

# GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

p. 41 **Technique**



**Réglage des culbuteurs**

**402 Peugeot**



**Guide d'achat** p. 43

p. 8 **Hors-série**



**Panhard 8HP**

**Peugeot 504**



p. 28 **Restauration**



Citroën **Traction 11 B**

**Et aussi** Renault 5 Alpine • Montage d'un silencieux d'échappement • Préparation Modauto • Simca P60 : Dépose du pont AR • Renault et le Tour de France • 1<sup>er</sup> Paris-Rouen 1894 • André Boillot • Eugène Mauve

<http://gazoline.org>



M 05076 - 82 - F : 3,50 € - RD

Le virus du cabriolet, ça s'attrape à tout âge et il est difficile d'en guérir. » Michel Vergnaud l'a attrapé à 16 ans à la simple vue d'une TR3. « Et à force d'économies, j'ai fini par m'en offrir une d'occasion en 1964, cinq ans plus tard ! » Avant d'acquiescer une TR 4 que « j'ai dû revendre pour cause de mariage. Ensuite est venu le temps des berlines et des breaks avec les enfants. » Un divorce plus loin et les enfants ayant quitté le foyer, le virus a refait

# Rattrapé par le virus...

## Peugeot 504 cabriolet 1974

surface. « Mais à 56 ans, il me fallait du confort, de la place et surtout, je devais pouvoir m'en servir éventuellement tous les jours, sans pour autant me ruiner. » L'équation est délicate à résoudre, mais Michel ayant eu successivement deux 504 coupé, l'un de 1978 et l'autre de 1980, il oriente tout naturellement son choix vers un cabriolet 504. « D'autant que je suis très sensible à cette ligne (Michel est professeur d'arts plastiques), surtout celle des

travaux à réaliser (toujours importants), j'ai refusé de casser ma tirelire. Qui plus est, quand des cloques apparaissent sur la carrosserie, cela signifie que la structure en dessous est encore plus corrodée. La réparation est d'autant plus compliquée qu'on se trouve en présence de tôles soudées par couches successives ! Du coup, quitte à faire des travaux, j'ai finalement décidé d'acheter une bonne base et de la restaurer. Et c'est à proximité de chez moi, en 1997,

« Il n'avait pas fière allure ce cabriolet de 1974 dans son jus ! J'ai d'ailleurs longuement hésité avant de l'acheter. Mais il était finalement plutôt sain et, surtout, il était complet ! »



## La collectionniste fait partie de ces maladies incurables pour lesquelles on n'a pas encore

premiers modèles avec leurs quatre optiques, leurs feux AR en épi et leurs pare-chocs chromés. Et je connais bien les qualités et défauts de ce modèle. » Ce qui a son importance, surtout lorsqu'on se met en chasse d'un cabriolet 504 !

### A la recherche d'une bonne base

« J'en ai vu plus d'une vingtaine ! Mais toutes ces voitures, parfois d'aspect rutilant, avaient soit des planchers et des longerons dans un triste état, soit étaient transformées ou bidouillées. Compte tenu du prix demandé (toujours très élevé) et des

que j'ai déniché par hasard un modèle de 1974. Ma première visite aurait dû refroidir mon enthousiasme, le cabriolet étant complet et dans son jus, peinture d'origine, mais dans un triste état. J'ai d'ailleurs immédiatement fait demi-tour, mais quelques jours plus tard, pris de remords, j'y suis retourné pour l'inspecter d'un peu plus près. J'irai même le voir une troisième fois pour prendre le temps d'évaluer avec le propriétaire l'importance des travaux à réaliser. La voiture semble ne pas avoir été trafiquée. Elle a un choc à l'avant droit, les bas de caisse sont percés. Il y a également des traces de

corrosion à la base des pieds de portes. Les contre-portes ont été percées pour installer des haut-parleurs... Mais les longerons et le plancher sont sains et l'intérieur, quoique défraîchi, est largement sauvable. Bref, c'est une bonne base de restauration... et l'affaire est finalement conclue pour 3.811 euros. Mais quand je me présente pour prendre livraison du cabriolet, plus de 504, la voiture a été déplacée ! » Il faut dire que le propriétaire a pris peur devant l'ampleur des travaux qui devaient être réalisés et par le fait que Michel avait l'intention de tout faire lui-même. « Je pense qu'il craignait qu'il ne m'arrive quelque chose et qu'on lui en attribue la responsabilité. J'ai donc dû signer un papier par lequel je m'engageais à faire réaliser les travaux structurels par un professionnel. Ce qui était, de toutes façons, une évidence ! J'ai ainsi pu, quelques semaines plus tard, rapatrier le cabriolet chez moi. Je vous laisse imaginer la tête de mon épouse et de mes amis lorsqu'ils ont vu "l'épave" que j'avais la prétention de vouloir remettre sur route ! Mais si l'on n'a pas un peu d'inconscience dans ce genre d'entreprise...

Bref, nullement découragé par cet accueil frigiditaire, j'ai immédiatement entrepris le démontage, en prenant bien soin de tout noter et de faire des croquis pour le remon-

tage. Et pour remédier à la difficulté de trouver des pièces détachées, j'ai acheté deux épaves de coupé 504. De cette période, je garde un souvenir particulièrement pénible, celui du décapage du dessous de caisse, que j'ai réalisé à l'aide d'un petit chalumeau à gaz et d'une spatule. Comme je n'avais pas pu lever énormément la caisse, je travaillais allongé et je recevais toutes les cochonneries dans la figure ! Mais cette méthode archaïque permet de faire ressortir toutes les réparations que la caisse a subies durant son existence, ainsi que les zones corrodées. Fort heureusement, comme

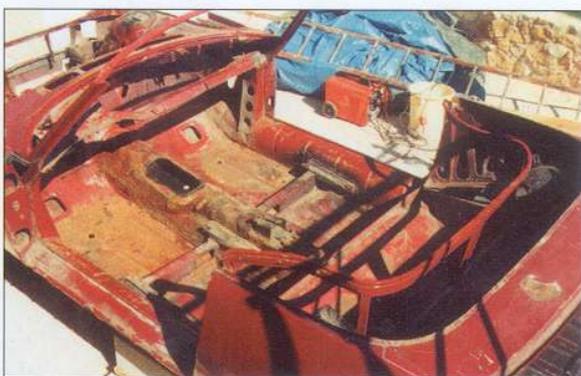
je le subodorais, le dessous de caisse est sain, et je n'ai trouvé trace que d'une réparation sur une aile AV. C'est un véritable soulagement et je n'ai plus qu'à protéger le dessous contre la corrosion.

### Nombreuses greffes

Deuxième phase, tout aussi longue et fastidieuse, le nettoyage et le reconditionnement de toutes les pièces sauvalables pendant que la caisse part à la carrosserie Meyer, à Marseille. Le capot est prélevé sur l'une des épaves de coupé, mais il a besoin d'être repris, les coins AV étant pourris. D'autres greffes sont



« L'intérieur n'est pas en si mauvais état que cela mais il faudra tout reprendre quand même pièce par pièce. Les contre-portes ont été percées pour y installer des haut-parleurs. Ça fait partie de ces détails qu'il faudra revoir. »



« Première phase de travail : tout démonter pour mettre la caisse à nu. Ne pas oublier de prendre des photos, faire des dessins, tout noter avant de ranger au fur et à mesure. Ouf, le plancher est en bon état, la corrosion n'étant ici que superficielle ! »



« Et voilà. Deux ans de travail acharné auront finalement été nécessaires pour faire d'une "épave" une voiture faite pour tailler la route ! »

...e trouvé de remède. Heureusement, sinon le cab 504 de Michel aurait fini à la benne !

également prévues, notamment au niveau des bas de caisse ou des pieds de porte. L'aile AV droite et la jupe AV sont empruntées à l'un des coupés avant d'être soudées sur la caisse. Il s'avère également nécessaire de renforcer l'intérieur des ailes AR au niveau des suspensions. Rien que pour les opérations de tôlerie, la facture s'élèvera à 3.050 euros ! Pour la peinture, j'avoue une entorse à l'origine. Mais je n'aimais pas sa teinte, et j'ai donc choisi un gris clair métallisé Audi, proche de la référence Peugeot de l'époque. Le compartiment moteur, le masque AV et l'habitacle recevront également cette teinte, tout comme l'intérieur du coffre, noir à l'origine. La partie mécanique a été plus "tranquille". La plupart des pièces neuves ont été soit achetées chez Peugeot (mais elles sont chères), soit chez des accessoiristes automobiles. J'ai en fait commencé par restaurer les trains roulants pour pouvoir déplacer facilement la voiture, changeant systématiquement toutes les pièces d'usure, y compris pour le freinage. Le pont AR a juste été vidangé et les jeux ont été contrôlés, les joints ont été changés, mais il n'a pas été ouvert (j'ai également procédé ainsi pour la boîte de vitesses). J'ai confié la culasse à un professionnel, qui a malheureusement

pris sa retraite depuis, pour le surfaçage et le remplacement des sièges de soupapes, des soupapes, des ressorts... Dans le bloc, toutes les pièces mobiles ont été remplacées ou contrôlées. La pompe d'injection a dû être dégrappée avant d'être remontée. Rien d'exceptionnel pour un petit mois de labeur. L'hiver, son climat peu favorable et ses longues soirées ont été mis à profit pour étudier et refaire le faisceau électrique. Une fois l'ancien "éclaté" et fixé sur une grande plaque de contreplaqué, il me suffisait de le copier fil à fil, et d'ajouter les fils supplémentaires que j'avais prévus, notamment pour le tableau de bord. C'est à ce moment que l'auto est revenue de peinture, me permettant de commencer ce qui reste la partie la plus agréable d'une restauration, le remontage. Même si on n'échappe pas toujours aux galères, à l'image des vitres électriques. Car si vous n'avez pas pris la précaution de faire des schémas au démontage, ce n'est pas la peine d'essayer parce qu'aucune documentation n'explique la procédure. Or tout se fait avec des câbles et le réglage de leur tension est important. Ensuite, j'ai découpé de l'isorel neuf pour refaire les contre-portes d'après les gabarits et cette fois sans trous pour les haut-parleurs. L'habillage est, lui, récupéré sur l'un des coupés.



« La seule façon de voir où en est la tôle et quels ont été les accidents antérieurs, c'est de mettre le dessous de caisse à nu. Mais quelle galère ! Heureusement, pas de mauvaise surprise ! »



« Toutes les pièces de freinage sont remises à neuf ou remplacées. »



« Je contrôle le pont arrière sans l'ouvrir et je change tous les joints. »



« Après avoir protégé le dessous contre la corrosion, remontage du train AR. »

## RESTAURATION PEUGEOT 504 CAB

Pour la capote, ce sera un peu plus compliqué. Les arceaux sont rouillés et les joints sont morts (j'ai eu d'ailleurs beaucoup de mal à en trouver !). De plus, le premier arceau à l'avant doit être refait car il est sérieusement rongé. Le tissu qui maintient les arceaux sur les côtés est également dans un triste état. Il sera donc dériveté, et changé avant remontage et... ajustage. Lequel me prendra une journée entière, tellement c'est énorment !

### Une touche personnelle

On en arrive enfin à l'habitacle. Il est difficile de trouver un tableau de bord en bon état, non fendu. Le problème est le même avec la boîte à gants qui cogne sur le pare-brise quand on l'ouvre. Mais j'ai trouvé une astuce sur une de mes épaves : une petite chaînette qui l'empêche de trop s'ouvrir. Parallèlement, j'étais nostalgique de mon coupé 504 de 1980 avec son tableau de bord en bois. C'est pourquoi, j'ai décidé de faire installer par De Coninck, un sellier de Toulon, des boiseries, mais de telle manière que cette modification puisse être réversible. J'ai également privilégié le bois pour le volant Momo et pour le pommeau

de levier de vitesses dans lequel j'ai incrusté un écusson Peugeot venant d'un porte-clés. J'ai confié au même professionnel le soin de refaire la sellerie et de la personnaliser. Les sièges sont en cuir noir avec des appuis-tête, mais je regrette quand même qu'ils n'aient été refaits qu'avec cinq bandes au lieu des huit d'origine. Les tapis de sol, en caoutchouc d'origine, ont été remplacés par de la moquette de velours noir uni et bordée. La facture s'élève à 2.287 euros. J'ajouterai même dessus des sur-tapis gris chinés. Les haut-parleurs sont installés sous les sièges pour ne pas percer les contre-portes. Encore une fois, j'apporte ma petite touche personnelle. Nostalgique des petits roadsters anglais de ma jeunesse, j'ai trouvé dans une bourse d'échanges un couvre-tonneau que j'ai fait adapter par mon sellier sur la 504. Le système de fixation n'a nécessité que quelques modifications. En effet, il reprend les fixations du couvre-capote à l'arrière et il est muni de griffes en plastiques qui s'emboîtent dans les baguettes chromées des portières. J'ai juste dû installer, au niveau de la planche de bord, cinq languettes munies de pressions. Ça me permet de rouler

décapoté, même l'hiver, et de ne pas devoir remettre la capote tout le temps quand je ne stationne que pour quelques instants. J'ai également fait adapter sur la voiture, un hard-top De Coninck, le deuxième modèle sans fenêtre latérale. Petite entorse supplémentaire à l'origine, les jantes Dunlop ne sont pas repeintes en gris et or comme à l'origine mais en deux tons de gris. Après quasiment deux ans de travaux, la voiture a passé le contrôle technique et l'a obtenu sans aucun problème. Le moment ne pouvait pas être mieux choisi puisque c'était la belle saison qui commençait. Je pouvais enfin récompenser la patience de mon épouse en lui offrant un voyage, cheveux aux vents, à travers les majestueux paysages de la Suisse. Trois ans plus tard et 10.000 kilomètres plus loin, deux ou trois retouches en bas des ailes ont été nécessaires pour que la belle reste toujours aussi resplendissante. Malgré tout, je suis heureux et prêt à récidiver. » C'est d'ailleurs, ce que Michel vient de faire, en entreprenant la restauration d'un autre cabriolet, une Mercedes 190 SL de 1959. Ah ce virus du cabriolet ! ■



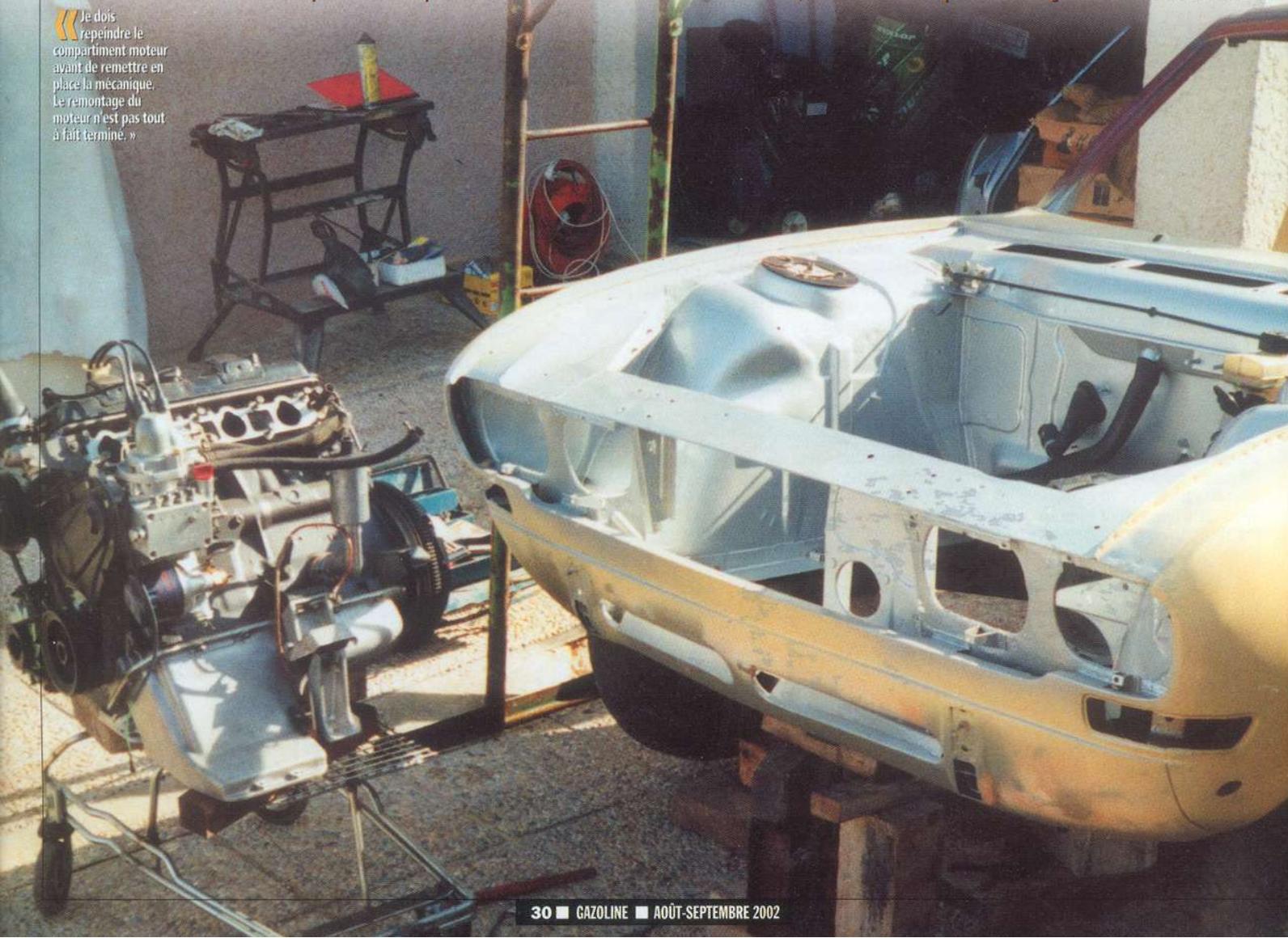
« C'est un professionnel qui a réalisé le remplacement des sièges de soupapes et le surfacage de la culasse. Je ne la remonte qu'avec des pièces neuves : soupapes, ressorts, coupelles, clavettes... »

« Révision complète pour le bas du moteur, avec contrôle du vilebrequin et remplacement de toutes les pièces mobiles. On voit ici les chemises neuves. »



Pas du tout affolé par l'ampleur des travaux à réaliser, Michel a préféré partir d'une base

« Je dois repeindre le compartiment moteur avant de remettre en place la mécanique. Le remontage du moteur n'est pas tout à fait terminé. »



# RESTAURATION PEUGEOT 504 CAB



« La caisse est conduite chez le carrossier qui procédera aux travaux de tôlerie. Pendant ce temps, je peux m'occuper à loisir de la mécanique et de tous les éléments intérieurs. »



« Restauration de l'intérieur des portes : décapage, traitements anticorrosion avant une couche de peinture. »



« J'installe les portières pour régler l'alignement. Je fais la même opération avec le coffre et le capot. »



« La caisse sort de peinture, je vais enfin pouvoir entamer le remontage. »

## Restauration, plutôt que de courir après un hypothétique cabriolet correctement restauré...



« La sellerie en cuir est neuve, mais les assises ne comportent que cinq bandes au lieu de huit. A ma demande, les tapis sont refaits en moquette et non pas en caoutchouc. J'installe des sur-tapis gris et monte les hauts parleurs sous les sièges pour ne pas abîmer les contre-portes. »



« Les arceaux de capote sont démontés pour être repeints. Le premier, celui qui est près du pare-brise, ici démonté, était tellement malade qu'il a fallu le refaire presque entièrement. Le tissu sur le côté sera également remplacé. »



« Clin d'œil aux anglaises de ma jeunesse ! J'ai fait réaliser un couvre-tonneau bien pratique car il évite la mise en place de la capote lors de petites haltes. »



« Pourquoi ne pas se faire plaisir en personnalisant son intérieur ? Les boutons des vitres électriques sont ainsi déplacés sur la console centrale. Au centre de la planche de bord, ils sont remplacés par un thermomètre de température d'eau, une nouvelle montre et un manomètre de pression d'huile. On peut également remarquer, sur le pare-brise, l'installation des pressions pour le couvre-tonneau. »

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