

PEUGEOT 57 TA 1955

Restauration galère

Frédéric Bedel a connu bien des soucis lors de la restauration de sa Peugeot 125. Toutes les déconvenues ou presque lui sont arrivées. Beaucoup se seraient alors découragés mais pas lui. Deux ans après, sa Peugeot est la superbe récompense de ses efforts. Il nous conte ses déboires avec humour.

Lorsque j'ai acheté cette moto dans une brocante, je ne connaissais strictement rien au milieu de la moto ancienne (ni moderne d'ailleurs !). Je ne savais pas qu'il existait des bourses d'échanges et des magazines spécialisés, je n'avais même aucune idée de la valeur de ma machine (payée 2 500 F, tournante mais sans carte grise).

125 ou 205 PEUGEOT ?

Ma première préoccupation fut d'ailleurs de trouver une carte grise. Pour cela, muni du certificat de vente, je me rendis innocemment à la préfecture... pour m'entendre dire que j'étais dans l'illégalité la plus complète et me faire jeter par un chef de service irascible. Naturellement, je ne connaissais pas le système de la carte grise de collection et je fis donc mon enquête pour retrouver le "vrai" propriétaire de "ma" moto ! Notre premier contact téléphonique fut mémorable : «Bonjour, je vous appelle à propos d'une moto 125 Peugeot dont vous avez été le propriétaire». «Une 125 Peugeot ? Mais non, j'ai une 205 !». Il avait donné cette moto il y a 30 ans à un ami qui voulait récupérer les roues pour fabriquer une remorque. La carte grise était perdue et il n'a pas été facile de le convaincre de demander un duplicata en préfecture. Enfin, j'avais une carte grise, j'étais en règle et l'ancien propriétaire m'avait appris que mon moteur était mort. Entre temps, j'avais découvert LVM et les bourses d'échanges. C'est d'ailleurs dans l'une d'elles que j'ai rencontré le mécano qui s'est occupé de la réfection du moteur, à charge pour moi de fournir les pièces. Trouver les dites pièces ne fut pas



1



2

1 Enfin après deux ans et demi d'effort et 10 000 F dépensés, la Peugeot 57 TA de Frédéric roule de nouveau.

2 Pour 2 500 F, Frédéric a déniché cette Peugeot 125 dans une brocante. Elle était tournante mais sans carte grise.

difficile... sauf pour le porte-monnaie. La restauration de la partie-cycle ne fut pas une mince affaire pour quelqu'un n'y connaissant rien. Après avoir amassé une montagne de conseils (trop ?), je me suis lancé. Il me fallait sabler toutes les pièces mais je m'aperçus très vite qu'un compresseur vendu en grande distribution est totalement inefficace pour ce genre de travail. Résultat, j'ai loué un compresseur diesel de chantier avec ses accessoires adaptés et la poudre abrasive. Le résultat était parfait, malheureusement n'ayant pas assez d'abrasif, j'ai dû terminer à la silice grain zéro avec pour conséquence un martelage du métal.

LOUÉ SOIT LE SEIGNEUR !

L'étape suivante aurait dû constituer à passer une impression phosphatante mais je ne savais pas qu'il fallait

en passer là et j'avais déjà apprêté la fourche et le réservoir. Je dus donc tout décapier !

Le masticage des pièces fut une étape longue et douloureuse car je n'avais pas pris soin de marteler les pièces pour faire disparaître creux et bosses. Il s'en suivit de multiples passes de mastic pour un résultat généralement médiocre. Il m'a fallu 15 jours pour traiter le réservoir, le garde-boue avant, les boîtes à outils et le cache latéral mais pour les sabots de protection dans un état lamentable, ça a tourné au cauchemar : trois semaines ! Bien qu'athée, alléluia, je louais le Seigneur d'avoir épargné le garde-boue arrière !

ENFIN ELLE ROULE

Apprêter les pièces est certainement l'opération la plus gratifiante à ce stade

des travaux car on a l'impression que le travail "avance". Encore faut-il "charger" suffisamment.

Ce n'était pas le cas, bilan, il m'a fallu deux couches d'apprêt avec un bon ponçage entre les deux.

Le ponçage à l'eau put commencer. À ce stade, il est impératif de vérifier la compatibilité entre apprêt et peinture... ce qui n'était pas vraiment le cas pour celle "thermodurcissable" de l'échappement. Le lendemain de son application elle avait formé une pâte molle qu'il m'a fallu décapier une fois de plus. Je ne vous parle même pas du ponçage des jantes sans démonter les rayons ! Je pouvais maintenant peindre. Là encore les ennuis continuèrent. Un mauvais dégraissage fut à l'origine d'une peinture qui ne couvrait pas le support.

En insistant, je me suis retrouvé avec d'énormes coulures et une peinture à reprendre à zéro. Après un nouveau ponçage et un dégraissage soigné j'ai obtenu un résultat en dessous de mes espérances mais qualifié de "bien pour un amateur" par un carrossier. Passons sur le blanc du réservoir qui a débordé sur le bleu malgré un masquage soigné, et sur le remontage qui a mis à mal ma belle peinture à cause d'un montage à blanc ignoré. Les premiers tours de roues furent émouvants avant de tomber en panne au bout de 200 mètres (plus d'essence !). Après 2 500 km de rodage, quatre serrages et le remplacement du piston, j'ai effectué sans problème majeur plus de 3 000 km au guidon de ma Peugeot. Et le plus étonnant est que la peinture tient encore !



3



4



5

3 Quand on aime on ne compte pas. Heureusement, car le temps de masticage et de ponçage ne se compte pas en heures mais en semaines !

4 À cause d'un mauvais dégraissage et d'un manque d'expérience, la peinture ne couvre pas certains endroits et coule à d'autres : tout est à refaire !

5 Il a fallu toute une journée de travail pour masquer les moyeux des deux roues... et une heure pour rater la peinture.

À VOS PLUMES !

Racontez-nous vos restaurations, elles intéressent les lecteurs. Partagez avec eux vos joies et vos peines qui sont le lot de tout restaurateur amateur. Faites-nous part de vos trucs, adresses, tours de main, erreurs à éviter, vous rendrez service au plus grand nombre et contribuerez au développement de votre passion ; le tout avec quelques photos "avant, pendant et après travaux".

Moto Légende "À l'atelier", BP 411, 77309 Fontainebleau Cedex.