, un sourire enfantin accroché au visage.



↑ La carrosserie bénéficie de toute l'expérience de Tonio, tôlier-formeur.

← Thierry Painset reconstruit les sièges de A à Z.

↓ Le cœur de l'AC Cobra 427, un moteur provenant de chez Shelby.

