



Par chance, les freins ne sont pas bloqués et nous avons pu sortir la Traction à la sangle.



Comme vous pouvez le constater, le grappin a fait mal au pavillon et à la portière côté conducteur. Sans parler de l'entourage de pare-brise et du montant gauche. Même le volant a morflé : il a été coupé net !

Il aura fallu moins de deux ans à Guillaume et son père pour remettre en état une quasi-épave !



Beaucoup de corrosion, mais elle est essentiellement superficielle. Elle n'est perforante que par endroits, généralement autour des soudures et sur les bas de caisse.



ELLE A ECHAPPÉ DE JUSTES

Elle revient de loin, cette familiale. De très loin, car son ancien propriétaire avait fait venir un ferrailleur qui avait commencé à la prendre au grappin avant de renoncer pour d'obscures raisons. Il avait cependant eu le temps de bousiller le pavillon et un montant de pare-brise, ce qui avait achevé de donner un air d'épave à cette 11B dont personne ne voulait plus. Sauf Guillaume Parageau qui, du haut de ses 24 ans, a décidé de la sauver, presque malgré elle. Un travail de titan mené à bien avec son père.

Texte et photos Guillaume Parageau

Tout a commencé en janvier 2012, lorsque j'ai découvert cette épave de Traction 11B Familiale de 1956. Epave est le mot juste. Elle était couverte de rouille, il lui manquait phares et clignotants, les chromes étaient piqués, l'intérieur mangé aux mites et son pavillon avait été profondément marqué par un triste épisode, car l'ancien propriétaire avait voulu la faire détruire. Il avait donc demandé à un ferrailleur de le débarrasser de l'auto et celui-ci

l'avait attrapée, au grappin, par le toit. Qu'est-il arrivé alors pour que l'opération s'arrête là ? Je n'en sais rien. Toujours est-il que la voiture est restée dans cet état jusqu'à ce que je la trouve. Elle m'a fait mal au cœur, et bien que n'y connaissant pas grand-chose (c'est mon père le spécialiste de la famille), j'ai décidé de tout faire pour lui redonner une deuxième vie.

J'ai pris conseil, et j'ai négocié son rachat pour une somme modique. Sans ça, je vous avoue d'ailleurs

que jamais je n'aurais pu m'offrir une Traction. Encore moins un modèle aussi intéressant que la Familiale. En contrepartie, il a fallu un investissement personnel et des aides qui, seuls, ont rendu cette résurrection possible. Car franchement, il a fallu abattre un boulot de titan. Essentiellement au niveau carrosserie, car elle était bien mûre. Les planchers ont dû être remplacés, tout comme les bas de caisses, de multiples rustines ont été réalisées, et il a fallu



Sans perdre de temps, j'entame le démontage en repérant soigneusement chaque élément, chaque sous-ensemble. Je prends énormément de photos pour me simplifier le remontage ultérieur.

dégoter un autre pavillon pour procéder à une greffe. A côté, la partie mécanique était une véritable récréation. Sans parler de la sellerie, confiée à un professionnel, tout comme la peinture. Aujourd'hui, je suis assez fier de ce sauvetage, et je ne regrette aucune des minutes passées à son chevet tellement elle m'a apporté durant ces deux années. ■



La sellerie est en piteux état elle aussi. Elle sera confiée à un pro.



Les deux pavillons, posés l'un sur l'autre. Nous allons pouvoir tracer la découpe du deuxième.

SE AU GRAPPIN !



En attendant, nous avons réalisé un conformateur à base de tubes carrés que nous avons soudé à la carrosserie pour qu'elle ne se vrille pas, le temps de redonner son intégrité à la coque.



Au centre du pavillon, il y avait un gros effondrement. Comme si une masse importante était tombée dessus. Nous avons imaginé pouvoir le redresser en utilisant un cric et des madriers. Mais le résultat n'étant pas à la hauteur de nos espérances, nous avons finalement pris la décision de patienter pour trouver une autre Traction en épave mais dont le toit serait en bon état.



Après plusieurs mois de recherches, nous finissons par dénicher une voiture donneuse dont nous prélevons le pavillon, une autre familiale.



Mon père procède à la découpe sur notre familiale. La partie postérieure étant en bon état, nous taillons le pavillon au niveau du montant AR.



Ainsi bridée, nous pouvons commencer à redresser le montant AVG.



Présentation du pavillon. Prochaine étape : le mettre en place, le maintenir et souder bord à bord ! Sans déformer la tôle.



Premiers montages à blanc pour parfaire les alignements.



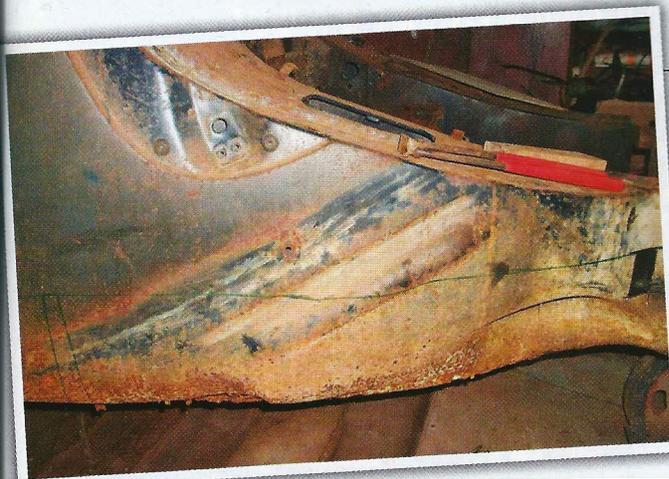
Le gros du travail s'est concentré sur la carrosserie en très mauvais état et déformée par le grappin



A ce stade, on tient le bon bout. La caisse a été mastiquée (très peu), poncée, apprêtée, poncée, apprêtée, poncée. Ici, dernières retouches avec un masque de ponçage. Nous voulions une surface parfaite pour la peinture.



Retour de peinture. Un brillant direct et, pour qu'elle pête encore plus, nous avons poncé intégralement la carrosserie au 500 à l'eau afin d'appliquer un vernis de haute qualité. Résultat : un effet miroir !



Je vous passe toutes les découpes qu'il a fallu pratiquer. Les photos parlent d'elles-mêmes ! La coque a été sablée, ce qui a encore fait apparaître des défauts. Les planchers ont même dû être remplacés tellement ils étaient pourris !



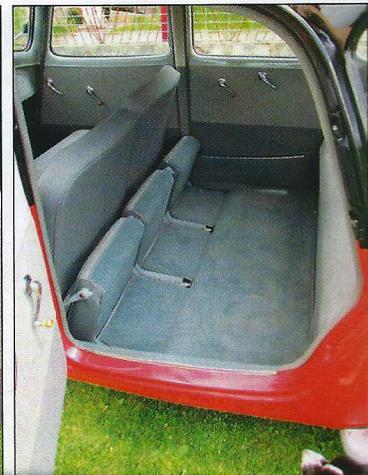
Il a également fallu reprendre quasiment toutes les soudures, toujours à cause de la corrosion.



Le toit a vraiment été le gros morceau du chantier. A côté, le remplacement des bas de caisse est une joyeuse partie de rigolade.



La preuve, avec toutes ces rustines !



Et voilà le résultat. Ça en jette, non ? Surtout quand on se souvient du point de départ...

