

Les Echos du Lion

Peugeot



Club 01

Club 01

Club 01

Club 01



Numéro 2

BOITIER DE DIRECTION

Président:

Bruno RIBEIRO
34 Rue Haute
60570 Mortefontaine en Thelle
301D coupé 1935



Vice-Président:

Jean-Marc FAIVRE
0 Rue du Château
57420 Cheminot
601 C 1934



Trésorier:

Wilfrid Falkenburg
58D Route de Roissy
93290 Tremblay en France
301 D



Secrétaire:

Bruno Myr
Ferme de la Darée
62830 Doudeauville
301D cabriolet 1935



Secrétaire adjoint:

Michel Lebras
29 Rue des Gaudines
95660 Champagne sur Oise
201 BR



Pour les contacter:

E-mail: leclub01@free.fr

Site: www.club01.eu

Edito (starter)

Chers Membres, voici le numéro deux des Echos du Lion, le bulletin d'information de votre club.

Tout d'abord, je tiens à remercier les premiers membres qui nous ont suivis dans cette aventure, et souhaiter la bienvenue à ceux qui nous ont nouvellement rejoint.

Je voudrais rappeler que ce bulletin est le vôtre, et que chaque expérience, petite histoire, anecdote, restauration, trouvaille, peuvent faire l'objet d'articles et être ainsi partagées par tous.

Ensuite, je voudrais souligner que le club vit bien sûr grâce à une équipe dynamique, que je remercie et qui ne compte pas ses heures pour servir notre association, mais surtout par votre participation. Alors n'hésitez pas à nous contacter pour apporter vos idées, et vos projets.

Le Club c'est aussi Internet, où notre vice-Président, Jean Marc Faivre, nous offre un site d'une grande qualité qui représente non seulement une vitrine pour le Club 01, mais qui est surtout un outil formidable créant un lien entre nous par le biais de son forum.

Or, comme vous avez pu le remarquer, beaucoup de personnes sont inscrites à ce forum sans faire la démarche de rejoindre notre club, et cela est très frustrant. Si vous parlez de notre forum, n'hésitez pas à parler aussi de notre club, qui n'est pas virtuel, mais bien réel.

Le club avance, nous avons pu venir à la rencontre de quelques uns d'entre vous le Dimanche 22 Janvier à la bourse d'Audruicq. Nous avons passé ensemble une journée formidable à partager notre passion.

Autre « moment fort » pour le club : notre 1ère Rencontre Internationale de Peugeot 01, qui aura lieu le Samedi 12 Mai 2007 dans la région de Boulogne-sur-Mer. Nous comptons sur vous pour participer à cet événement et le faire connaître. Ce sera un moyen de mieux nous connaître, dans un cadre convivial et champêtre.

Attention : date limite d'inscription le 15 Avril. Alors n'oubliez pas de nous renvoyer votre bulletin d'inscription.

Le Printemps sur nos routes arrive, nos 01 aussi....

alors « Vive le Club 01 ».

Une voiture qui m'attendait à 10 Km de chez moi !

Un beau matin, en allant au travail, je vois au bord de la route, sur le parking d'un transporteur routier une calandre bien caractéristique.

Je me dis « tiens, une 401, ce n'est pas courant de voir ça par ici »

Je compte ni une ni deux et fais demi-tour pour regarder la belle de plus près.

Tout à fait présentable hormis quelques éléments manquants, la peinture ne semblait pas trop attaquée, et, en me rapprochant, le choc..., sur la calandre, le blason indique qu'il s'agit en fait d'une 601 !!

C'est vrai que le capot avait l'air long, mais manquant de points de repères, je ne l'avais pas remarqué de suite.

Il faut dire que depuis longtemps, je suis intéressé par la marque de Sochaux et possède déjà quelques voitures anciennes de cette marque, mais pas aussi anciennes que celle là !

Ce sont certainement mes origines franc-comtoises qui resurgissent quelque part au fond de moi !

Tout excité, je pars au travail et commence immédiatement à faire une mini enquête pour prendre contact avec le propriétaire, qui s'avère être un collectionneur de voitures anglaises qui a un peu par hasard acheté celle-ci il y a une dizaine d'années, et, manquant de place pour un nouvel achat, a décidé de sortir la Peugeot au grand air.

Rendez-vous fut pris pour le samedi même. Il m'annonce qu'elle est effectivement à vendre et qu'il a été contacté par de nombreuses personnes, mais qu'étant le premier à l'avoir appelé, il me considérerait comme prioritaire.

C'était déjà rassurant !

Après avoir fait le tour de la voiture, je constate que les pièces manquantes sont en fait stockées dans le local et qu'il s'agit d'une voiture restaurée il y a longtemps.

C'est un premier modèle de 601, une « C », au châssis long. Le moteur qui normalement est noir sur ces voitures, arbore une couleur verte qui me fait penser que le moteur a déjà été remplacé.

Le vendeur m'ayant assuré qu'il l'avait entendu tourner et soucieux de ne pas rater une telle opportunité, je décide de lui réserver la voiture, car je suis obligé de vendre un cabriolet 404 pour rapatrier la mamie dans mon garage...

Quelque temps plus tard je reviens chercher la 601. J'ai effectué des recherches approfondies sur celle-ci et retracé son historique, apprenant qu'elle avait été livrée neuve à Paris, puis était partie dans le département du Nord pour enfin, dans les années 80, être achetée par un grand collectionneur de ma région.

Je commence donc à vouloir la faire redémarrer, en m'assurant tout d'abord du bon état du régule des coussinets du bas moteur, suivi d'un rinçage dans les règles des canalisations du vilebrequin.

Puis je me lance dans le redémarrage à proprement parler.

Je m'aperçois alors que le corps du carburateur est fendu. Une vieille fêlure bien calaminée qui date de longtemps et qui, à mon avis, a dû perturber de façon significative le fonctionnement de la belle.

Il me faut donc réparer ça en priorité et bien entendu démonter le carburateur, j'en profite pour sortir tout l'ensemble d'admission et lui refaire une santé.

L'alliage de zamak de ce carburateur fabriqué spécialement pour ce modèle est, comme, tout vieux zamak, catastrophique.

Et ce n'est même pas la peine d'espérer trouver un carburateur en bourse, c'est mission impossible, je répare donc celui-ci.

Enfin, après deux mois de patience, j'ai pu entendre ronronner le six cylindres et être récompensé du mal que je me suis donné.

Il est vrai que la recherche de pièces est loin d'être aussi aisée que pour des voitures des années 60 (1881 voitures de ce modèle précis fabriquées en un an et demi) mais le plaisir est à la hauteur de la difficulté à finaliser le projet !

Je reste tout à fait conscient du travail de carrosserie qui me reste à faire mais pour l'instant c'est l'été et ce travail sera entrepris à la saison froide, pour l'instant je roule

Jean Marc Fairre

NDLR : Cet article date de l'été dernier. Aux dernières nouvelles, la restauration de la 601 se poursuit et vous pourrez l'admirer le 12 Mai lors de notre rencontre.

Technique:

Montage d'une sonde de température d'eau.

Voici une de mes réalisations, qui je pense peut intéresser du monde.

La pose d'une sonde de température d'eau avec mano et fil conducteur sur nos 01 n'est pas un luxe, mais on ne sait pas où les poser, qu'il s'agisse du mano (qui sera l'objet d'un article faisant suite à celui-ci) ou de la sonde elle-même. Sur beaucoup 01, on voit cette sonde et son support fixé sur une durite, ce qui ma fois est une bonne solution, je propose ici une variante qui me semble un poil plus esthétique et qui est surtout plus facile à démonter.

Voici ce qu'il faut vous procurer (photo 1) afin de réaliser le support de sonde « à ma façon » :

- une sonde et son mano avec fil conducteur (que l'on trouve chez tous les marchands de pièces d'anciennes Renel,

Dépanoto, etc...)

- une plaque de bronze plate épaisseur 6 mm.

On découpera un morceau de 38mm sur 25 mm que l'on aura au préalable percé d'un trou de 13 mm et taraudé au pas de 15/125 pour recevoir le support de sonde.

Prendre ensuite un bout de tube de chauffage galvanisé de préférence (pour éviter la corrosion) au diamètre 42-49mm d'une longueur de 16 cm. Percer au centre un trou de 17 mm et créer un méplat à ce niveau, de la taille du morceau de bronze réalisé plus haut afin qu'il s'emboîte parfaitement dans celui-ci (photo 2). Etamer une des faces du morceau de bronze (attention de ne pas étamer le filetage que vous avez réalisé) puis étamer la partie où vous avez réalisé le méplat (bien décaper le métal pour que l'étain accroche). Mettre en contact ces 2 parties en les centrant bien, le trou de la plaque bronze en regard du trou réalisé sur le tube, puis chauffer les 2 pièces qui vont se souder entre elles et ainsi devenir solidaires (photo 3). On peut charger d'étain le pourtour de la pièce en bronze qui permettra une fois celle-ci refroidie, de la mettre en forme tout autour pour le côté esthétique de la pièce. Voila, il n'y a plus qu'à protéger la pièce. Je préconise un coup de bombe galva puis peinture noire. Vous aurez ainsi une sonde et un tube d'eau démontable facilement et beaucoup plus esthétique (photo 4). Vous pourrez aussi orienter votre sonde comme bon vous semble.

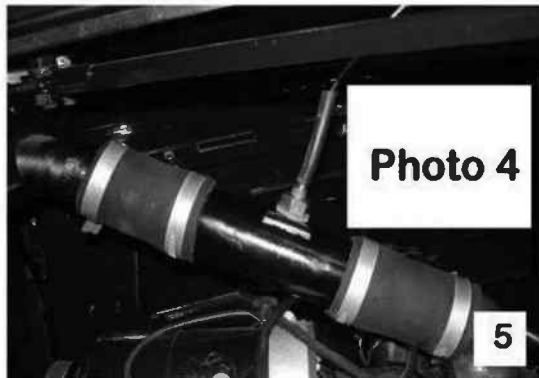
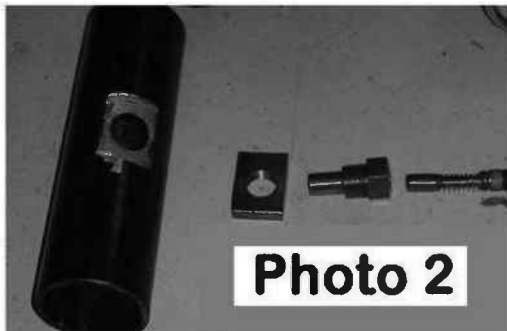
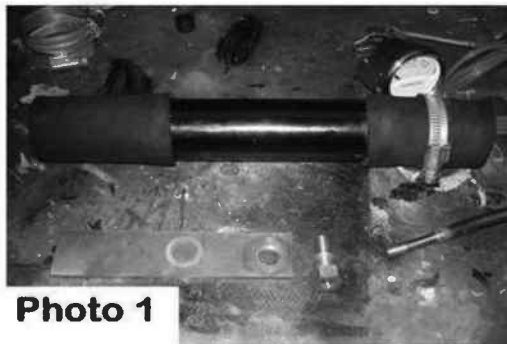
Je vois déjà ceux qui vont me dire : "Hé ! M. Gaudin, une sonde dans le moteur, passe encore, mais un mano sur le tableau de bord, sur une avant guerre, c'est pas beau !!

Je leur répondrai que là aussi, avec un peu de bricolage, on peut avoir un mano fantôme !

Dis, M. Gaudin, c'est quoi un mano fantôme ?

Et bien, la suite au prochain numéro.....

Michel Gaudin.



Je vous propose de présenter, dans chacun des numéros de notre bulletin, les autos qui font votre fierté. N'hésitez pas à m'envoyer vos articles, accompagnés de photos (si possible avant et après restauration).

Je vous en remercie par avance.

Bruno Myr.

Nous commençons ce mois ci, par « *Chouquette et Choupinette* », les 401 de M. Francis Pyronnet, adhérent de l'Isère.

Mes 401, vues par leur chauffeur.

La voiture:

Nous parlerons aujourd'hui, Oh! Surprise ! d'une 401, ou plutôt de mes 401, puisque j'en ai quatre qui roulent et deux en cours de restauration. Soyons francs, dans celles qui roulent, il reste des petites choses à finir ou à refaire, rien n'étant parfait en ce bas monde. Cette fois-ci, c'est parti, je vous cause des deux premières....

Il s'agit de deux 401 DL, la référence DL étant réservée aux châssis longs, et la D aux châssis courts.



Achetée sans accessoires, c'est à dire pas de pare-chocs, un seul essuie glace et aucune de ces petites choses qui font bien, à l'intérieur d'une ancienne.

Pour faire distingué, elle a la roue de secours sur l'aile avant droite !

Il y a « *Chouquette* », à la robe bordeaux et ailes noires, 401DL de type aérodynamique (dite aussi queue de castor). Version commerciale référence A8C, elle a donc un grand hayon à l'arrière.



Entre ces deux photos, « *Chouquette* » semble avoir bien profité, dans sa nouvelle maison!

Il y a aussi « *Choupinette* », 401DL à la robe crème vanille et ailes crème caramel. C'est une version familiale, dite aussi limousine, référence A8F, donc avec strapontins, de luxe. Accoudoir à l'arrière, rideaux à enrouleur sur toutes les fenêtres de la partie arrière, vide poches, pare-soleil, essuies glace, et comble de raffinement : des pare-chocs !

Elle est dotée d'un moteur à soupapes latérales, ce qui veut dire qu'elles sont à côté du piston et non placées au dessus, de 1700 centimètres cubes pour 10 CV fiscaux, 3 vitesses avant et 1 arrière. Sa vitesse de pointe plafonne à 95 km/h, l'idéal est donc de rouler à 85 km/h. Elle est équipée de freins à câbles assez efficaces lorsqu'ils sont bien réglés....

J'ai l'habitude de dire que cette voiture est la fin d'une époque: soupapes latérales, freins à câbles, boiseries sur lesquelles on posait une tôle (porte arrière) et le début d'une autre, la construction en mécano soudure: portes avant entièrement en métal.

Le chauffeur:

6 Votre serviteur, chargé de cette rédaction, Francis, bientôt 58 ans, assez en forme pour son âge...eh oui !... Qui bricole pas mal de choses, aime bien les vieilles tôles et a un faible très marqué, pour les 401 Peugeot. J'ai quand même une 301 cabriolet spider qui attend sa restauration.

Pourquoi cette voiture?

Je trouve que plus les vieilles voitures sont grandes, plus elles sont belles. Ajoutez à cela un penchant pour la marque Peugeot, je me suis donc fixé sur une 402 familiale avec strapontins. Quelques coups de fil sans suite, un coup trop loin un coup trop cher ! Un jour, un ami me dit connaître une Peugeot, mais le modèle avant la 402, une grande voiture en assez bon état. A la première vision, j'ai été séduit. Les grandes ailes, la longueur (4.90 m). Malheureusement il n'y avait pas de strapontins. Mais elle était à vendre, complète : le type de voiture qu'il fallait pour un débutant. Elle était bonne à démonter, à dérouiller et à repeindre. Et c'est ce que j'ai fait. Toutes les vis ou boulons ont été démontés, mis à part la boîte et le pont. Quelques temps après, j'ai trouvé une autre 401DL, modèle luxe avec strapontins. Là aussi j'ai craqué, mais en négociant le prix, et puis d'autres sont venues compléter la série.

Une anecdote à propos de la voiture:

J'ai mis un certain temps avant que cette voiture démarre et roule correctement. Normal me direz-vous, nous ne nous connaissons pas ! Un jour, la voiture étant enfin finie, je décidais de la présenter à un ami à l'occasion d'un repas. Nous voilà partis... Après 10 km, il fallait bien se rendre à l'évidence, la voiture ne tournait pas rond. Elle a donc refait le chemin en sens inverse, mais à l'arrivée, le radiateur bouillait à grosses bulles et les semelles des chaussures de mes passagères avaient fondu, tellement le pot d'échappement avait chauffé la tôle du plancher !! Arrivées à la maison, les dites passagères (épouse et filles) se sont projetées hors de la voiture et il a fallu un certain temps pour qu'elles acceptent de remonter dans la 401...



Qualité de votre voiture:

C'est une voiture très bien suspendue, très souple. Un modèle ordinaire, mais très peu répandu (13500 exemplaires), ce qui suscite bien des questions et de bonnes remontées de souvenirs lorsque je m'arrête:

- « Mon père avait presque la même... »

Défauts de la voiture:

Son rayon de braquage est assez grand et mérite de ne pas être oublié, surtout en ville pour se garer. Le moteur ne doit pas tourner à haut régime, sinon il y a risque de surchauffe ! Il faudrait peut être faire un nettoyage du radiateur par un professionnel pour gagner en régime ?

« Choupinette » lors de son arrivée dans la famille.



Elle y est devenue si belle...



... qu'elle a même trouvée à se marier!!

Le rêve du chauffeur:

Il y a peu de temps encore, mon rêve, comme beaucoup d'autres, était de trouver une 401 cabriolet à restaurer! Il faut dire qu'il doit en rester une dizaine maximum sur les 183 construites en 34 et 35. Mais on a le droit de rêver... J'ajouterais que pour qu'un rêve puisse se réaliser, il faut y croire et aller jusqu'à penser que les montagnes peuvent se rencontrer.

Nous verrons une autre fois pourquoi...

« Papapygeot »

FP

Révolution chez PEUGEOT

Chers Amis du Club01, je vous propose de vous replonger quelques années en arrière, pour découvrir, ou redécouvrir, ensemble, les différents modèles 01 qui sont apparus de 1929 à 1937, modèles qui ont permis à PEUGEOT de négocier un virage important dans la vie de cette société familiale.

Cette gamme de véhicules a pour trait commun, la caractéristique d'avoir été la première à utiliser une nomenclature ayant une certaine logique chez Peugeot, (vous comprendrez plus loin pourquoi je parle d'une « certaine » logique chez Peugeot.) à savoir, le zéro central sur un nombre à trois chiffres. Contrairement à la légende, ce zéro n'a jamais servi au passage d'une manivelle, si ce n'est sur quelques modèles de 02, comme la 402. L'utilisation de ce chiffre singulier est plus à voir comme un trait d'union entre le chiffre de gauche qui correspond à la « classe » du véhicule et celui de droite qui indique « l'ancienneté ». D'ailleurs, combien d'entre nous ont du recourir à cette « satanée » manivelle pour lancer le doux moteur à soupapes latérales de nos belles autos ? Je laisse le loisir à Jean-Marc, de s'imaginer forcer sur cet ustensile pour mettre en branle le 6 cylindres de sa 601 ! Le démarreur électrique n'est pas là que pour faire beau sur le catalogue !!

La description de la gamme complète des Peugeot 01, se fera sur plusieurs numéros des « Echos du Lion », classe par classe, avec un volet qui regroupera les modèles de la Série « D », aussi appelés « queue de castor », ces modèles ayant de tels liens génétiques qu'il serait malveillant de les séparer.

Aujourd'hui, nous allons nous concentrer sur le modèle qui est à l'origine du renouvellement de la Marque au lion, la « petite » 201 dont le matricule perdurera tout le long de la vie de la gamme 01, de la 201 tout court de 1929 à la 201M de 1937, dernière 01 produite, en nous arrêtant cependant ici à la 201BR, les 201D et M étant vues avec la Série D.

La 201

Ainsi, c'est au Salon Automobile de 1929, qu'apparaît sur le stand Peugeot, une petite voiture économique qui a tout d'une grande (Et oui, ce slogan n'est pas la propriété de notre « ennemi » au losange !).

Cette 201 apparaît dans une période trouble, le Jeudi noir et les différents déboires financiers de Peugeot sont passés par là. Il en va de la survie du constructeur du Pays de Montbéliard. La 201 se doit d'être un succès commercial. Peugeot s'en donne donc les moyens, non seulement au niveau de son outil de production, mais aussi pour offrir une gamme de carrosseries qui soit complète et agréable à regarder, tout en offrant une voiture économique à l'achat comme à l'entretien. Cette voiture doit paraître 8 ou 10cv mais n'avoir un budget que d'une 5cv ou guère plus.



Historique: la 201 (suite)

Au salon 29, l'éventuel acquéreur peut donc choisir entre une berline 4 places, un torpédo ou un coupé-cabriolet (qui n'a rien à voir avec les CC que nous croisons sur nos routes actuelles.). La terminologie normalisée parle même de « coupé décapotable », puisque ce véhicule n'a que 2 places mais dont les entourages restent en place.

Cette «petite» voiture est équipée d'un châssis séparé pouvant être commandé seul et motorisé par un 4 cylindres de 1122 cm³ de 6cv fiscaux.

Dès le Salon de 1930, la gamme se complète de trois nouvelles carrosseries : le coupé, la conduite intérieure commerciale et le torpédo commercial ; certaines de ces six caisses pouvant être livrées en version standard ou luxe.

Au Salon de 1931, apparaît une petite révolution. Le train avant de nos petites 6cv devient à roues indépendantes ; non qu'elles veulent s'enfuir de la voiture, mais pour la première fois sur un modèle économique de grande série, un constructeur fait l'effort de proposer une tenue de route sécurisante. La gamme se divise donc en deux, avec, d'un côté, la 201 « ancienne » mouture et de l'autre, la 201 C, C pour Confort.

Apparaissent dans la foulée, deux modèles annexes, tous deux basés sur la 201 tout court. La 201 T se veut une version plus « utilitaire » de la 201 « normale » et se voit greffée d'un châssis rallongé. Quant à la 201 E, dite 201 « Rapide », c'est un version plus légère de la 201. Dans l'esprit des commerciaux de l'époque, le fait d'être plus léger et d'avoir la même mécanique, en faisait obligatoirement une voiture rapide. Cet « exploit » commercial sera repris plus tard par d'autre constructeur, mais aussi Peugeot, pour sortir des voitures « de sport » à moindres coûts, comme les 402 « légère », une simple 302 avec un moteur de 402, puis la 402 B « légère », exercice périlleux consistant à greffer une caisse de 202 sur un châssis de 302 avec un moteur de 402..Recyclage, quand tu nous tiens !! J'ai toujours vu cette 402B légère comme un ancêtre des Golf GTI et autre 205 du même nom !!!!

Mais revenons à nos moutons à 4 roues....

Au Salon de 1932, nous retrouvons donc nos 201 et 201 C mais plus la 201 E...Allez savoir pourquoi La 201 T est toujours de la partie mais ses jours sont comptés. En effet, après la 201 C, Peugeot a la bonne idée de sortir sa suite logique, la 201 B !!!!! Elle-même divisée en deux (sous) gammes, les 201 BL et 201 BC. La logique vous fait dire que si, pour Peugeot, le B vient après le C, alors le L veut dire long et le C veut dire court.. Mais plus « confort » !!!! Et vous avez raison !! Tout ceci, me rappelle un topic sur notre Forum internet du Club01 !!!

Cette, ou plutôt, CES 201 B (BC et BL) ne sont « que » des évolutions stylistiques de la 201 C ; avec, notamment, un capot pourvu de volet d'aération au lieu de fentes, et des formes générales plus arrondies.. La mécanique restant la même qu'à l'origine, avec roues indépendantes à l'avant et châssis « Bloc-tube ».

Peu de temps après ce Salon, les 201 « tout court » disparaissent corps et âmes de la gamme au seul profit des 201 C, 201 BC et BL ..

En août 1933, nouvelle donne avec la disparition de toute la gamme du Salon de 1932. La gamme 201 est réduite au minimum syndical, bien que nous verrons plus tard que Peugeot a trouvé le moyen de la réduire encore plus fin 1934.

La personne qui veut se procurer une 6cv chez Peugeot en cette fin de 1933, n'a d'autre choix qu'entre une 201 BR berline 4 portes (dite 201 BR 3 sur châssis long) ou une 201 BR coach 2 portes (dite 201 BR 4 sur châssis court). Les formes sont encore plus adoucies et les calendres s'inclinent pour mieux fendre l'air. La seule évolution mécanique vient de la greffe de silentbloc pour amortir le moteur qui est toujours resté un 6cv de 23chevaux aux roues.

Un an après cette tragédie, la gamme est de nouveau remanié pour devenir la 201 D avec mécanique de 7cv.. Une D qui fait donc suite à une B qui avait remplacé une C !!! 50 ans plus tard, Peugeot a eu le même soucis avec la logique lors de la sortie des 305, puis 309..remplacé par la 306 !!! Mais ceci est une autre histoire, et les personnes Peugeot, ex-Talbot, ex-Chrysler, ex-Sirca en connaissent les raisons...

En plus des modèles cités ci-dessus, d'autres petites gammes de 201 ont vu le jour.

En juillet 1932, est apparue la 201 L, version longue à train avant rigide de la 201 de 1929. Elle était disponible en berline 4 portes 4 places tôlée type N2E et en limousine 4 portes 4 places avec auvent incurvé type N2E2. Il y eu aussi des versions à caractère plus affirmé, les 201 S, CS et X. Les S et CS avaient les mêmes différences de trains roulants que les 201 et 201 C mais leurs moteurs étaient plus affûtés et d'une cylindrée réduite à 1084 cm³ pour 30 chevaux aux roues. On sait assez peu de choses à leurs sujets au niveau de leurs carrosseries. Il y eut peu d'exemplaires de 201 S construits et, a priori, il n'y eut pas beaucoup plus de 201 CS. Les numéros de châssis des S vont de 400.051 à 400.100 ; ceux des CS de 550.001 à 500.353. Quant aux 201 X, on n'en vit sortir que 20 des usines Peugeot. Ces 201 bien spéciales, étaient équipées de moteurs conçus et fournis par BUGATTI, un petit constructeur anonyme de la région voisine, en fait un demi moteur de Bugatti type 35.. Les 201 S furent fabriquées en 1932, les CS de mars à juin 1932 et les X en 1931..Heureux homme, la personne qui en possède une aujourd'hui..

De juillet 1929 à septembre 1934, de la 201 à la 201 BR, cette 6cv moderne et très appréciée, a été produite sous 35 carrosseries différentes et 47 versions, certaines carrosseries ayant existées sous plusieurs versions. Le moteur est resté le même tout au long de ces 5 années, seuls le châssis et les trains roulants ont été modifiés.

Nous verrons, dans le volet sur les modèles de la Série D, que la vie de notre chère 201 n'est pas finie pour autant et que Peugeot lui réserve de belles, et moins belles, surprises....

A bientôt dans l'article sur les 301.

Quel était le cours d'une 201 ... en 1975 ?

Fin Mai 1975, lors de la réunion mensuelle du Club de l'Auto, Jacques Michard, le président de l'époque, me dit :

« - Une 201 à dormir, ça t'intéresse ?

- Ben, oui, faut voir... »

Je contacte le donateur par téléphone :

« - Oui, vous savez, elle est dans son jus, elle a été coupée derrière, et quand ma fille vient, elle peut pas garer sa voiture... »

Rendez-vous fut pris illico, d'autant que la semaine suivante, je révisais mes examens pour le CAPES, officiellement, au cours du rallye de la Route Napoléon.

Un petit pavillon de banlieue, façon entre deux guerres... je ne vois pas de voiture... on se rencontre dans la cuisine.

« - J'avais ouvert l'arrière pour avoir des bons pendant la guerre, et puis pour le transport, c'est plus facile.

Il faut que j vous dise aussi que j'ai entrepris un rodage de soupapes, il y a dix ans, et puis j'ai eu un lumbago, c'est pour ça qu'elle est arrêtée. Et puis faut que j vous dise aussi que j'ai la nouvelle carte grise (?) mais que je n'ai pas changé les numéros. »

Ce faisant il me montre une carte griseDG 75 !

On va voir l'engin, au sous-sol...

Au moins une bonne chose, elle était pas dans le jardin...

Au sous-sol, une 201M.....

Ouverte à l'arrière, certes, mais très proprement. Une sorte de haillon constitué autour de la lunette arrière, lui donnant un aspect "commercial" fort honorable.

La carrosserie paraissait, et elle l'était, prodigieusement saine. La sellerie, simplifiée par le propriétaire, méritait quelques travaux, mais dans un premier temps...

Le moteur, culasse déposée et posée sur les goujons, était bloqué.

« - Bon alors, elle vous intéresse ? »

Nous remontons dans la cuisine.

« - Oui, vous la donnez donc ?

- On a eu votre adresse (NDLR du Club de l'Auto) par une amie que vous avez débarrassée de sa 302 (exact, mais ce n'était pas moi !!) et on sait bien qu'elle est pas assez vieille (l'auto bien entendu) pour avoir de la valeur (vrai pour l'époque).

- Bon, elle est quand même en bon état, si vous ne voulez pas que ce soit une question d'argent, un cadeau pourrait vous faire plaisir ?

- Moi, à mon âge... demandez donc à ma femme... »

Madame, qui nous assistait, me montre la veille cuisinière à feu continu bois/charbon...

« - J'avais avoir une nouvelle gazinière, me désignant un modèle très antérieur à 1975, mes parents ayant jeté la même dans les années 60... et mes casseroles...

- Une batterie de casserole vous siérait-elle ?

- Vouï !

- Bon, je ne peux pas revenir avant huit jours, voyons pour le moteur... »

Un bidon de dégrissant au quincaillier du coin, dans les cylindres ouverts.

Les dégâts ne paraissaient pas importants...



Quel était le cours..... (suite)



*La Belle
série
de
casseroles!*

Une semaine d'excitation intense, un rallye splendide....

Huit jours plus tard, je revins avec le cadeau, une batterie en inox, quand même !

De la pâte à roder, un joint de culasse, une batterie chargée.

Un pied sur la manivelle, j'ai failli me casser la gu...

Moteur débloqué !

J'ai fini le travail entrepris dix ans auparavant, en fait, vingt d'après les journaux qui protégeaient l'auto, toujours en immatriculation RK.

Réservoir plein d'essence d'époque, je vide une batterie.. Rien !!!!

Nouveau rendez-vous quelques jours plus tard.

Réflexion faite, dans l'euphorie, l'examen des vis platinées était passé à l'as.

Optimiste, j'assure la voiture...

La troisième visite fut la bonne, un ami, Michel Weill, m'accompagnait.

Séquence émotion à la sortie du garage après vingt ans de sommeil !! Emotion non silencieuse, le pot éclatant après les premiers "vrais" tours de moteur.

On a parfait le plein à la première station...

Pfift pfift... plus d'essence...

La vieille essence avait gommé, et une boue curieuse obstruait le tuyau...

Un coup de pompe, et ça repartait... pour 10km...

Le regonflage du moteur avait toujours son petit succès...

On traverse Paris... Le soir j'étais invité à dîner chez un ami dans le seizième.

Après dîner, deuxième étape vers Louveciennes, juste un coup de pompe....

J'ai conservé la voiture deux mois, partant en coopération pour plusieurs années, et puis, j'avais déjà ma berline 301 C.

Je la recédais le prix du pot d'échappement à Claude Waharte, qui mit des pneus neufs et, trois ans plus tard, la céda à Jean Roy le prix des pneus...

qui à son tour la céda...

Elle fait depuis partie des belles endormies des collections cachées de Nounoursville (i.e. Ezanville, près de Sernaismes du Loiret), elle attend peut être son prince charmant qui la réveillera de nouveau.

Afin de faciliter nos recherches, Michel Gaudin nous indique quelques

« Bonnes Adresses de Professionnels compétents en O1 »

qu'il a testées pour nous.

Elecauto : 2, rue du vieux moulin 60130 Ravenel. Tel : 03.44.78.41.14. Réparation-transformation-échange standard ;dynamo-démarrreur-dynastar.(modification de votre dynamo de O1 à 3 balais avec régulateur).

Sellerie R.Renard, 13/17 rue de l'Industrie 92230 Gennevilliers .Tel : 01.47.99.15.77. (Propriétaire d'une O1 et travaillant à l'ancienne).

Rectification 2000 : 10 rue Etienne d'Orves, 92250 La Garenne Colombes. Tel : 01.86.35.84. Tous types de pistons et segments en stock.

Orbisoud : 53 Grande Rue, 95630 Meriel. Tel : 01.30.36.40.08. Chaudronnerie légère, soudure sous argon. Spécialiste de refabrication de pots en inox pour tous modèles y compris la compétition.

Ets Sémanazet Cie : 107 quai du Rancy, zone portuaire, 94388 Bonneuil sur Marne. Tel :01.43.39.52.00. Fabricant d'abrasif pour sablage.

Anciens établissements Chassin : Zac « les ponts de Baillet », La croix verte, 95560 Baillet en France. Tel : 01.34.69.90.82. Réparation, transformation de suspensions, brides pour ressorts, lames de suspension pour O1, vérification et copie au modèle, remise en formes.

Et aussi nos partenaires qui vous accorderont un tarif préférentiel sur présentation de votre carte de membre du « Club O1 »

Merci Mimi!

Restaurateur autos - Tous véhicules

Romance Auto

Carrosserie - Peinture - Mécanique - Sellerie

Région Oise (plateau pour transport)

DUMONT Pascal
14, rue Auguste Fossier
60175 Villeneuve-les-Sablons

Tél. 03 44 52 82 30
Port. 06 15 76 45 99

**Access
auto**

Didier Renaux

Pièces détachées pour automobiles VL, PL, TP. Accessoires tuning
Remises de 15 à 25% selon les pièces, accordées aux adhérents du "Club O1" sur présentation de leur carte.

Z.I. Bld du Valigot - 62630 Etaples
Tél : 03 21 84 46 85 fax : 03 21 84 45 71
RCS : 451 374 896 00012 TVA FR : 444 511 896 00012

**Première Rencontre Internationale de
Peugeot O1**

Samedi 12 Mai 2007



N'oubliez pas de vous inscrire avant le 15 avril



E-mail: leclub01@free.fr

Afin de pouvoir dire : « J'y étais! »

IPNS