

Vingt ans déjà!

Intérieur très sport. Le compteur monte à 260!



LE BARRIS FRANÇAIS AVAIT FRAPPÉ EN 1964!

par Alain Sauquet

Au début des années 60, alors que les ricains customisaient déjà leurs autos, nos futurs customs rutilaient de leurs chromes sur toutes les routes de France. Ainsi nos Ariane, Chambord, 203 et autres croisaient pénard sur la nationale 7 pour se rendre à la mer, et profiter des bienfaits de l'air marin (!). Mais alors que personne n'aurait pu prévoir à l'époque ce qui attendait ces belles autos en 1980, un garagiste véritable pionnier, allait transformer une voiture toute récente! Le custom français était né sans le savoir!

Tenant un petit garage sur le plateau d'Assy, au pied du Mont Blanc, René Bernard alors âgé de 30 ans, décide de transformer une 403, encore exposée dans les vitrines de chez Peugeot. Cette décision a sûrement été motivée par son activité de coureur automobile. Effectivement, chaque week-end René se battait dans les courses de côte ou rallies au volant d'une monoplace entièrement réalisée par ses soins. De plus, notre ami avait déjà doté en 1955 son petit bolide d'un système de refroidissement en circuit fermé, technique qui n'est apparue sur le marché que vers 1960;

René se demande d'ailleurs toujours: "Est-ce Renault ou moi qui ait inventé le truc?" Qui sait?

Bref, le chantier autour de la 403 commence donc un beau matin de 1960, pour ne se terminer qu'en 64, y'a pas de secret! La caisse va être la première touchée par les mains très habiles de notre ami, pour lui donner sa silhouette si particulière, bien loin des lignes de la 403. Le pavillon a d'abord été enlevé et raccourci de 50 cm dans sa longueur, puis positionné bien en arrière. L'avant a été allongé et la caisse sectionnée de 10 cm dans sa hauteur, comme quoi le sectionning, c'est pas nouveau! Les quatre ailes ont été ensuite reconditionnées et un nouveau capot moteur a été fabriqué. La suppression des portes arrière s'avérant être une évidence, exit donc!

Pour que l'ensemble soit encore plus bas, un channeling de 7 cm semblait être la bonne solution pour donner un air de coupé sympa, n'ayant plus rien à voir avec la grosse vieille dame de sœurs chauds!

D'accord, René est un pro, mais en voyant son travail, abstenez-vous s'il vous plaît de vous présenter en concen-

tre avec une caisse d'origine armachée d'accessoires hideux et de décors du même métal, prenez de la graine mes aïeux!

Pour l'intérieur, un tableau complet Gordini et deux sièges de Panhard 24 CT créent un habitacle sportif. Sportif c'est le mot, car notre ami ne pouvait se permettre de laisser le berlingue d'origine, et il jettera également un sort sous le capot.

Il rectifie, fabrique, conçoit et figole, pour arriver à sortir du bloc d'origine une puissance d'environ 100 chevaux! En 1964! Et pour que toute cette cavalerie d'enfer passe correctement jusqu'aux roues, un pont hypoloïde de 404 a été choisi, puis raccourci! Pour vous guider une fiche technique s'imposait tant les modifications apportées à cette caisse sont dingues.

Ce coupé aurait dû être homologué en 64 si notre ami n'avait pas été victime d'un grave accident de la route, le touchant sévèrement. Aussi la voiture ne fut-elle poinçonnée qu'en 1967, avec la carte grise "403 modifiée".

Bien qu'elle ne soit pas tout à fait dans la vraie lignée custom, cette Peugeot a hérité des mêmes démarches, techni-

Un petit côté italien 1950 très marrant.

