



Anciennes et Modernes

ILS LES ASSURENT A PETIT PRIX !

Assurance
Collection
à partir de **20** €

Retro ASSURANCES
www.retro.fr

DEVIS ET SOUSCRIPTION EN LIGNE
www.retro.fr
© 05 65 10 17 17

la vie de L'AUTO

CHAQUE SEMAINE, LE N° 1 DE LA PRESSE AUTO DE COLLECTION

www.lva-auto.fr

N° 1657 • 2 avril 2015

Le collectionneur
lituanien Saulius
Karosas dans
sa Mercedes 380
de 1933.



AVIGNON MOTOR FESTIVAL P. 18

La collection Karosas à l'honneur

ÉLÉGANCE EN FLORIDE

P. 28

RALLYE DE PARIS

P. 22

OTM À FRIBOURG

P. 26

**Stutz fait sensation
à Amelia Island**



21 modèles de la marque américaine étaient
présentés, dont la Bearcat Model A de 1912.

**Des nouveautés
pour la 22^e édition**



Pleins gaz sur le circuit de Dijon-Prenois !
Cette Triumph TR 4 de 1965 a remporté sa catégorie.

**Le salon suisse au
carrefour de l'Europe**



Large succès pour ce 40^e anniversaire :
près de 25 000 visiteurs ont adhéré à la formule.



RESTAURATION

Objectif raid

En 2014, Christian Bouchet rate l'occasion d'accompagner un ami en tant que copilote au raid marocain Babyboomer's. Qu'à cela ne tienne, il participera à l'édition 2015 avec une Peugeot 504 évoquant celles qui couraient le Rallye du Bandama dans les années 70.



Christian Bouchet, heureux à côté de sa Peugeot 504 préparée à la façon de celles qui couraient les rallyes africains dans les années 70.

PEUGEOT 504 GL 1970 "ÉVOCATION BANDAMA"

«**T**out a commencé lorsque j'ai failli accompagner Yves, le délégué PACA de l'Amicale 504, au raid Babyboomer's 2014. Ça ne s'est pas fait, mais ça m'a donné envie d'y participer», explique Christian Bouchet. Déjà membre du club Lançon Auto moto collection et propriétaire d'une Peugeot 203 et d'un cabriolet 504, il opte pour une berline 504, une auto réputée pour sa fiabilité et connue pour ses innombrables succès dans les rallyes africains des années 70. «Je cherchais un modèle à carburateur car, en Afrique, la qualité de l'essence ne favorise pas les moteurs à injection. J'ai déniché une GL de 1970, avec son moteur 2 l type XN1, en bon état. Le contrôle technique indiquait un problème d'amortisseurs à l'avant». Rien de grave puisque pour participer à un tel raid, il faut notamment monter des amortisseurs adaptés. Christian apporte l'auto chez Michel Casavecchia, un garagiste installé

à Gans, dans les Bouches-du-Rhône, et spécialisé dans les préparations de ce type. «Je suis parti sur l'idée de faire une évocation de la voiture de l'équipage Andersson/Hertz, qui avait participé au Rallye du Bandama 1974... et remporté celui du Kenya en 1975. À ce titre, je tiens à remercier chaleureusement l'Aventure Peugeot. Hervé Charpentier et Philippe Cornebois ont fait sortir des réserves la voiture authentique pour que je puisse avoir accès à un maximum de détails, et Éric Lagoutte m'a transmis le logo Peugeot de ces années-là pour que je fasse quelques T-shirts que nous porterons avec mon épouse durant le rallye». Dépose du moteur, rectification de la culasse et du volant moteur, rodage des soupapes, réfection de l'alternateur et du démarreur, montage d'une sonde de température adaptée, changement des biellettes de commande de la boîte de vitesses : la mécanique reçoit une sérieuse cure de jouvence, sans oublier le volet fiabilité. «Côté trains roulants,

j'ai opté pour des amortisseurs à gaz de marque Record et je suis passé à des pneus en 195 x 14 au lieu des 175 x 14 d'origine. Du même coup, j'ai dû faire fabriquer des élargisseurs de voie et trouver des goujons adaptés». Ensuite, le plus gros du travail passe par la modification du système électrique pour alimenter la rampe de phares additionnels et intégrer le Terra-Trip indispensable à une aventure de ce genre. Vient enfin le temps de poser les peintures et accessoires "de guerre" sur l'auto : rampe de phares, ski de protection moteur, capot noir mat, bandes vertes et stickers. Ces derniers seront d'ailleurs réalisés gracieusement par la société Seridif, basée à La Fareles-Oliviers, à côté de Marseille. Après quelques mois de travail, la 504 "Bandama" est prête à rejoindre Marrakech, d'où elle s'élancera le 5 mai. Retour prévu le 14 mai après un périple de 2 000 km, dont 1 000 de pistes ! Si vous êtes vous aussi tentés par l'aventure,

Caractéristiques

Moteur : 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, culasse alu, soupapes en tête, vilebrequin 5-paliers, 1 971 cm³, 92,5 ch, carburateur double corps Zénith
Transmission : aux roues AR, boîte de vitesses manuelle à 4 rapports synchronisés + marche AR
Direction : à crémaillère, sans assistance
Suspension : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques
Freinage : hydraulique assisté, à disques à l'AV, tambours à l'AR
Carrosserie : coque autoporteuse acier, berline 4-portes 5-places
Dimensions (L x l x h) : 4,49 x 1,69 x 1,46 m
Poids à vide : 1 230 kg
Vitesse maxi : 164 km/h

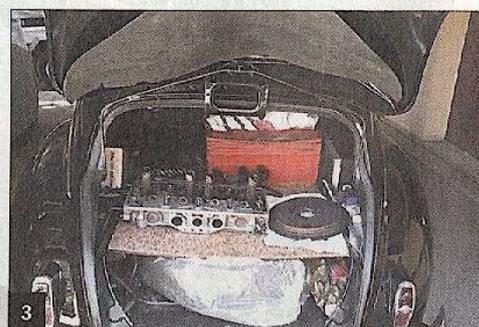
retrouvez plus d'informations sur Internet (www.babyboomersadventure.com) et faites-nous part de votre restauration/préparation. ■



1 Après quelques recherches, voici la base de travail : une Peugeot 504 GL de 1970. Pour l'aventure, il vaut mieux un modèle à carburateur.



2 Christian amène la 504 chez un spécialiste des préparations "africaines", Michel, qui commence par sortir le moteur de la caisse à l'aide d'une chèvre.



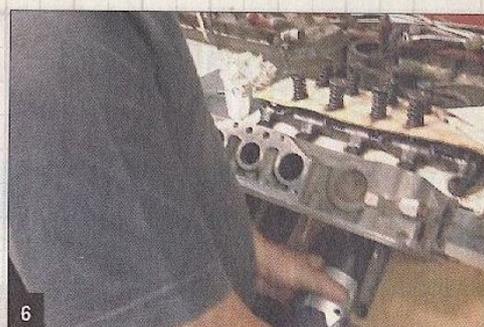
3 Direction le rectifieur, en Peugeot 203 s'il vous plaît, pour faire reprendre la culasse et le volant moteur, usé et abîmé par le mécanisme d'embrayage.



4 Séance nettoyage du bloc, à la spatule et à l'essence pour enlever la crasse. Chemises et pistons sont en bon état et sont conservés.



5 Un peu de gymnastique et le compartiment moteur ainsi que la cloche d'embrayage subissent le même traitement.



6 Sur les conseils de Michel, Christian rode les soupapes à la perceuse : «C'est quand même plus facile qu'avec un rodoir à main !»



7 Le radiateur, refait chez Provence radiateurs, est modifié pour recevoir une sonde adaptée au montage d'un thermomètre précis.



8 Pour améliorer un peu le rendement du 4-cylindres Peugeot, Christian change le carburateur pour un modèle avec une pompe de reprise.



9 Le montage de crochets de remorquages adaptés, et peints en rouge, est rendu obligatoire par le règlement de l'épreuve. Une sécurité !



10 Un ski de protection en tôle de 3 mm est réalisé pour éviter que les pierres des pistes marocaines n'endommagent le carter d'huile.



11 Christian opte pour une monte de pneumatiques plus grands et doit faire fabriquer des élargisseurs de voies pour faire passer les nouveaux pneus.



12 Le tableau de bord est refait et, surtout, modifié pour recevoir les commandes des longue-portée et le Terra-Trip. Le système électrique a été revu en conséquence.



13 Durant les premiers essais, Christian se fait même arrêter pour plaque d'immatriculation avant non conforme. Du coup, il en monte deux !



14 Jean-Pierre, un ami, confectionne la barre de support des longue-portée, en copiant celle de l'authentique 504 Bandama du musée Peugeot.



15 Toujours en copiant la 504 de l'équipage Andersson/Hertz au Bandama 1974 et au Kenya 1975, Christian peint des bandes vertes.



16 La déco est elle aussi copiée sur la 504 de l'Aventure Peugeot, exception faite des stickers des partenaires "modernes" de Christian.



17 La capsule à dépression de l'allumeur était défectueuse. C'est Gaston qui découvre la panne et en profite pour régler l'avance à l'allumage.



18 Dans la garage de Michel Casavecchia, la 504 reçoit ses derniers attributs "grand-raid", dont les grandes bavettes rouges caractéristiques.