

Griffe

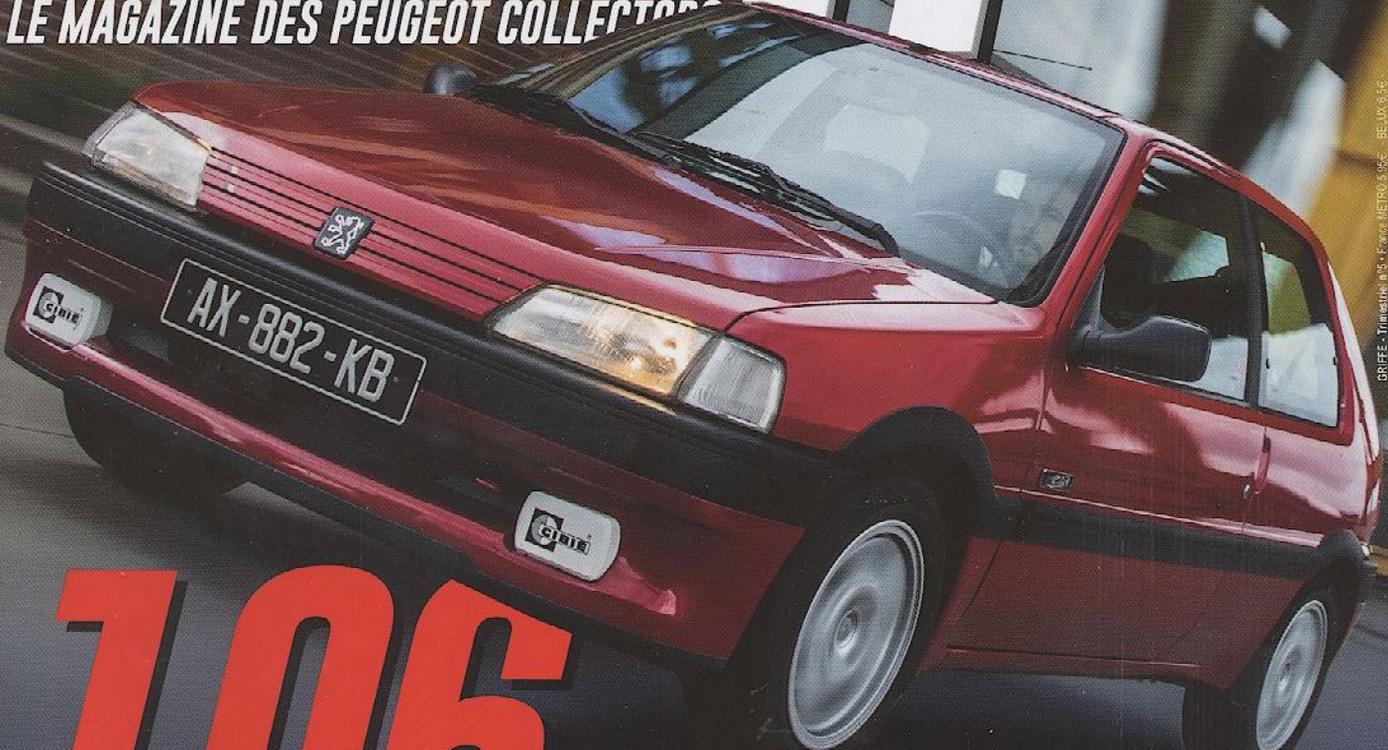
JUILLET-AOÛT-SEPT. 2021

N°5

Griffe

**604
GTI
EX-ELYSEE**

LE MAGAZINE DES PEUGEOT COLLECTEURS



106 30 ANS DÉJÀ !

RARISSIME 301
CR-BP4



505 GTI
ACHETÉE EN PREMIÈRE MAIN !



405 MI16 DE FAMILLE



402 LÉGÈRE

FUSEAU PEUGEOT

GRIFFE - Trimestriel n°5 - France METRO 5,95€ - BELUX 6,95€
CH-10105 - D-2 69€ - IEGRE-ESP-PORT-COAT 7,95€ - DOMS 6,95€
DOMIN 7,95€ - MEX 5,990PPE - NCALIA 10,209P - POLS 10,609P
POLY 17,00€ - POLY 17,00€ - POLY 17,00€ - POLY 17,00€ - POLY 17,00€
Publigriffe et Imprimerie - 1996 - 50 pages - 420x296

L 14088 - 5 - F - 5,95 € - RD

Restoration 504 Coupé



5^{ÈME} PARTIE : LE REMONTAGE DE L'AILE AVANT GAUCHE

LE BAS DE CAISSE TERMINÉ, LES TÔLES DE PARE-BOUE ET DE BOL DE PHARE FINALISÉES, IL EST TEMPS DÉSORMAIS DE S'ATTAQUER AU REMPLACEMENT DE L'AILE AVANT GAUCHE. UNE JOIE POUR NOUS PUISQUE NOUS AVIONS DES PIÈCES DE TÔLERIE NEUVES À MONTER ! PROVENANT DIRECTEMENT DE L'AVENTURE PEUGEOT, NOUS ÉTIIONS SÛR DE LA QUALITÉ. ET POURTANT...

Trépignants d'impatience, nous n'avons pas pu résister au plaisir de vous présenter les ailes avant neuves attendues lors du dernier numéro. De très belles pièces en apparence, commandées à L'Aventure Peugeot pour s'assurer de la conformité des galbes et de la qualité de fabrication. Finir cet « avant » c'est un peu se rassurer sur notre capacité à aller au bout du projet, à surmonter les difficultés, les aléas de la restauration et vaincre cette fichue corrosion. Vous allez le voir, nous n'étions pas au bout de nos (mauvaises) surprises.





2 L'aile avant gauche que nous avons reçue est une refabrication et elle est en deux parties, à l'inverse de la droite qui elle est déjà soudée. Elle se présente sous un bel aspect, faite dans une tôle a priori électro-zinguée. La droite, elle, provient d'un ancien stock, et est déjà apprêtée.

3 Nous n'avons pas encore soudé définitivement la tôle de phare et le pare-boue car il nous semble plus judicieux de tout présenter en même temps avant de souder définitivement tous les éléments. Pour pouvoir poser cette belle aile gauche toute neuve, il va nous falloir résoudre un problème de taille... Les portes ! Nous avions mis de côté ce chantier ; mais avec la pose des ailes avant et pour s'assurer du bon alignement il devient urgent de s'en occuper. Un début de restauration avait été engagé sur ces portes. Aucune pièce de cette pauvre 504 n'a été

épargnée par l'attaque de la corrosion, et bien sûr les portes étaient à reprendre. Sur une des portes le panneau extérieur a été remplacé par un d'occasion, prélevé sur une porte donneuse, et sur l'autre une reprise de la partie basse a été nécessaire.

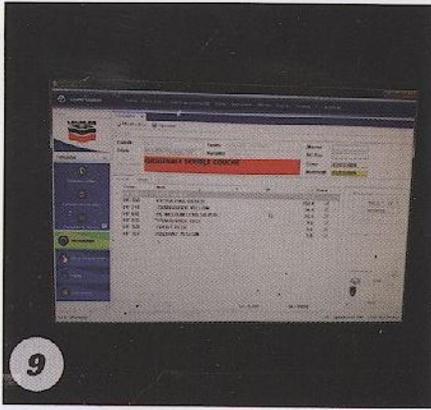
4 Nous prenons la réfection en cours juste après la mise en apprêt de ces deux éléments. Pour s'assurer d'avoir une carre bien droite nous marquons l'arête avec de la « bande-cache » qui nous sert de guide. Puis nous ponçons la porte en mouvements croisés sur une seule partie afin de conserver une belle ligne droite. Et enfin nous inversons l'opération afin d'obtenir une belle carre, bien nette.

5/6 Nous allons ensuite réaliser la pose d'un joint de serti pour assurer une parfaite étanchéité des caissons et un bel aspect

esthétique. Nous posons donc à cet effet de la « bande cache » pour nous guider et pouvoir enlever l'excédent par la suite.

7 Une fois le joint de serti bien sec, nous rentrons la porte dans la cabine et procédons à un bon dégraissage. Il ne nous restera plus qu'à passer un coup de chiffon électrostatique juste avant l'application de la teinte. Et en parlant de teinte....

8 La référence de notre peinture d'origine est « HB1396 ». Un magnifique Gris Fumé, comme nous indique le nuancier d'époque mais qui en réalité est plutôt un mélange de gris et de vert. C'est une teinte de référence du modèle, certains diront un peu commune, mais pour ma part je la trouve parfaite et particulièrement en accord avec ce côté « classe-chic » de ce beau coupé.



9

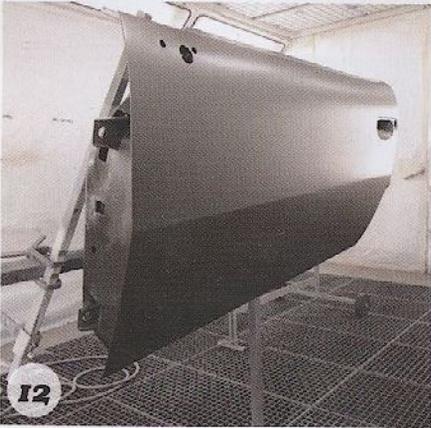


10

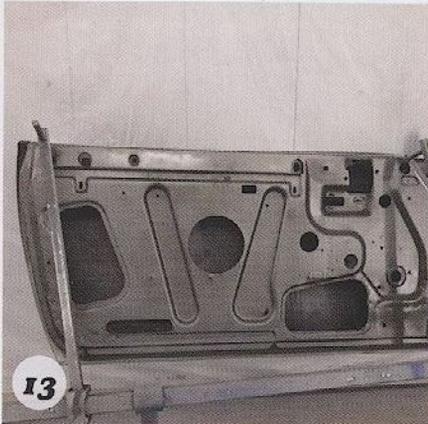


11

9/10/11 Pour les deux portes nous préparons 400 g de base et à peu près autant de vernis, car nous devons repeindre l'ensemble des deux caissons, intérieur et extérieur, également, ce qui fait de la quantité.



12



13

12/13 Une fois les deux couches de base appliquées, nous obtenons un bel aspect satiné qui ne demande qu'à recevoir les belles couches de vernis.



14



15



16

14/15 Le résultat est là. Ça brille tellement qu'on peut voir les reflets de la bâche de protection de la cabine... Cette couche de peinture sur la partie extérieure des portes est surtout là pour assurer une bonne protection contre la corrosion car pour obtenir un rendu de teinte bien égal sur l'ensemble de la voiture, nous referons une peinture complète sur tout l'extérieur. Tout cela se présente bien et on a hâte de les monter sur l'auto pour voir le résultat. Pour la gauche c'est imminent, pour la droite on devra patienter un peu.

16 La première étape de toute cette mise en place est la dépose du pare-brise. Nous allons devoir intervenir sur la base de la baie de pare-brise car, comme tous les éléments sur cette 504, les ailes avant sont soudées. Pour le remplacement de l'aile la méthode préconisée par Peugeot consiste à couper l'aile sur le haut du pied de porte et à ressouder la nouvelle en bord à bord sur l'ancienne.



17

17 La dépose du pare-brise se fait très simplement en le poussant délicatement par l'intérieur et en repoussant le joint de l'autre côté de la tôle. Cette dépose nous permet de voir que, encore une fois, la corrosion s'est immiscée dans les moindres recoins de la caisse, et ce, même avec des évacuations d'eau prévue dans les coins sous le joint de pare-brise.

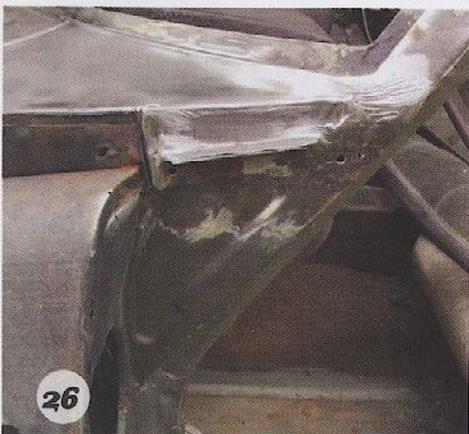
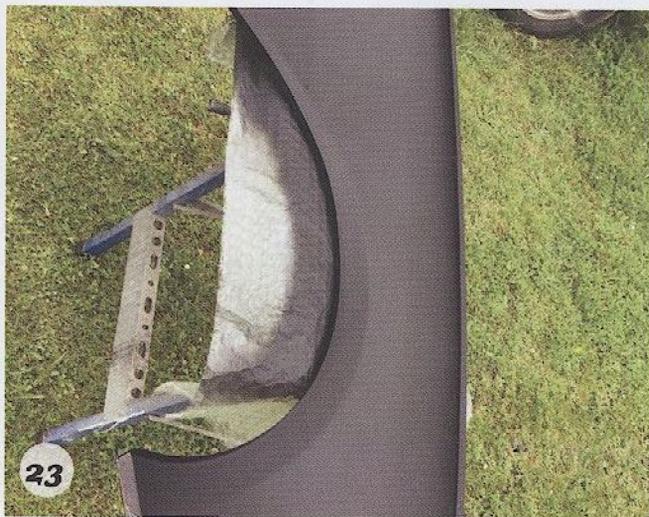


18



19

18/19 Lorsque l'on présente la première partie de l'aile, la partie intérieure, nous pouvons voir qu'elle se glisse sous la tôle de baie de pare-brise. Nous avons donc ici deux choix : soit découper la nouvelle pièce et souder en bord à bord comme le préconise Peugeot, soit découper la baie de pare-brise et remplacer l'ensemble de la pièce.



20/21 Dans un premier temps et avant de faire quoi que ce soit, nous devons protéger l'aile neuve qui n'a pas subi de traitement anticorrosion. Surtout sur sa partie intérieure qui se retrouvera inaccessible dès la mise en place. Après un déglacage avec un tampon abrasif, nous mettons un apprêt soudable sur toutes les parties susceptibles d'être soudées.

22/23 Puis nous protégeons cet apprêt soudable avec de la « bande-cache » et nous appliquons un apprêt phosphatant qui nous garantira une bonne résistance à la corrosion.

24 En attendant le séchage de l'apprêt, nous revenons sur la baie de pare-brise afin d'étudier l'assemblage. Nous pouvons voir d'après les différentes couches de peinture et l'aspect général que cette partie de la voiture a déjà été refaite. Le plus embêtant c'est que nous découvrons aussi des traces d'étamage sur toute la partie qui nous intéresse. L'étamage est généralement gage de qualité de travail, mais l'inconvénient c'est que l'on ne peut plus souder au mig sur des tôles déjà étamées sans les avoir préalablement décapées en profondeur.

25/26 Compte-tenu de ce problème nous décidons de couper le « moignon » de l'ancienne aile que nous avons laissé afin d'y voir plus clair et de faciliter le décapage.

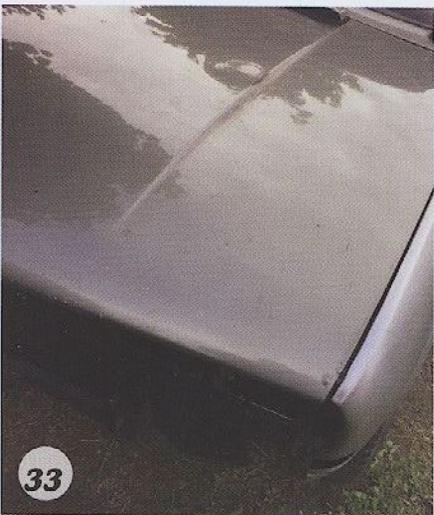
27/28 Nous dépointons alors le reste de l'aile et nous ouvrons légèrement le retour pour évaluer l'état de la partie interne de la baie de pare-brise. Au fur et à mesure du décapage nous nous rendons compte que le pied de pare-brise présente des traces d'un ancien choc noyé sous l'étain.



29/30 La partie de l'aile étant maintenant entièrement dégagée, nous pouvons dès lors présenter notre aile pour visualiser plus précisément les dégâts. Nous remontons donc le capot et la porte gauche et réglons minutieusement les jeux de ces deux éléments qui vont nous servir de référence au montage de l'aile. Enfin, la présentation tant attendue...



31/32 Malheureusement l'enthousiasme de l'instant s'effondre ! La déformation de la tôle de baie de pare-brise est plus prononcée que l'on ne s'y attendait. Nous constatons qu'il y a un bel enfoncement qui va nous obliger à découper la partie gauche de cette baie, afin de correctement la redresser et surtout la décaper pour la rendre soudable. Mais les déconvenues ne s'arrêtent pas là...



35/36 Mais surtout, le gros problème, c'est le galbe de l'aile. La partie haute, au-dessus de la carre, est trop plate et elle s'ouvre de quasiment 10 cm sur sa partie basse. Et enfin la carre est trop basse par rapport à la porte !

33/34 L'aile neuve que nous présentons, n'est pas bien alignée. Elle se positionne trop en arrière sur la partie haute. Et le jour n'est pas régulier avec le capot.



39 Un positionnement en superposition nous permet de voir la différence de galbe. Il va falloir adapter et ajuster. C'est plus ou moins fréquent sur les pièces en refabrication et ça ne signifie pas que la pièce soit de mauvaise qualité. Mais nous voilà un peu déçus face à quelques travaux imprévus, alors que nous avons investi beaucoup d'argent sur ces ailes en pensant gagner du temps. Courage donc... Nous avons déjà bien avancé, et une restauration n'est-elle pas une aventure au long cours ?

37/38 Nous représentons l'ancienne aile pour pouvoir comparer et vérifier que le problème vient bien de notre nouvelle aile. Le résultat est sans appel... L'ancienne aile se positionne parfaitement et le galbe suit bien celui du pied de porte. De plus la carre se positionne elle aussi parfaitement dans l'alignement de celle de la porte.