

De l'argentique au numérique ou la restauration d'une 6CS Spécial 1933

C'est parmi les petites annonces de LVA qu'un jour de 1987, je découvre une X72 en vente dans la région de Bordeaux. La semaine suivante, je me retrouve à échanger ma 100cm³ Motoconfort 1925 avec le vendeur et à mettre en vente ma Fiat Ballila tout juste sortie de restauration.



Le temps de trouver un local et la restauration peut débuter.

Dépose de la calandre, radiateur, ailes avant pour faciliter l'accès au moteur, point inquiétant de la bête puisque celui-ci est bloqué. Bon, je le savais en l'achetant mais maintenant passé l'euphorie il faut assumer le risque.



Première tentative avec une macération de gazole dans chaque cylindre, sans aucune efficacité après plusieurs semaines, il faut donc investiguer plus en profondeur. Dépose du carter, embiellage...et découverte du motif de l'arrêt de la voiture. Le fourreau de vis à huile a tourné sur lui-même et sa collerette est venue s'enficher dans la roue d'entraînement de l'arbre à excentrique. La solution passe par la destruction « déjà bien entamée » du fourreau. En mécanique les efforts devant toujours

être équilibrés il fallait bien qu'un autre élément ait souffert, ce fut l'arbre à excentriques qui devenait impossible à sortir puisque tordu dans le bloc. Quelques instants d'inquiétudes avant de découvrir que l'interférence se situait sur l'arrière de l'arbre dans une zone brute d'ébauche. Après plusieurs heures de lime pour permettre l'extraction voila le dernier élément de blocage contraint de lâcher prise. Ouf...



Bilan après démontage :

Embiellage « sauvable » moyennant rectification du vilebrequin et « réglage » des bielles et paliers.

Chemises et pistons ayant quelques traces de fonctionnement mais rien de dramatique.

Arbre à excentriques cintré et bloc fissuré au niveau du palier.

Le constat étant effectué l'ensemble est déposé dans un atelier Tourangeau avec pour consignes de baguer en bronze les paliers de l'arbre à excentriques après soudure du bloc et d'appliquer le traitement nécessaire (rectif + régule) à chacun des éléments tournants.

Pendant que les usineurs agissent, le démontage continu, boîte, train avant et arrière, portes, sellerie... et les ailes arrières enfin démontage de l'aile gauche, pour la droite elle préféra s'effondrer au sol emportant avec elle le passage de roue et sa structure en bois. Il faut bien quelques surprises sans quoi une restauration serait monotone...



La caisse étant maintenant dépourvue de tous ces atours elle est désolidarisée du châssis puis sablée. Une fois les différents morceaux passés en apprêt, je m'attaque au nettoyage du châssis et à sa peinture. (Phase de tranquillité)



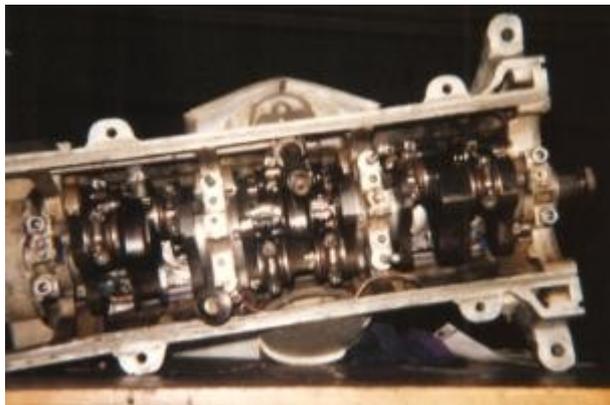
Réfection du train avant, à mon sens, le morceau le plus « mécanique » de cette automobile après son moteur bien entendu. Les cames d'actionnement des freins sont aujourd'hui encore de belles prouesses d'usinage, en 1930 point de commande numérique ou de centre d'usinage. Aucun doute en voyant cet ensemble mécanique on est bien chez PANHARD ET LEVASSOR avec ses joies, mécanique soignée et astucieuse, et ses peines le zamak parsemé de-ci de-là et qui explose au moindre contact. C'est ainsi que les paliers d'axes de crémaillères de freins seront remplacés par les mêmes en aluminium. L'essieu sera remplacé par un autre plus rectiligne, le mien ayant dû rencontrer un escargot bodybuildé ou une borne kilométrique dans sa jeunesse.



Démontage et nettoyage de la boîte de vitesses remplacement des roulements et découverte de la roue libre, simple mais efficace. Réfection du cardan de sortie de boîte qui accuse un jeu d'un bon millimètre entre tourillons et alésages.

Lors de l'ouverture du pont découverte du demi-boîtier droit cassé, sans doute une conséquence du blocage moteur ... ça a du piler fort si le véhicule était à vive allure. Certainement la pièce la plus facile à trouver sur ce véhicule, encore aujourd'hui, 2 ou 3 en vente sur le bon coin, mais au moment de son remplacement pas plus de bon coin que d'internet ... Donc une fois de plus je m'en remets aux petites annonces de LVA.

Et le moteur dans tout cela ? L'ensemble des éléments ayant retrouvé des cotes et états de surface compatibles avec le fonctionnement, je m'attaque au remontage après un nettoyage soigné du bloc (ne pas oublier de passer un petit fil souple dans la tuyauterie d'huile pour s'assurer qu'il n'y a pas de bouchon, ce serait fatal). L'arbre à excentriques tourne parfaitement sur ses paliers bronze et les chemises se déplacent librement. Les pistons, décalaminés, et habillés de segments neufs, peuvent reprendre leurs places. Le vilebrequin et ses paliers rejoignent tout ce petit monde, un dernier coup d'œil aux serrages et je peux fermer le carter du bas moteur. Le fourreau d'huile cassé me direz-vous, eh bien il est remplacé avec sa vis d'Archimède par celui d'un moteur récupéré pour pièce. Pour plus de sécurité une vis téton a été ajoutée pour arrêter le fourreau en rotation en complément de la goupille d'origine. Cette modification figure sur certains plans Panhard. Un joint liège tout neuf sous la boîte à eau et voilà un moteur prêt pour le rodage.



L'heure a maintenant sonné de remettre chaque morceau à sa place sur le châssis.

La mécanique tout d'abord, je suis trop impatient de connaître le panache de fumée et le son feutré du sans soupapes. Mise en place provisoire de la Dynastar (pas encore révisée) et réglage de l'allumage. Une batterie et un bidon d'essence branchés en volant et nous voilà au moment de vérité. Quelques tours de manivelle pour appeler l'essence et un léger retour en guise d'appel à une rotation plus franche. Le tour suivant fut le bon et voici le moteur qui tourne, certes un peu haut mais ce n'est que du réglage. Il y a de vrais moments de plaisir « mécanistique » parfois. Les premiers essais sur routes de campagne sont très amusants pas envie de rentrer au garage d'ailleurs ce n'est pas possible la marche arrière ne passe pas. Petit moment de contrariété mais rien de comparable avec la joie du jour, enfin tout de même 2 ou 3 Week-end pour démonter et remettre en ordre. Oui, le pignon de marche arrière peut se monter à l'envers.



Nous voila maintenant en 1994, l'agrandissement de la famille nécessite d'envisager une évolution de l'habitat, sans oublier une dépendance pour poursuivre la restauration.

L'aventure reprend au siècle suivant en 2013. Entre temps une surveillance régulière a permis de ne pas avoir à tout reprendre à zéro.

Première action, reprendre là où l'on s'était arrêté, quelques tours de roues dans la cour, juste pour le moral.

Début de la phase tôlerie, avec des ailes à redresser, un marche pied à couper et à refaire, un cache dynastar juste bon pour le gabarit. Le programme est attractif mais chargé.



Une fois tous les morceaux refaits, soudés, apprêtés, enduits il me reste à passer une couche de peinture « noir brillant » sur les zones sensibles pour déceler les défauts restants.





Je vais maintenant pouvoir échanger poste à souder, tas, cale à poncer contre ciseaux, aiguilles, fer à repasser et machine à coudre.

Je m'aventure donc dans la confection de la sellerie sous l'œil bienveillant de ma femme qui possède quelques notions de base. Le tissu acheté bien avant que notre club préféré ne lance la campagne de re-fabrication, donnera une nouvelle teinte à l'intérieur spacieux.

Je débute donc par le plus facile les panneaux de portes, car là je découvre tout ou presque. Tissu tendu sur un matelassé pour donner juste ce qu'il faut de volume, les vides poches bordés par ma femme, finissent parfaitement l'ensemble.



Le pavillon découpé d'après les lambeaux de l'original, les toiles de suspension repositionnées rigoureusement, il ne reste plus qu'à le poser en le clouant avec de la semence de tapissier (de la vraie) et là c'est le drame les deux tissus n'ont pas la même élasticité, il ne reste plus qu'à découdre et décaler les suspensions de la valeur nécessaire. Après cette rectification le pavillon reprend sa place.

Il est temps maintenant de reconstituer l'habillage intérieur, carton rigide de 4 mm découpé, mis en forme, ajusté avant d'être recouvert d'un matelassé et du tissu final. A ce stade les colles à tissus, liquides et en bombe, sont très précieuses, elles permettent d'éviter les agrafes qui rouillent et marquent les tissus.



Les entrées de portes des Panhards étant recouvertes de skai, il est important de ne pas se tromper dans l'ordre d'habillage, entrées de portes, bourrelets joints, passage de roue, et contre plaqué recouvert pour finir. Afin d'obtenir une finition digne de l'origine,

tous les morceaux sont cloués avec des pointes à tête d'homme et le tissu retiré avec une aiguille.



Maintenant c'est le gros morceau : l'habillage des sièges. Je débute donc par le siège avant qui est le plus complet et me permet de connaître le nombre et la largeur des plis. Epingler, bâtir, tendre, observer, corriger ... piquer, travail long mais plaisant et surtout réalisable au chaud en cette hiver 2015. L'assise et le dossier avant étant terminés, il faut appliquer la même méthode pour l'arrière.





Quelques finitions comme la lunette arrière, le rideau de lunette et j'en aurai fini avec la couture. Le plancher est recouvert d'une moquette bordée à l'aide d'une machine à coudre contemporaine de l'automobile, achetée 15€ en vide grenier.



Il est des domaines dans lesquels on ne s'improvise pas, je confie donc les chromes à une société locale.

Pendant ce temps je me consacre à la restauration du tableau de bord et encadrements de vitre en faux bois. La satisfaction de ce labour vient de vos amis lorsqu'ils vous disent « ah, c'était du bois ».



Il est temps à présent de revêtir la belle de sa robe d'apparat, la peinture est confiée à un artisan local. Je conserve tout de même les finitions : filets, jantes.

La malle arrière est reconstruite d'après un modèle défraîchi mais complet.



Une fois les chromes remis en place, les essais routiers terminés, il me reste à envisager les prochaines participations aux rallyes 2017...



Manque les roues de secours
et essuie glaces installés

J'espère que le récit de ma restauration, qui m'a conduit de la photographie argentique au numérique, n'a pas été trop fastidieux.

Simple curieux ou restaurateurs avertis, n'hésitez pas à me contacter, je serai heureux de partager avec vous ...

jmchapheau@wanadoo.fr