

RESTAURATION

PEUGEOT 201

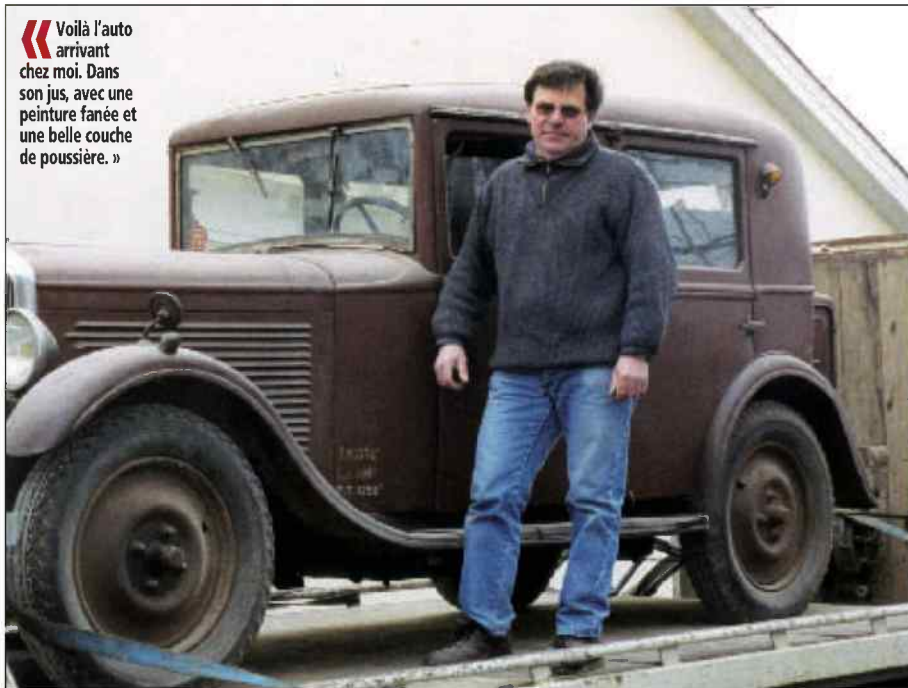
Daniel a attendu de partir à la retraite pour faire le grand saut : entamer sa

« Un peu plus de deux ans pour redonner fière allure à une Peugeot 201, ce n'est finalement pas beaucoup quand on voit le travail qu'il a fallu faire... »

Peugeot 201 E
[1932]

Pour occuper

« Voilà l'auto arrivant chez moi. Dans son jus, avec une peinture fanée et une belle couche de poussière. »



première restauration. Celle d'une Peugeot 201 heureusement très saine.

Comment occuper intelligemment sa retraite ? Daniel Tertre y a longuement réfléchi. Passer ses journées devant la télé à regarder *Les feux de l'amour* ou *Derrick* ? Aller au bistrot avec les copains refaire le monde autour d'une bonne belote et de quelques petits jaunes ? Chasser le lapereau dans sa Mayenne natale ou pêcher la carpe en habit du dimanche ? Pas le moins du monde. « Pendant des années, j'ai préparé mon coup. Patiemment, mais résolument. Mon idée ? Restaurer une voiture ancienne. Banal, non ? » Pas tant que ça, surtout quand c'est sa première expérience ! Mais Daniel a l'air d'être un têtue et quand il a décidé quelque chose, rien ne peut l'arrêter. Prenez son copain Jacques, un de ses amis collectionneur qui lui a instillé le virus. Pendant des mois, il a joué au yo-yo avec les nerfs de Daniel. « Il possède une dizaine de voitures et il m'avait toujours dit qu'il me vendrait une 201 qui traînait au fond d'un hangar. Mais à chaque fois que j'allais chez lui pour conclure l'affaire, il finissait par renoncer. Pour m'annoncer, trois jours plus tard, que finalement il était de nouveau vendeur. Puis qu'il ne vendait plus... Qu'il vendait... Bref, il me faisait tourner en bourrique, l'animal. Ça a duré pendant huit mois, mais je n'ai pas lâché le morceau et c'est lui qui a fini par céder. » On est alors le 9 février 2004, et la 201 E de 1932 débarque illico dans

le garage de Daniel. Pour ceux qui l'ignoraient, la 201 E, c'est le châssis court dit "rapide" de 2,47 m d'empattement qui a été produit de décembre 1931 à décembre 1932, à environ 5.280 exemplaires. Il se dis-

tingue essentiellement des autres modèles par ses pneumatiques de 11 x 45 au lieu de 12 x 45, son essieu AV rigide (roues AV indépendantes sur les 201 C produites à la même époque), ses ressorts de suspension

« La caisse en cours de démontage. Elle est déjà désolidarisée du châssis. »



sa retraite

demi-cantilevers AR non inversés avec attache vers l'AV et son absence d'amortisseurs. Il était disponible en carrosseries berline quatre portes quatre places tôlée, coach 2 portes et quatre places commerciale, coupé d'affaires tôlé deux places, fourgon et boulangère. Daniel a mis la main sur une berline quatre portes et il s'empresse de recueillir le maximum

a pris. Car lorsque j'ai commencé à démonter la voiture et à la mettre en pièces détachées, les mauvaises surprises n'ont pas manqué. A commencer par le fameux moteur à soupapes latérales de 1.122 cm³ qui développe, sur ces modèles, péniblement 23 ch à 3.500 tr/mn. Première constatation : le vieux bloc était fendu, et carrément irrécupérable



« Le moteur a été refait, tout comme les périphériques. J'en profite pour le monter sur un bâti de fabrication maison, pour le mettre en route et écouter son joli bruit. »

Il faudra près de quatre ans pour mener à bien un chantier qui s'est avéré plus important

de documentation sur ce modèle avant de s'attaquer au démontage.

Un deuxième moteur

« De plus, lors de la bourse d'échanges de Saint-James, dans la Manche, j'ai fait la connaissance d'un amateur qui m'a déniché un bloc moteur et... un piston en parfait état. Je me suis empressé de les acquérir car, me disais-je, on ne sait jamais. Bien m'en

après une aussi longue immobilisation et d'évidents mauvais traitements. Le nouveau bloc, lui, avait déjà subi un réalésage, passant de 63 à 64,5 mm. Et les segments du quatrième piston avaient usiné leurs gorges à force de battre. Mais il était globalement en bon état, même s'il a fallu rectifier les soupapes et les sièges, changer les guides, et surtout nettoyer le bloc et le vilebrequin, car

les conduits de graissage étaient en partie bouchés par de la terre ! Les cylindres ont été déglacés et les trois pistons du vieux bloc ont été ajustés avant d'être mis en place avec le nouveau piston tout neuf, acquis précédemment. Tout ceci ayant été fait par un professionnel. Au passage, la pompe à eau, l'allumeur, le démarreur et la dynamo ont été reconditionnés et, après 45 ans d'arrêt, le

moteur a pu repartir. Pour l'occasion, j'avais réalisé un petit bâti monté sur roulettes. Pas pour pouvoir rouler avec (!) mais pour le déplacer plus facilement en dehors de mon atelier.

Pour la boîte de vitesses, ça a été plus simple. Un bon nettoyage, le remplacement des rouleaux et des joints papier ont été les seuls travaux effectués. On dit que les boîtes

à clabots sont solides, en tout cas, celle-ci l'était !

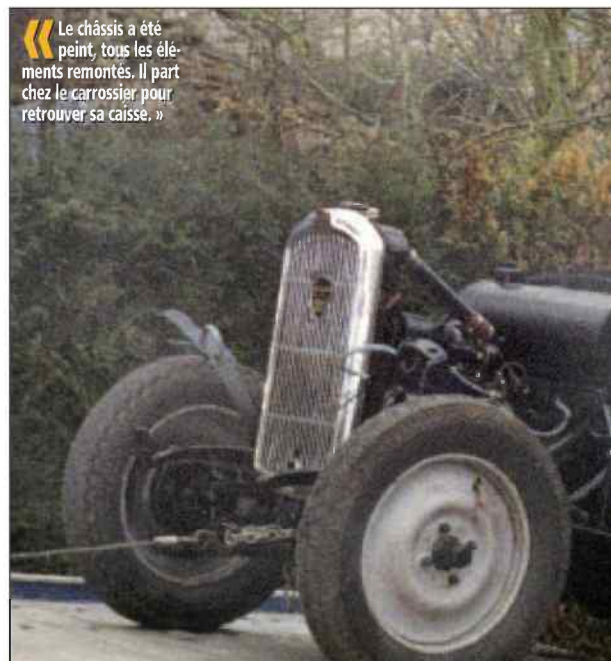
Je suis ensuite passé à la carrosserie. Pas question de faire les choses à moitié. J'ai décidé de tout sabler moi-même. Le châssis et le pont avec du gros sable, les jantes, les portes, les ailes et le capot avec du sable beaucoup plus fin. J'avais juste oublié un "petit" détail : le sable s'immisce partout et j'avais laissé en



« Tous les éléments de carrosserie ont également été sablés. Vous remarquerez que cette porte est en excellent état. Avec juste quelques bosses que mon frère va éliminer. »



« Petite balade improvisée et en famille dans la cour de la maison. »



« Le châssis a été peint, tous les éléments remontés. Il part chez le carrossier pour retrouver sa caisse. »

Un an d'abonnement à Gazoline pour Daniel !
 Faites comme Daniel. Envoyez-nous le dossier de restauration complet de votre auto, accompagné d'un texte retraçant votre propre épopée et vous pourrez gagner, vous aussi, un abonnement d'un an à Gazoline.

« Grand moment chez le peintre : l'accouplement entre le châssis et la caisse. »



« Le sablage, ce n'est pas très agréable parce que le sable s'immisce partout et, malgré toutes les protections indispensables, on se gratte pendant des jours... »

que prévu. Avec, au final, une belle satisfaction et un zéro défaut au contrôle technique.

place le pont et les moyeux de roues équipés des tambours. Grosse erreur car ils étaient pleins de sable. Il a fallu, avant de les reconditionner, les nettoyer pendant des heures pour ôter le sable qui s'était agglutiné avec du gras. Pénible. Par contre, bonne surprise : les garnitures de frein n'avaient manifestement pas fait beaucoup de kilomètres, car elles étaient à peine détalonnées. On lisait

même encore la marque, Ferrodo, en petites lettres vertes, dessus.

Un premier petit tour

Après la peinture du châssis et du pont, je me suis empressé de remettre en place l'ensemble moteur-boîte avec le radiateur et tout l'environnement pour aller vite faire un petit tour avec les enfants. Assis sur des sièges improvisés, eux-

mêmes posés sur de simple lattes de bois. Rassurez-vous, j'ai juste fait le tour de ma cour...

Est venu ensuite le temps de la carrosserie, le travail le plus pénible. D'autant que ce n'était pas une mince affaire et que je n'y connaissais rien. Pour tout vous dire, je confonds trous et bosses. Heureusement, mon frère est carrossier et c'est lui qui a entrepris de la débosser et m'a montré qu'elle avait dû se coucher, sur le côté gauche, contre un poteau ou contre un arbre. Ce que je n'avais pas vu, la poussière et la peinture fanée ayant en partie masqué la déformation de la portière, de l'aile AR et même du pavillon ! Merci à mon cher frangin pour avoir remis tout ça en ordre, moi j'en aurais été bien incapable.

Tandis qu'il s'activait à refaire une beauté aux tôles, je me suis attelé au train AV. Les bagues des bras inférieurs étaient tellement usées que les axes s'en étaient ovalisés ! Il a fallu en faire tourner d'autres et changer également les bagues en bronze. Tout ça nous a amené en novembre 2005. Déjà quatorze mois que j'y travaillais quasiment tous les jours, mais ça prenait tournure. J'ai acheté tous les joints, les pare-chocs... et nous en avons terminé avec le ponçage de la caisse. Qui est partie chez le peintre en attendant son châssis que nous terminerons de préparer et que nous amènerons, roulant, chez le carrossier.



« Avec l'aide de mon beau-père et de mon épouse, nous positionnons le toit souple en moleskine. »

On en arrive aux finitions. Vous me direz que c'est la partie la plus agréable et vous aurez raison. Mais ce n'est pas la plus rapide. Tenez, prenez le toit en moleskine souple. Lors de la préparation de la caisse, nous avons dû l'enlever parce qu'il était trop malade pour être conservé. Heureusement, son bâti en bois était en parfait état et nous l'avons juste poncé et lasuré pour le protéger. Mais il a fallu remettre une toile neuve, et la clouter... Croyez-moi, ce n'est pas aussi évident qu'on l'imagine et ma femme et mon beau-père ont transpiré quelques heures avec moi dans l'atelier ! C'est également ma femme qui s'est chargée de la réfection des panneaux de portes et des sièges. Un joli travail pour une première !

Enfin, l'heure de vérité a sonné ! Le 24 mai 2006, ma 201 a passé le contrôle technique avec succès et la voiture est terminée. Il ne me reste plus que le rodage à peaufiner (60 km/h maximum !) avant d'en profiter pleinement. Au passage, je voudrais remercier toutes les personnes qui m'ont aidé et en particulier Thierry et Jean-Marc pour le prêt d'outils et pour leurs conseils, Auguste pour les grosses coutures de la sellerie et, bien sûr, mon épouse qui a non seulement beaucoup travaillé à mes côtés, mais a également supporté les périodes de découragement qui, inévitablement, émaillent une restauration. Mais au moins, comme elle le dit, j'étais là, et pas au bistrot à taper le carton... C'est quand même plus sympa, non ? » ■

