

## Citröen B15 plateau 1928

## Première expérience

**Pierre Monsel avait déjà une 403, mais lorsqu'il approcha un torpédo Citroën B12 lors d'un rassemblement, il contracta le "virus des avant-guerres", selon ses propres termes.**

Notre lecteur a trouvé "son" avant-guerre dans un journal de petites annonces de la Haute-Vienne, où il réside : une B15, version utilitaire de la B14, grée d'origine en plateau. «Elle était chouette, à l'ombre dans son vieux hangar. J'ai eu la chance de trouver un emplacement dans une grange dans le même journal : j'avais la voiture et la place pour la restaurer !» Pierre Monsel a immatriculé sa B15 le 24 juillet 1995. «Ce fut long car le type de carrosserie "plateau-ridelles" ne tient pas dans les cases ! Mais j'ai la carte grise. Il y a même une taxe parafiscale de 148 F pour le développement de je ne sais plus quoi dans le domaine des transports routiers, taxe abolie pour les véhicules anciens en 1996 !»

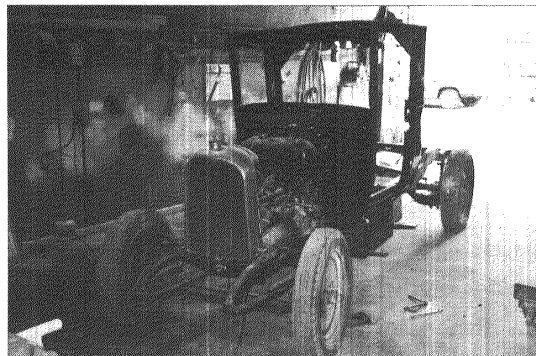
## Démontage minutieux

Le démontage fut accompagné d'une prise de notes détaillée. «Je n'ai eu qu'à les relire en sens inverse pour remonter, quoique parfois les notes étaient fort succinctes. Pourtant, il y en avait dix pages. J'avais mis les petites pièces dans des casiers de façon à ne pas les égarer. Une recherche sur ordinateur me permettait de localiser facilement un élément. A la fin, j'ai pu vérifier qu'il ne restait rien dans les tiroirs : le véhicule était donc complet !

Le démontage m'a permis de faire la liste des travaux à réaliser. Le moteur a été démonté pour voir son état et éliminer toute trace d'huile, de façon à pouvoir redémarrer avec une multigrade détergente actuelle. Les sièges de soupapes ont été rectifiés et les quatre soupapes d'échappement remplacées. Ne pouvant pas en trouver en bon état, j'ai modifié en rectification cylindrique quatre soupapes aux cotes très proches. Cylindres, pistons, segments et embiellage étaient en parfait état. Tout le faisceau électrique a été refait avec fusibles et coupe-circuit pour la sécurité. Les essieux ont été intégralement démontés. Chaque lame de suspension a été poncée et enduite de graisse grahitée. J'ai tourné toutes les bagues de



Le plateau B15 de Pierre Monsel : cinq ans de patience.



La caisse se réduit à un simple habitacle à deux places.

suspension, ainsi que les pivots de direction fort usés. Pour les boiseries, je n'ai conservé que la structure du plateau. J'ai refait entièrement les ridelles et l'arrière de la cabine. J'en ai profité pour faire un petit coffre sous le plateau entre les longérons. Discret, il permet de ranger des outils et quelques pièces "au cas où" car la cabine est exigüe. Le toit était en piteux état. Grâce aux conseils d'un professionnel, je l'ai refait avec des traverses courbes, des lattes longitudinales, le tout recouvert de "grillage à poules", de mousse et enfin de simili agrafe. J'ai posé un joint silicone noir à la jonction avec la carrosserie afin de garantir une bonne étanchéité. Le ciel de toit n'a pas posé de difficulté. La rouille avait fait son travail sur la carrosserie, avec à la clé le remplacement de cornières et de panneaux. Il

en a eu pour 1 m<sup>3</sup>, y compris les coffres de marchepieds. Les marchepieds ont été refaits en tôle de 2 mm pliée par un professionnel équipé car au marteau, c'est un peu raide ! La finition de la carrosserie et la peinture ont été réalisées par un professionnel.»

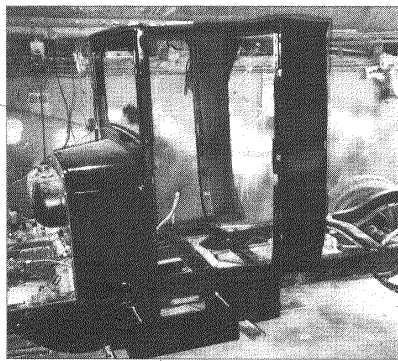
Parmi ses bonnes adresses, Pierre Monsel cite la carrosserie Prestreau à Feytiat, la sellerie Gallégo à Limoges,

tout comme l'entreprise Finimétaux (pour le dénicksage), Carglass (découpe des vitres et du pare-brise sur mesure) et "Pneus et Caoutchouc" (pour les pneus en 6.00 x 20).

Le remontage a pu commencer le 27 avril 1996 et c'est presque deux ans plus tard, le 20 mars 1998, que le moteur a donné de la voix pour la première fois, après plusieurs tenta-

tives infructueuses (gicleur de carburant bouché, allumage...). Les câbles de freins sont remontés dans la foulée et les fuites diverses sont colmatées, les niveaux de la boîte et du pont sont faits et le 22 mai, Pierre Monsel effectue ses premiers tours de roues, assis sur un siège de fortune. Son budget final s'établit à 45 760 F, y compris l'achat de la B15 (6 000 F).

Le moteur et la caisse remontés sur le châssis : c'est le début du remontage.



## Si c'était à refaire...

En guise de bilan de sa restauration, Pierre Monsel a établi la liste des points importants à ne pas négliger, ainsi que les conseils "pour le moral".

«Les notes : j'en prendrais un peu plus et surtout plus de photos. Tout repérer, le moindre détail, la moindre pièce, surtout si elle semble bizarre. Ce qui semble irrécupérable doit être stocké à part.

Les aides : ne compte que sur toi-même ! Certes, tous les conseils sont bons à prendre, mais c'est à soi de faire le tri.

Les bourses sont remplies d'aigrefins. Donc, ne pas hésiter à "faire des bourses" avant même de restaurer. Cela permet de sentir le terrain, de repérer les vendeurs pro ou semi-professionnels, les "bandits" et les sincères.

L'identification des automobiles

d'avant-guerre n'est pas toujours si simple, les séries n'étant pas strictement limitées dans le temps : les premières B14 ont des pièces de B12, les dernières des pièces de CA. Cela peut aider pour trouver une pièce.

La documentation technique du constructeur ou la RTA sont un gage de gain de temps et de qualité.

Parfois, le moral chute. C'est normal... Alors, il y a de nombreuses sources où l'on peut puiser du courage. Ou plutôt une seule : la fierté. Pas l'orgueil, car un orgueilleux ne refait pas sa voiture lui-même. A chaque étape de la restauration, son plaisir, son bonheur et sa fierté :

— avoir (enfin) tout démonté,  
— avoir (enfin) tout nettoyé,  
— avoir (enfin) trouvé la pièce qui manque,

— avoir (enfin) déniché le renseignement qui empêchait de continuer,

— faire "péter" le moteur,  
— faire les premiers tours de roues,  
— voir sa voiture en sortie de peinture, puis remontée,

— avoir fait de ses mains un élément significatif,

— aider quelqu'un qui reconstruit la même,

— passer à une autre partie facile qui donne de l'élan,

— monter la voiture à un néophyte intéressé...

Enfin, un grand merci à tous ceux qui m'ont aidé : Jean-Christophe, Bob, Gilbert, Patou, Philou, Pouyou, Thierry, Lionel, Sandrine, Alex, Dominique, Jean-François, Roland et surtout ma femme Christèle qui m'a soutenu dans les pires moments.»