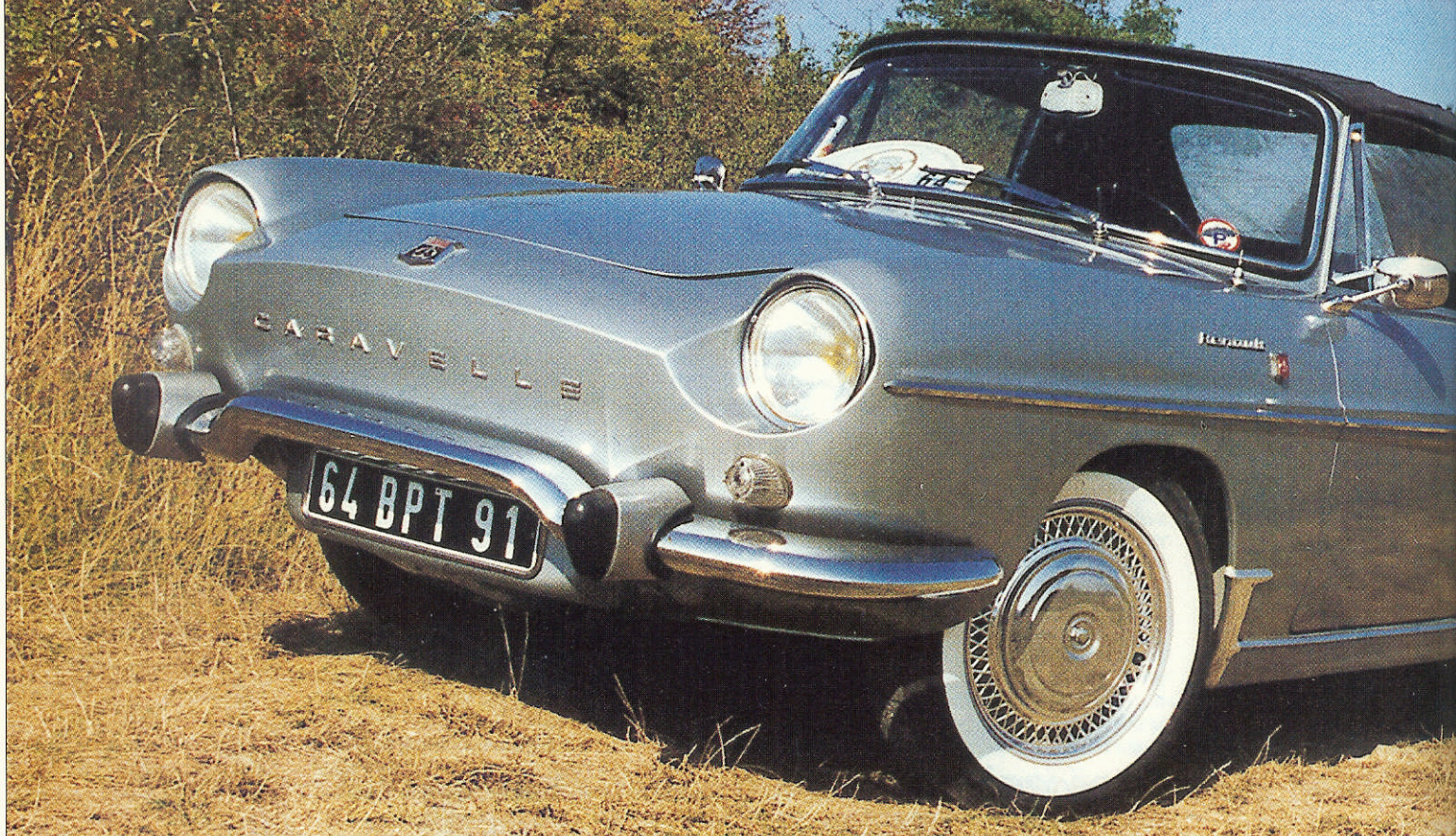
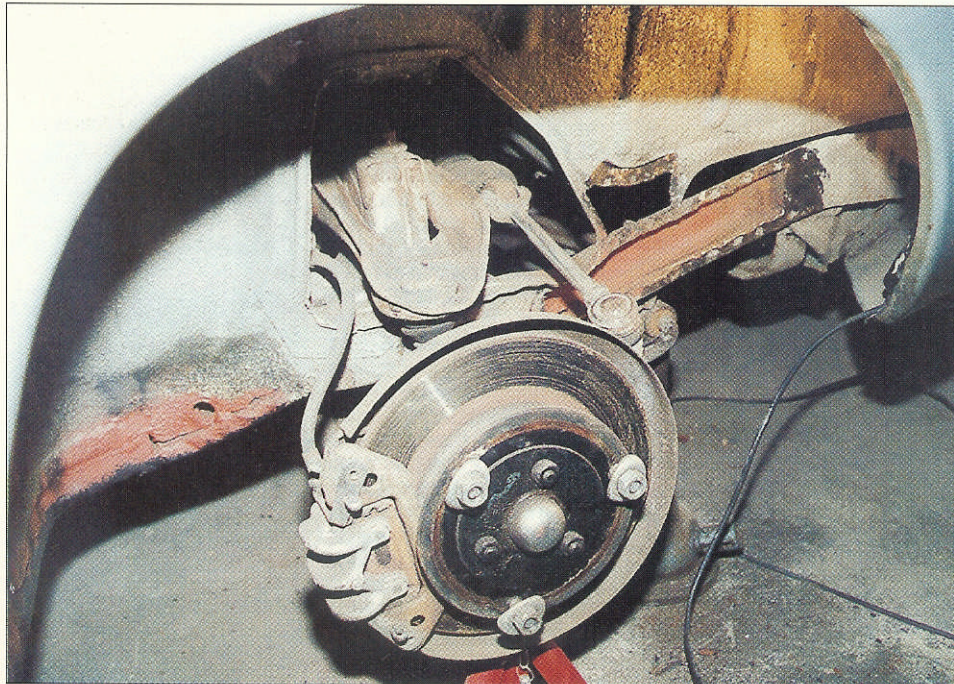


Renault Caravelle



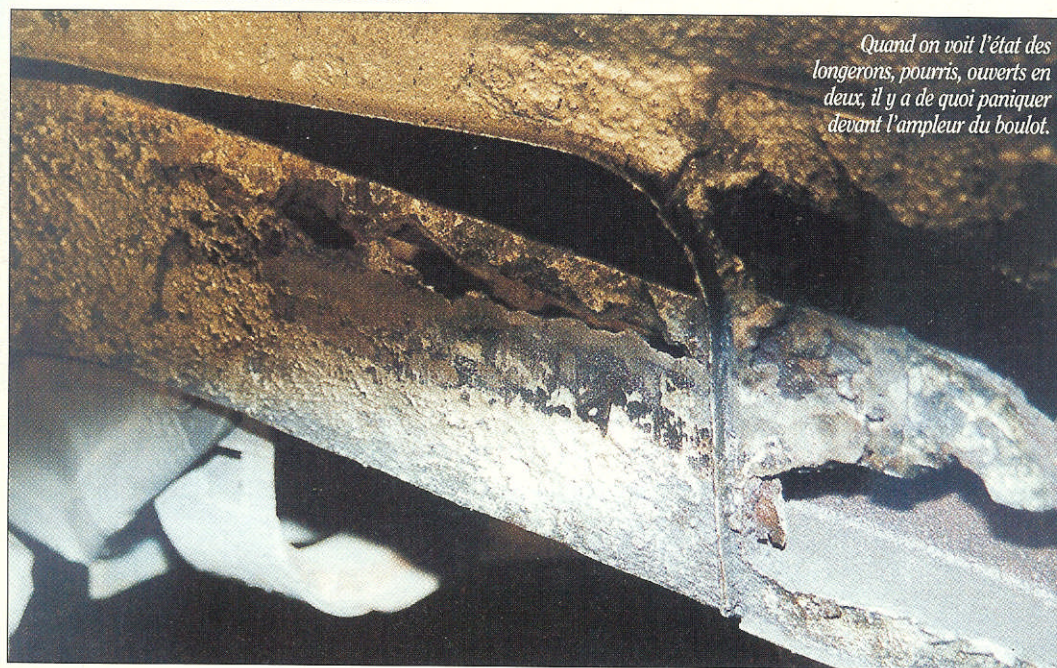
Belle de loin, mais loin d'être belle. Il fallait être **courageux** pour entamer la



Un longeron ouvert en deux, ce n'est franchement pas très engageant. Pourtant, bizarrement, le passage de roue n'est pas si pourri qu'on aurait pu le redouter. Par contre, pas d'illusions à se faire, les étriers de freins doivent être sérieusement grippés à voir leur tête.



Caravelle 1964



Quand on voit l'état des longerons, pourris, ouverts en deux, il y a de quoi paniquer devant l'ampleur du boulot.

Pour ses cinquante ans, Georges Picault, dit Jojo, s'est vu offrir sa... quatrième 4 CV par sa femme et sa fille Corinne. Une manière sans doute subtile pour que Corinne puisse, à son tour, se voir offrir la voiture de ses rêves. « Une voiture pour deux, rigole-t-elle, je

ne trouvais pas ça drôle du tout. » Papa Jojo se laisse convaincre. Après tout, il a refilé le virus à sa fille, et il assume. A une condition : qu'on reste dans les moteurs Renault. Il connaît bien, et il les aime. Après mûre réflexion, le choix de Corinne se porte donc sur une Floride, « la

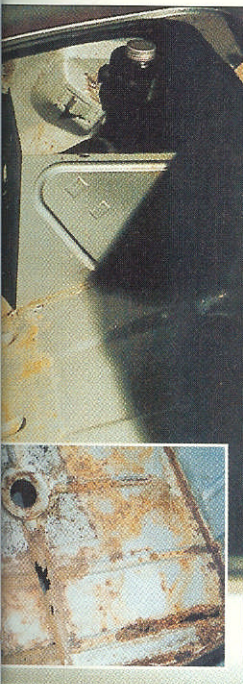
voiture très féminine des années soixante. » Qui va se transformer en Caravelle 1100 de 1964, découverte au Vésinet, dans les Yvelines. Une affaire mal engagée dès le départ, car si la propriétaire avait effectivement transmis une annonce au Club des Anciennes Renault, elle avait changé d'avis. « Elle l'avait achetée neuve et ne voulait plus s'en séparer. Mon père a dû y retourner plusieurs fois avant qu'elle ne finisse par accepter de la lui vendre. » A regrets, certes, pour 8.500 F mais la Caravelle est tout de même bien mûre. « Hormis quelques points de rouille bien avancés, il y avait également les pneus qui étaient morts, les bas de caisse qui tombaient en morceaux et pas question de la remettre en route sans savoir ce que nous réservait le moteur. »

Bref, affaire faite, voilà Corinne qui se fait offrir sa Caravelle pour son anniversaire. Bien joué. « Mais, une fois remise dans notre garage, c'est là que le cauchemard a commencé. Les longerons étaient ouverts en deux, le bas du montant de la portière droite était à refaire, les intérieurs des portières étaient pourris, la tôle du coffre n'aurait même pas supporté le poids d'une voiture... miniature. Là, on s'est posé la question de savoir si ça valait vraiment le coup de la restaurer ou s'il n'était pas préférable de l'envoyer directement à la casse ! On a finalement choisi de passer pour des fous furieux et d'entamer sa réfection. » Autant le dire tout de suite, le pari était loin d'être gagné d'avance et Jojo passera plus de 1.800 heures. Corinne un peu plus de 200 heures pour faire avancer un chantier de folie.

« Six longs mois de restauration... En commençant par la carrosserie. Les bas de caisse ont été taillés dans de la tôle et reformés en place. Nous avons également été obligés de refaire tout le montant de la por-

tion de cette Caravelle. Mais Corinne et son papa Jojo n'ont peur de rien.

En général, quand on voit un fond de coffre dans cet état, on joint les mains et on fait une prière pour que, lorsqu'on aura commencé à gratter, on trouve encore de la tôle. Pas de chance pour Corinne et Jojo. La rouille était perforante comme on peut le voir sur le gros plan, en incrustation. Il a fallu reformer de la tôle, souder, meuler, poncer...



Un des grands classiques de la Caravelle, le dessus de phare. Ici, l'attaque est carrément méchante, avec perforation. Pour réparer, il faudra donc découper largement la partie malade, reformer une tôle (il faut un sacré coup de main) et ressouder l'ensemble. Jolie partie de plaisir en perspective.

tière, par lequel on apercevait l'intérieur de l'aile AV, les longerons (d'un bout à l'autre de la voiture). J'ai été obligée de gratter les intérieurs des ailes AV et AR avant de passer une couche de blackson et de les repeindre. La tôle du coffre a été entièrement refaite par mon père, puis blacksonnée avant d'être repeinte, tout comme les embouts d'ailes. Et, tandis que mon père refaisait le moteur avec un de ses amis, j'ai nettoyé l'intérieur en simili et j'ai remis, à l'état d'origine, tous les accessoires, sans les faire rechromer. La Véronique (NDLR : galerie AR amovible chromée réalisée à l'époque en tube renforcé et cuivre nickelé, avec larges ventouses en caoutchouc et sangles en cuir) a été dénichée en Normandie pour 250 F, la calandre (non encore posée) à Bordeaux pour 800 F. Les bananes, quant à elles, étaient déjà sur le véhicule. J'ai trouvé les arceaux, la capote et la banquette AR en 1996, à Paris, pour 900 F. Enfin, les roues ont été sablées et peintes à la peinture Epoxy. »

Jojo et Corinne sont en effet pressés par le temps, car ils ont programmé la première sortie de la Caravelle au

concours d'élégance du Château du Marais (91). L'auto sera donc laissée dans sa configuration avec hard-top. Avant de passer, ce printemps, à sa transformation en convertible, comme cela se pratiquait à l'époque. « Trois week-ends auront été nécessaires pour mettre de la moquette derrière la banquette AR, à la place de la feutrine neuve, pour installer les arceaux, fixer la capote, installer la nouvelle banquette AR, adapter le tout, reboucher les trous prévus pour fixer le hard-top lorsqu'elle est uniquement en hard-top et faire la baguette qui fixe la capote au-dessus du plastique. »

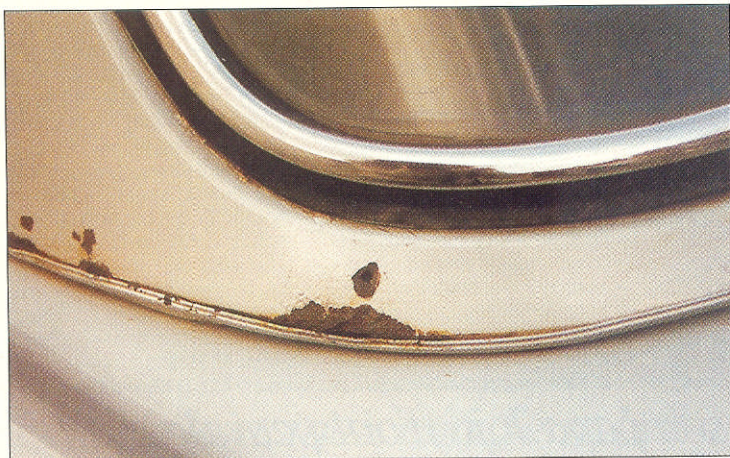
Le budget

Pas de main d'œuvre, Jojo ayant tout réalisé lui-même avec Corinne.

Achat du véhicule	8.500 F
Frais de mise en circulation et remorquage du véhicule	1.670 F
Carrosserie (pièces de tôles)	2.920 F
Peinture complète (à venir)	6.000 F
Bombes de peinture pour retouches	330 F
Pièces de mécanique	1.770 F
Frais annexes sur moteur	1.400 F
Accessoires divers	4.885 F
Sellerie AR + capote neuve (à venir)	6.500 F
Capote d'occasion	900 F
Moquette	300 F
Prix de revient provisoire	35.175 F

Aujourd'hui, la Caravelle de Corinne est finie. Ou presque. Parce qu'il manque toujours un petit quelque chose : « Je cherche les fixateurs de hard-top chromés, le petit logo Renault des années 1965, la baguette d'origine qui fixe la capote au-dessus du plastique (on en a fabriqué une, mais l'originale ce serait mieux) et une grille de klaxon. » Si donc vous possédez ces éléments, n'hésitez pas à nous contacter. Nous vous mettrons en contact avec Corinne pour que son bonheur soit total. Elle et son père le méritent quand on voit le magnifique résultat de leur long labeur. ■

Heureusement que Jojo sait travailler la carrosserie et qu'il se débrouille plutôt



Pas joli, joli le hard-top, victime d'une corrosion perforante, côté gauche. Une maladie classique, l'eau se glissant sous la baguette inox et stagnant là pour pourrir, petit à petit, la tôle.

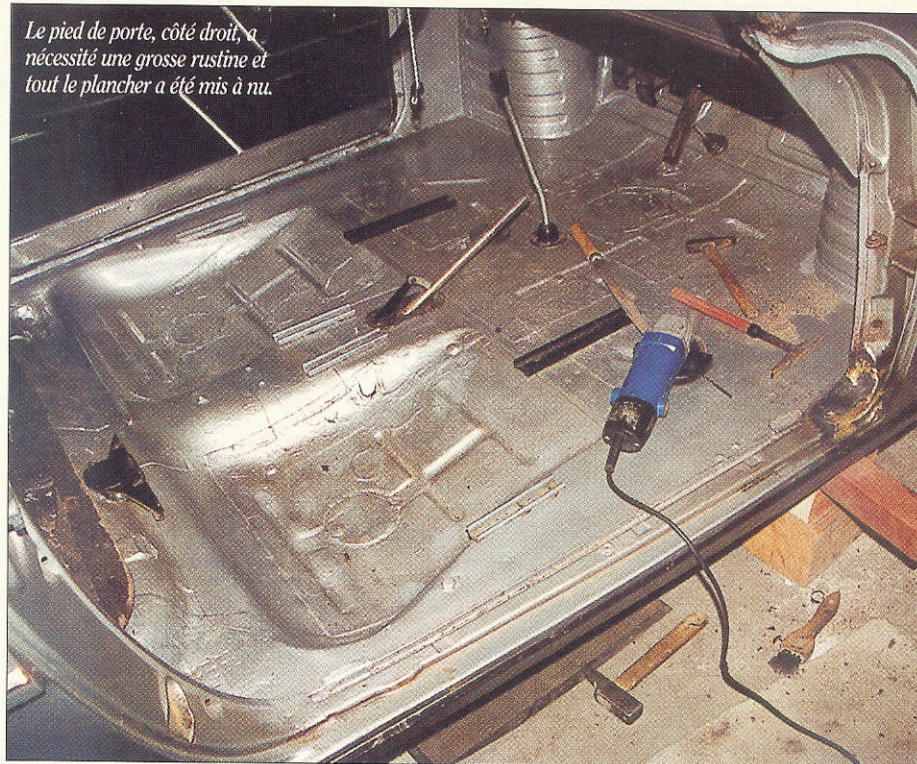


Travail sur les bas de caisse et les longerons, au-dessus de la fosse.

RESTAURATION

RENAULT CARAVELLE

Le pied de porte, côté droit, a nécessité une grosse rustine et tout le plancher a été mis à nu.



*technique. Parce que le budget aurait largement dépassé les **35.175 F** déjà atteints.*



Papa Jojo vérifie que les flancs blancs sont bien positionnés.



Après six mois de dur labeur, la Caravelle est quasiment terminée et s'offre son premier concours d'élégance. Et Corinne pose pour la postérité. Enfin...

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