



CHEVROLET 32 COUPÉ 5 FENÊTRES

BIZARRE BITZA

LE COUPÉ 32 DE CARLOS DE LA FUENTE MÉLANGE ALLÈGREMENT LES ÉLÉMENTS FORD ET CHEVROLET. MAIS AVEC SA COQUE, LA MOITIÉ DE SON CHASSIS D'ORIGINE ET SON SMALL-BLOCK, IL TEND D'AVANTAGE DU CÔTÉ DU NOEUD PAPILLON QUE DE L'OVALE BLEU.

Texte Claude Lefebvre, photos Richard Mazy



Un peu déroutant, le rod de Carlos de la Fuente! En regardant vite, on dirait un coupé Ford A un peu atypique. La calandre est une Ford 28-29, les roues fil sont des Ford, mais ces moulures de caisse, cette lunette et ce tombé de coffre sont inconnus à l'inventaire de Dearborn. Le train avant I-beam à ressort transversal est tout à fait fordien, mais le small-block Chevy est tellement courant chez les rodders que ce n'est pas un indice. Allez, on vous le dit: le rod de Carlos est un bitza, dont la base est sortie en 1932 des usines Chevrolet mais qui intègre de nombreux éléments Ford.

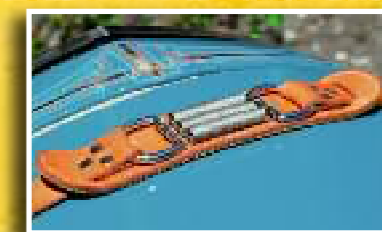
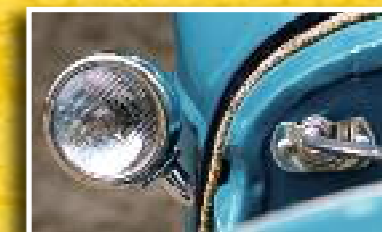
INHABITUEL ET RÉUSSI

Carlos de la Fuente fait partie depuis toujours du milieu rock n'roll franc-comtois. De là aux américaines, il n'y a qu'un pas, que Carlos franchit en deux éta-



pes. En 1990, il s'achète une 203, qu'il équipe d'une casquette, de flancs blancs et de jupes d'ailes arrière. Quelques années plus tard, il la revend pour s'offrir une Cadillac 55 sedan bleu turquoise dont il entame la restauration. Après sept ans et des centaines d'heures de travail, la Cadillac est peinte en 2000, et Carlos roule avec en 2002.

Carlos adore bricoler sur une voiture le soir pour se déconnecter des soucis du boulot, mais une fois la Cad finie, il ne veut pas se lancer dans une nouvelle fifties, ni dans une américaine plus moderne. Or Fred, le président des Teddy Cruisers (le club de Carlos), vient de s'offrir un roadster A: Carlos est séduit par l'aspect créatif du travail sur ce type de voiture. Prospectant sur eBay USA, il trouve cette Chevrolet 32, dont on voit bien sur les photos qu'elle est à reprendre. Hot roddé à la va-vite, le coupé peint en noir est équipé d'un 6 cylindres de Nova 74, d'une TH-350,





Peu de concessions à la kustom kulture sur ce rod nostalgique si ce n'est cette tête de mort sur le levier de vitesses. Lorsqu'il l'a reçue, la voiture était peinte en noir, mais Carlos a préféré ce bleu légèrement maté. C'est Alaix Ducotey (voir Nitro 254) qui a exécuté sur le coffre et les garde-boue avant la splendide déco en pinstriping agrémentée de feuille d'or.

La planche de bord d'origine en tôle reçoit un kit de cadrans Autometer pour rods. Le frein à main était dans la voiture lors de l'achat, et Carlos ne connaît pas son origine. A l'intérieur, il a remplacé les deux baquets par une banquette de 4x4 moderne montée sur des glissières de Simca 1100 Ti. La sellerie a été confiée à... des couvertures mexicaines! Le volant banjo est fixé sur une colonne rétractable GM menant à un boîtier de Ford 59 que Carlos a repositionné lors de l'implantation du V8.

sa malle est bouchée, et il roule sur des jantes modernes. Mais la caisse est en tôle, le modèle va à contre-tendance de « l'uniformisation » des bases de rods, et il n'est pas cher! Une fois la voiture chez lui, Carlos réalise qu'il devra retoucher ses manches un peu plus que prévu: l'avant du châssis est en mauvais état, le train avant tient par ses durites de freins, la rouille camouflée est une composante majeure de la coque, la vitrerie est en plexi... Mais si on veut occuper ses mains et ses soirées, autant ne pas acheter une voiture en parfait état, après tout...

DE LONGUE HALEINE

Le châssis est celui d'origine, avec une traverse avant faite spécialement, un ressort transversal, un essieu de pick-up Ford 59 et un pont de Ford 46 avec un kit open drive. Carlos bride le cadre sur un marbre, n'en conserve que la partie arrière jusqu'au tablier, et refabrique toute la partie avant en réutilisant les cornes et la traverse. Il achète pièce par pièce un train avant early Ford, un ressort à lame maîtresse inversée, des fusées de Ford 40, des tambours hydrauliques et leurs plateaux, des tirants en épingle à cheveux, et parvient après divers ajustages à un ensemble cohérent et opérationnel. Le pont maintenu par ses tirants d'origine est conservé tel quel, mais son guidage est amélioré grâce à une barre Panhard sur rotules Unibal.

La coque, channelée de 12 cm, a beaucoup souffert. Si les bois intérieurs ont déjà été remplacés par du tube carré, les moulures sont noyées dans le mastic, le bas du tablier, des ailes arrière et une partie du plancher sont percés. Carlos décape tout jusqu'à la tôle, rebouche et patche partout où c'est nécessaire. Les peaux de portes de la Chevy sont



Carlos a reculé le pont de Ford 46 converti en open drive et la caisse, pour ne pas avoir à modifier la cloison pare-feu en fonction de l'allumeur du small-block. Le réservoir grande contenance est fabriqué en tôle d'innox roulée. Les roues fil sont des Ford 35 en 16 pouces, avec des pneus Firestone à l'arrière et Lester à l'avant.

Vu sa grande taille, Carlos n'a pas voulu chopper le Chevy pour éviter de regarder la route à travers une fente de boîte à lettres. Ça tombe bien: la hauteur d'origine sied aux coupés 5 fenêtres caissées, qu'il s'agisse de Ford ou, comme ici, de Chevy.





greffées sur des portes de Ford A, adaptées sur la caisse du coupé. Le coffre a été soudé et recouvert d'une tôle incurvée poppée et mastiquée : Carlos le rouvre et confectionne un couvercle neuf et des charnières. Il crée un entourage chromé de pare-brise à partir d'un modèle récupéré d'origine inconnue, et fait refabriquer toute la vitrerie. Il conserve la calandre de A qui était sur le rod, et fabrique un capot en tôle pour la relier au tablier. Posé sur des roues de Ford 35, revêtu par un ami de Carlos d'une superbe livrée bleue, le coupé fait ses premiers tours de roues en 2010 lors du Eight Ball Day, le meeting organisé annuellement par les Teddy Cruisers, où il obtient un succès largement mérité. Depuis, Carlos a entamé la construction d'un coupé Plymouth 48 mild custom. Mais ceci est une autre histoire... □

Le nœud papillon orne la calandre de Ford A, le pare-pierre brouille les pistes. A droite : les collecteurs faits maison à partir de demi-cônes sont reliés à une ligne en tubes inox de laiterie et des silencieux Smitty's.

Carlos a remplacé par un 305 de Camaro le 6 cylindres de Nova qui équipait le rod lors de son achat. Ses connaissances en mécanique et le coup de main de Philippe Doriol lui ont permis de rénover le moteur, qu'il a habillé de pièces en alu strié.

