

Salut Lolo,

Comme promis, voici un petit reportage photo du "relooking" de la Lotus.

Voici mon premier amour, une Caterham Super Seven de 2005 à moteur Rover de 120 cv, légère et efficace, dans l'esprit de Colin Chapman.

---



---

Malheureusement, la belle était trop exclusive pour moi ; je ne pouvais pas en profiter en hiver ou par mauvais temps. L'allu, c'est beau, mais ça demande pas mal d'entretien... J'ai donc opté pour une Elise qui, me semble-t-il, est plus polyvalente. Mais attention, pas n'importe laquelle, une rigide et légère toujours dans l'esprit de

Chapman. J'ai donc jeté mon dévolu sur une S2 Rover. La voici telle que je l'ai reçue en décembre 2008 :

---

















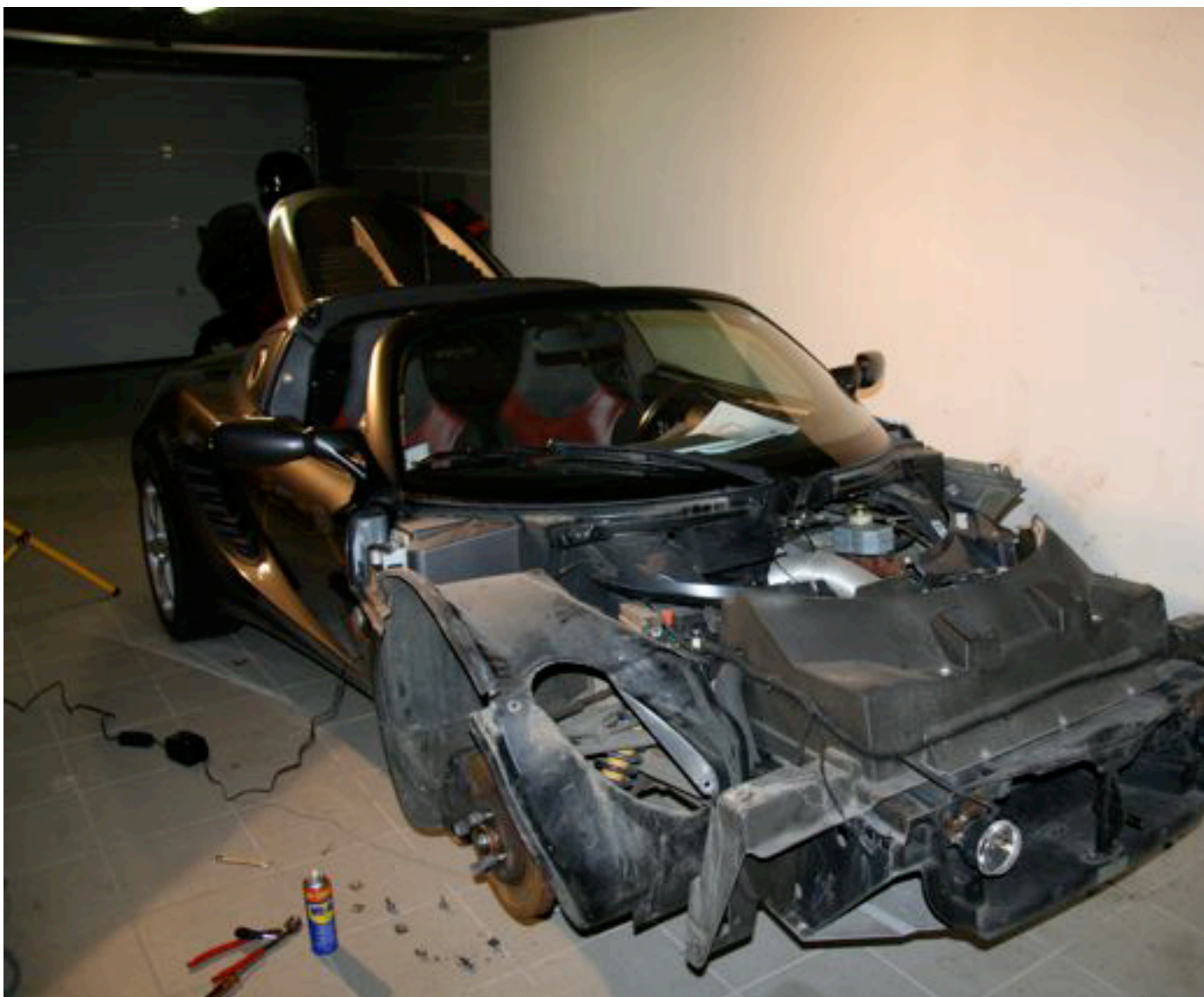


---

Pour une caisse de 2002, la voiture était en très bon état, le moteur réglé aux petits oignons avec une admission directe, un papillon alu 52 mm et une nouvelle ligne d'échappement ; 135 cv (testé sur le banc) pour 750 kg. Agile et efficace. Il ne m'en faut pas plus, pour l'instant ... Cependant, mon expérience avec la Seven me pousse à désosser la bête pour vérifier ses entrailles. En plus, j'ai une furieuse envie de fun. L'idée de repeindre la voiture en Chrome Orange s'impose vite comme une évidence. Le projet "Orange Mécanique" peut commencer. Voici le reportage du "relooking" en quelques photos.

Allez, on se lance. Je vais chercher les docs sur internet, fais de la place dans le garage et mets la voiture sur chandelles pour démonter le masque avant.

---



---

WD40 est mon ami :) J'en profite aussi pour nettoyer sommairement les endroits qui ne l'ont pas été depuis sept ans.

---





---

Ca y est, les éléments avants sont déposés. J'hésite sur la marche à suivre pour retirer le logo Lotus. Ce n' est pas vissé, ça a l'air plutôt collé. J'ai beau me dire que la voiture va être repeinte, j'ai du mal à me résoudre à rayer la carrosserie. Finalement, avec de la patience et un bon tournevis, j'arrive à retirer le logo, victoire !

---



---

Le mélange de courbes et lignes tendues de la Lotus me fascine ; c'est beau une carrosserie d'Elise.

---





---

Ensuite, je m'attaque au masque arrière. Démontage du capot coffre, des ouïes latérales, du fond plat, de la trappe essence, etc









Les ailettes du capot sont collées, trop bien collées. Le truc pour



les retirer, c'est la chaleur. Je prends donc ce qui me tombe sous la main : un spot halogène de 500W ...

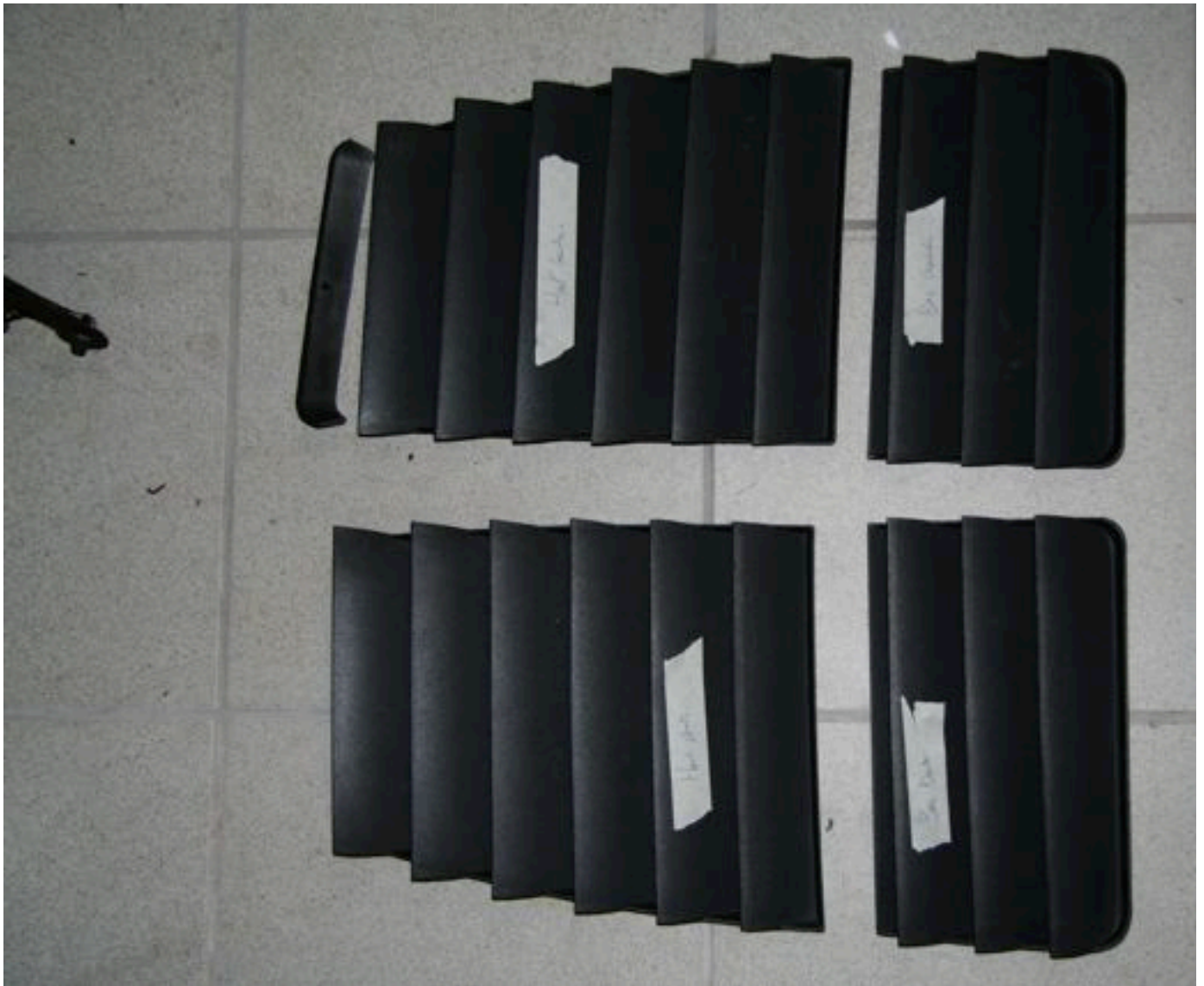
---



---

... et ça se décolle sans efforts ! Bon, j'ai quand même réussi à en casser une ! No soucis, Je commande chez Bell & Colvill toutes les pièces usées ou cassées lors du démontage.

---



---

Plus que quelques boulons et ... je retire le masque arrière.

---





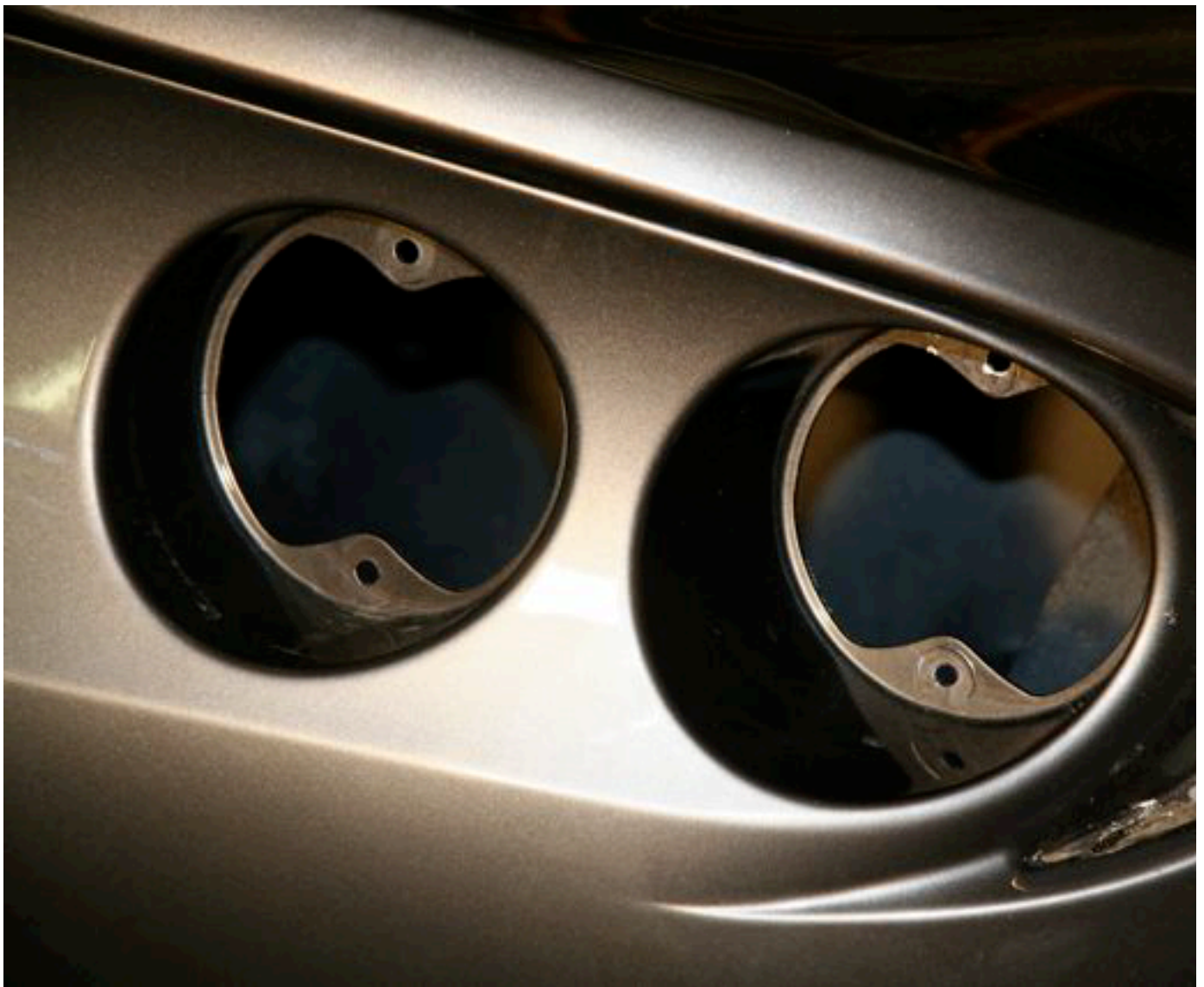


---

Encore des éléments à décoller : les ouïes arrières. Cette fois-ci, même avec le spot halogène, ce n'est pas évident. Je prends mon temps pour éviter la casse et ça passe. Je décide cependant que "plus jamais ça" ! Les ouïes ne seront pas recollées, mais plutôt vissées, comme sur les dernières versions.

---



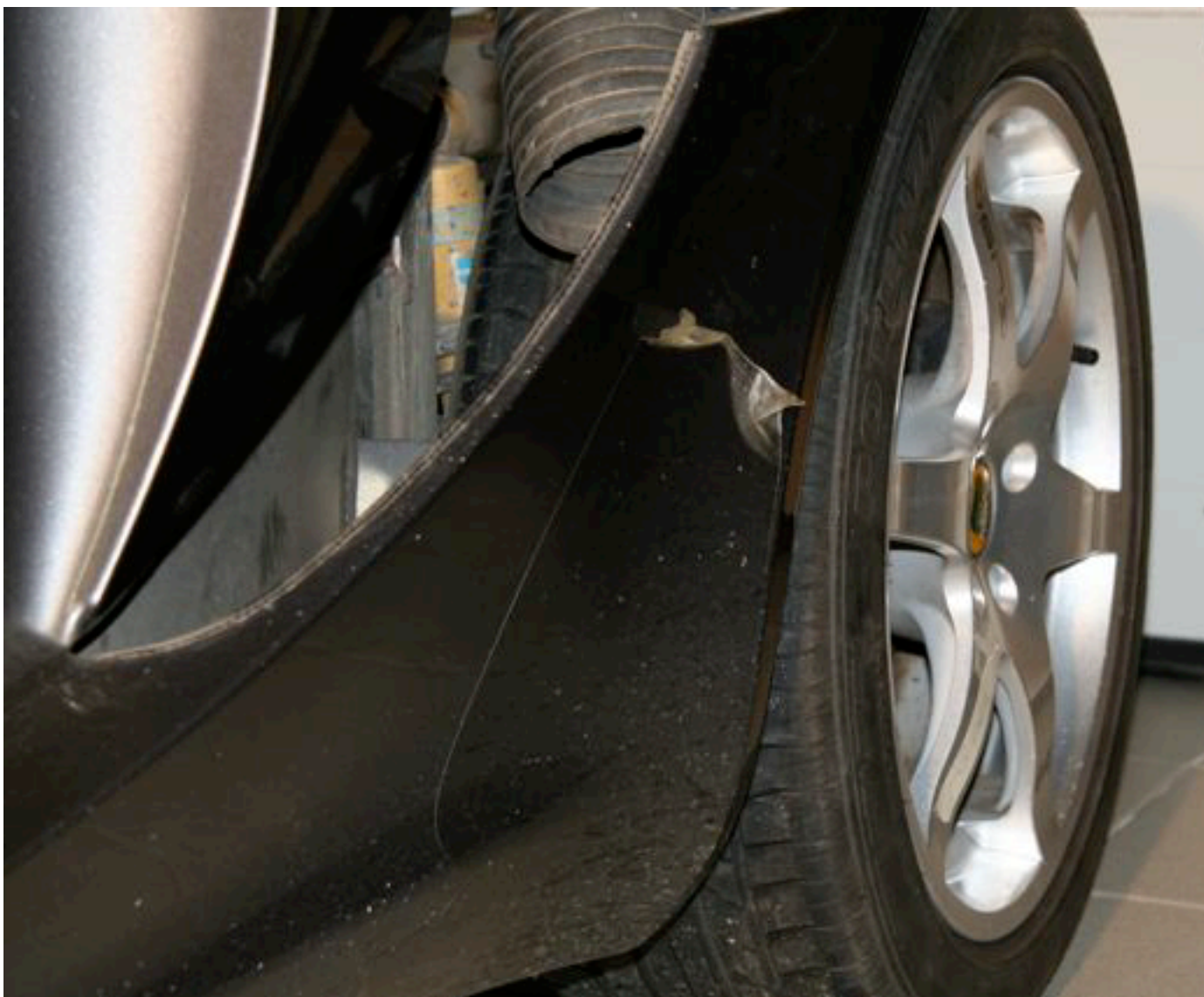




---

Ca y est, la caisse est maintenant dépourvue du masque avant et arrière. Il est temps de retirer les films de protection ; tâche longue et difficile. Patience !

---



---

Tant qu'à faire, je décide de convertir le toit long (caractéristique des premières S2) en toit court. Je commande donc un "roll bar cover" usagé chez Douglas Valley. Le toit sera peint en même temps que les autres éléments de la carrosserie.

---





---

Une conversion nécessite le remplacement des pattes de fixation du roll bar. Les nouvelles pattes doivent être soudées plus en avant par rapport aux anciennes. Cela nécessite l'utilisation d'un guide qui peut se trouver dans toutes bonnes concessions Lotus. Une fois les nouvelles pattes soudées, les anciennes peuvent être retirées (à la disqueuse) et le tour est joué.

---



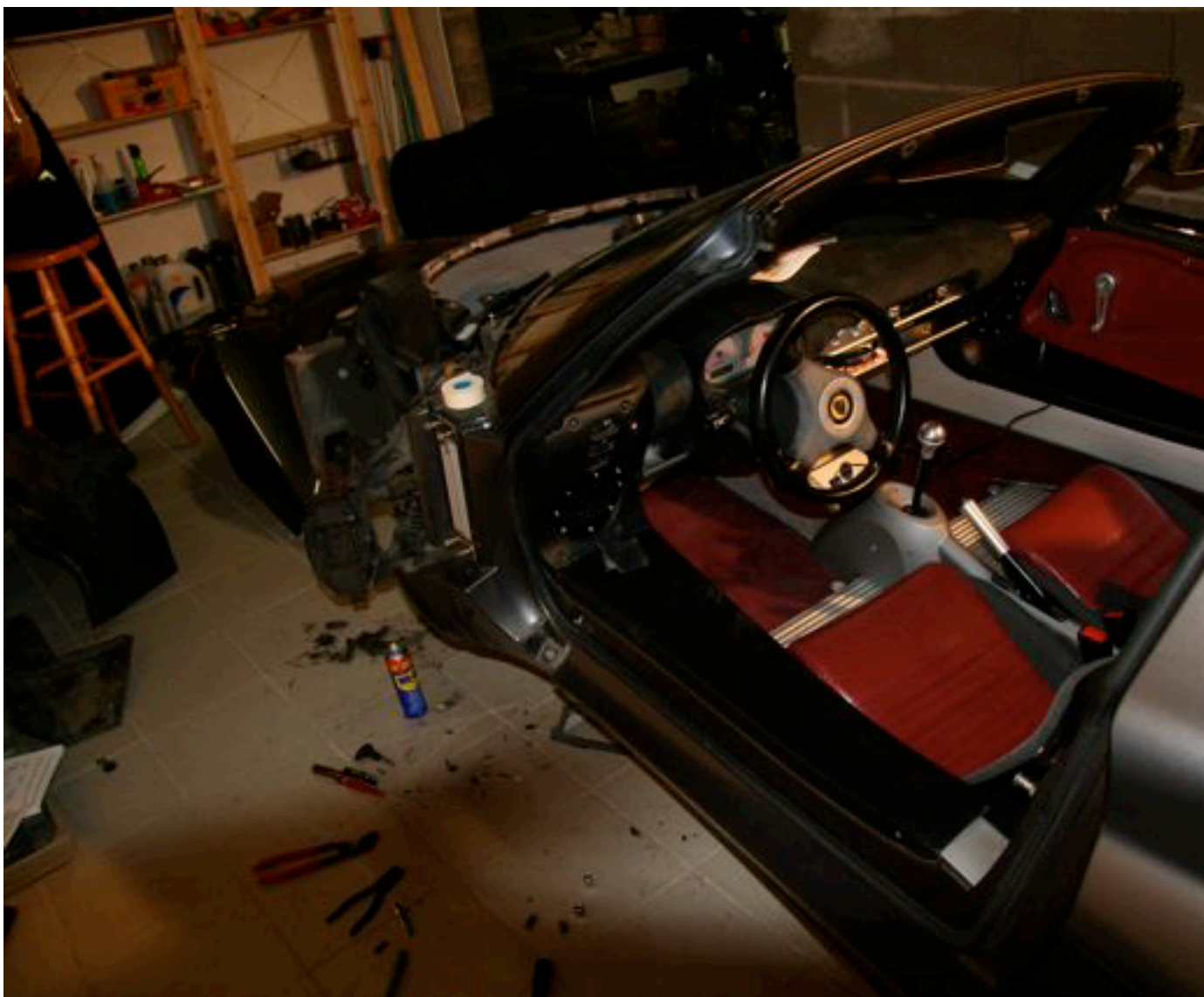
---

Reste à déposer les portes ...

---







---

... et les démonter ! Ce n'est pas une mince affaire et nécessiterait un topic à part entière (que je ferai peut-être, si j'ai un peu de temps). L'important est de bien identifier, étiqueter tous les éléments et, surtout, mémoriser toutes les étapes du démontage. Pour ma part, j'ai photographié chacune des étapes, ce qui m'a bien aidé lors du remontage. C'est en gros ce que j'ai fait pour toute la voiture. Il est surprenant de constater que ce qui semble évident au démontage devient parfois un casse-tête au remontage, surtout l'ordre de remontage des pièces.

---



---

Le bordeaux des sièges, tapis et inserts de portes ne conviendra pas à la nouvelle robe de la Lotus. Il faut donc démonter l'intérieur. C'est

parti !

---



---

Les sièges ainsi que les inserts sont amenés dans une sellerie pour être reconditionnés. Ils seront sobrement recouverts d'un cuir noir de bonne qualité. Je me permet quand même une petite fantaisie pour les inserts des portes : une petite surpiquûre orange discrète. Ca me va !

---





---

Intéressant ce que l'on peut découvrir lors du démontage ; des câbles hifi (non branchés) courent le long de l'échine de la belle. J'entreprends donc une extraction chirurgicale.

---



---

Dépose de la console centrale. Elle sera repeinte couleur de la carrosserie. Soit dit en passant, le démontage du pommeau de levier de vitesse n'est pas évident : il est vissé, boulonné et collé. J'en viens à bout avec l'aide d'une pince multiprises.

---







---

Un petit coup de nettoyage.

---



---

Et puis tant qu'à faire, pourquoi ne pas voir ce qu'il y a sous le tableau de bord ? Démontage des HPs ...

---









---

... du stack ...

---





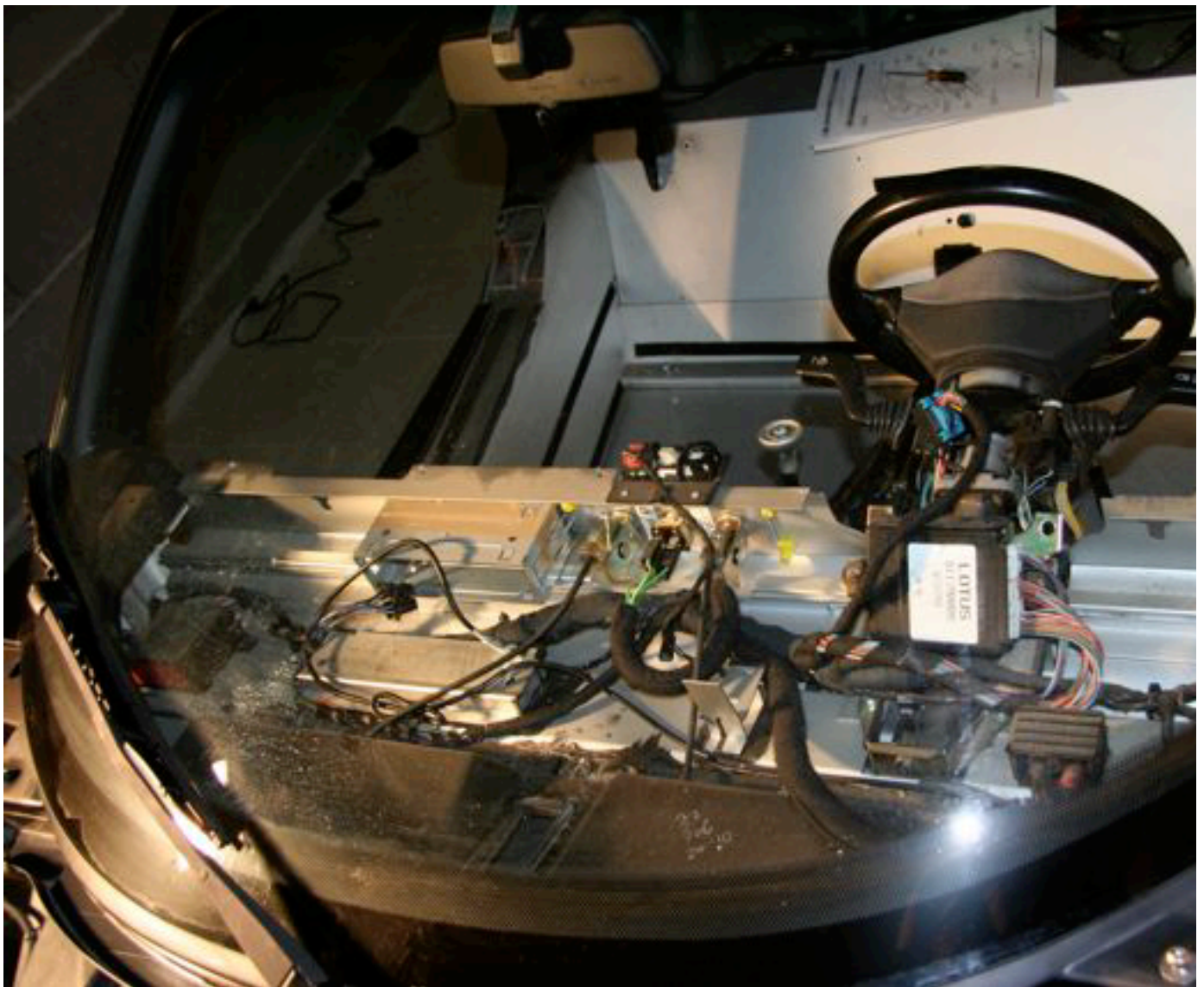


---

... et enfin du tdb. J'en profite pour nettoyer et aussi régler un petit problème qui me dérange. A savoir les saletés qui rentrent dans l'habitacle lorsque l'on met la ventilation. Les schémas du circuit de chauffage montrent que l'air est pris à l'avant de la voiture par l'intermédiaire de deux ouvertures. Je décide de les obstruer par du grillage de jardin ; les feuilles et autres saletés ne devraient plus passer !

---











---

Ca devient de plus en plus le fouillis dans le garage.

---



---

Comme je le disais un peu plus haut, il faut s'organiser afin de pouvoir remonter la bête. J'étiquette donc toutes les pièces et les dispose sur le plan correspondant.

---











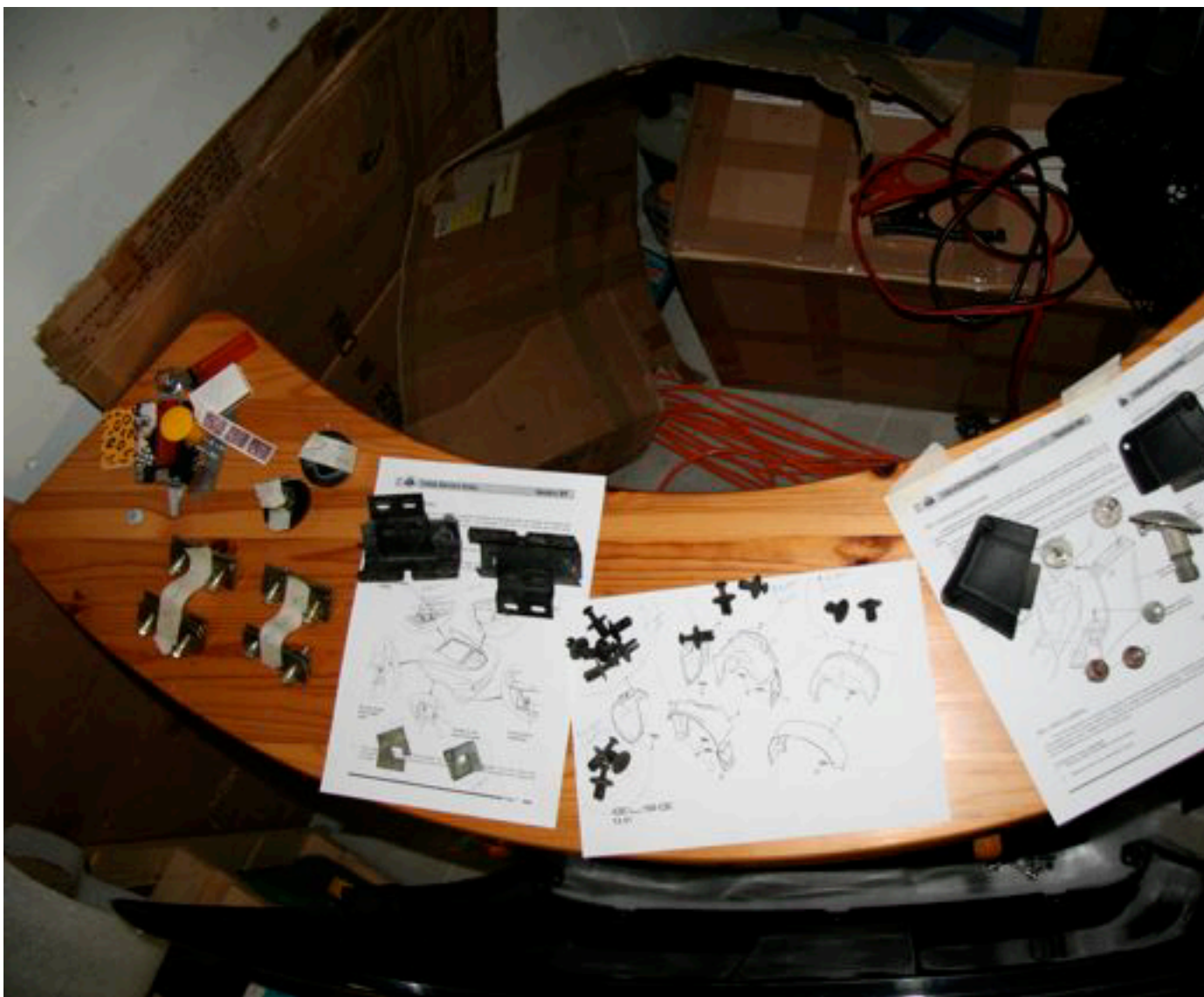


---

Et puis, je tiens une liste des pièces à remplacer. Je passerai commande lors de la mise en peinture de la carrosserie.

---



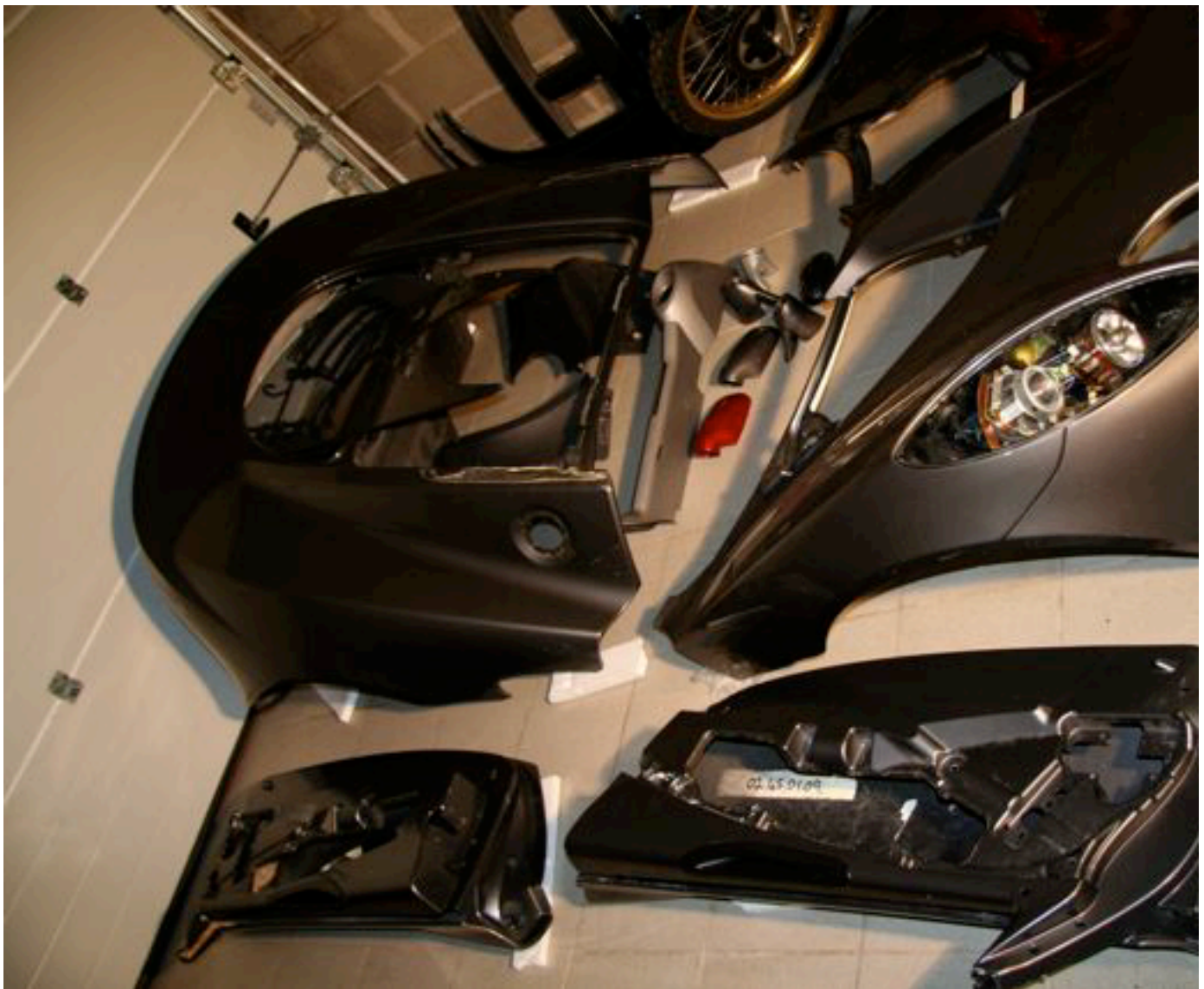


---

Enfin, je groupe toutes les pièces à repeindre, les mets dans une camionnette gracieusement prêtée par mon voisin, et emporte le tout chez le carrossier. La caisse, elle, sera tractée par une autre voiture conduite par ma femme, en plein hiver. Un grand moment pour nous et tous ceux qui nous ont dépassé ! Même pas peur.

---





---

Séquence émotion ; réception de la carrosserie repeinte à neuf. Le moment d'excitation passé, je vérifie minutieusement chacune des pièces. Certaines sont mal peintes et je les renvoie donc à l'expéditeur. Il m'apparaît aussi que la peinture a une consistance pâteuse mais on me dit qu'il faut du temps pour que la peinture sèche.

---





























---

J'en profite pour remplacer le film de protection du pare-brise qui a vécu ; il est bardé de rayures.

---

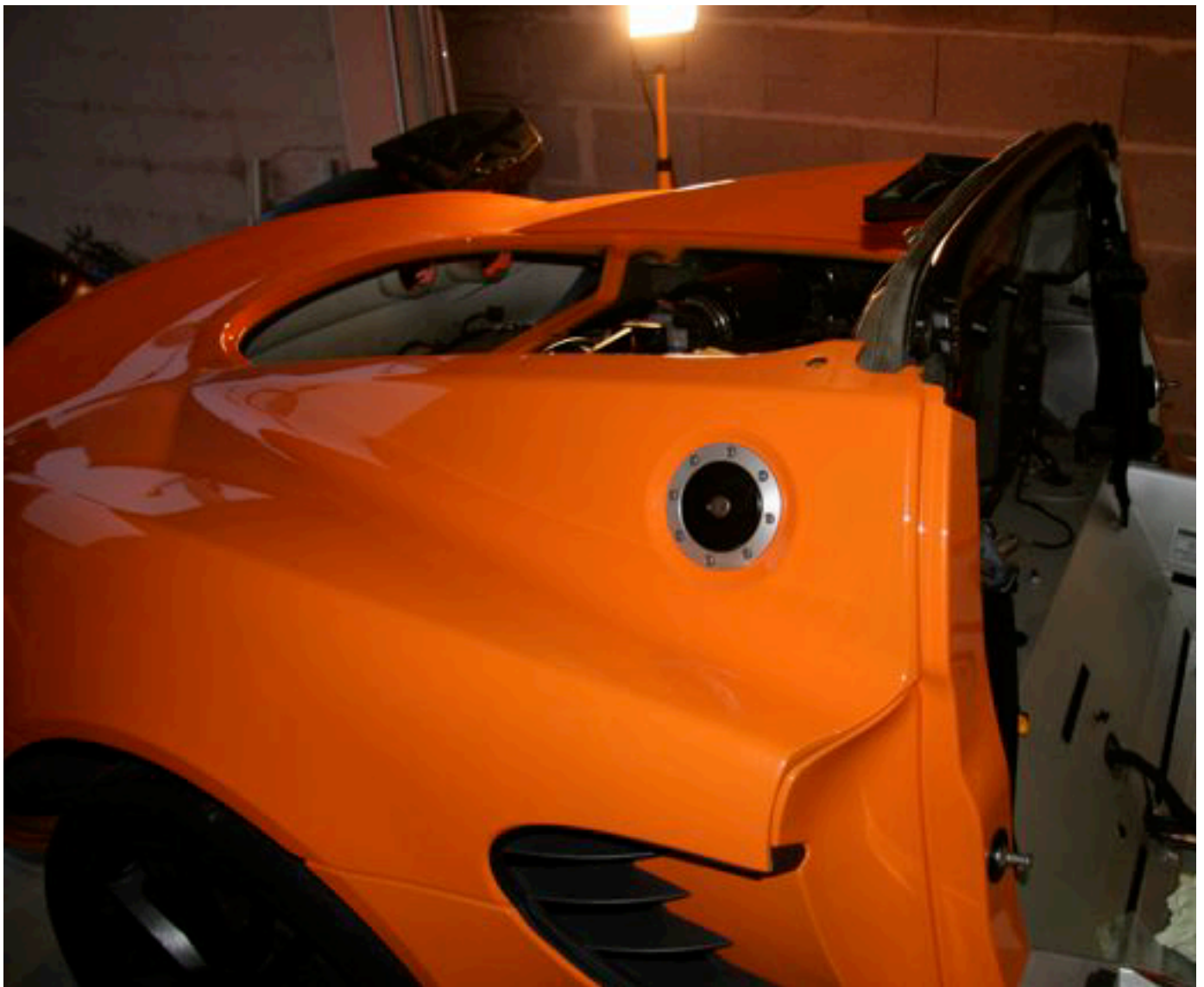


---

La consistance de la peinture est maintenant un peu moins pâteuse et j'ai enfin reçu toutes les pièces. Le remontage peu commencer !

---









---

---





---

Il faut une patience d'ange pour remettre les portes dans l'axe approprié. Je passe quelques heures mais ne suis pas satisfait. Je ferai finalement régler ça chez Lotus !

---



---

Un vrai mécano grandeur nature, j'adore !

---







---

Les tapis de sol noir brodés d'orange sont du plus bel effet. Ca commence à prendre forme ...

---



---

Voilà, c'est fini ... La Chrome Orange est née, le projet Orange Mécanique terminé.

---

















---

Il est maintenant temps d'aller tester la bête. Alpes, Jura, Bourgogne, Vosges, que du plaisir !

---







---

Prochain projet : remplacer le volant par un plus actuel et peut-être faire de même avec le tableau de bord. Ensuite on s'attaquera au moteur dans la mesure de ses capacités.

Bonne route à tous.