

Citroën C 4 F 1931

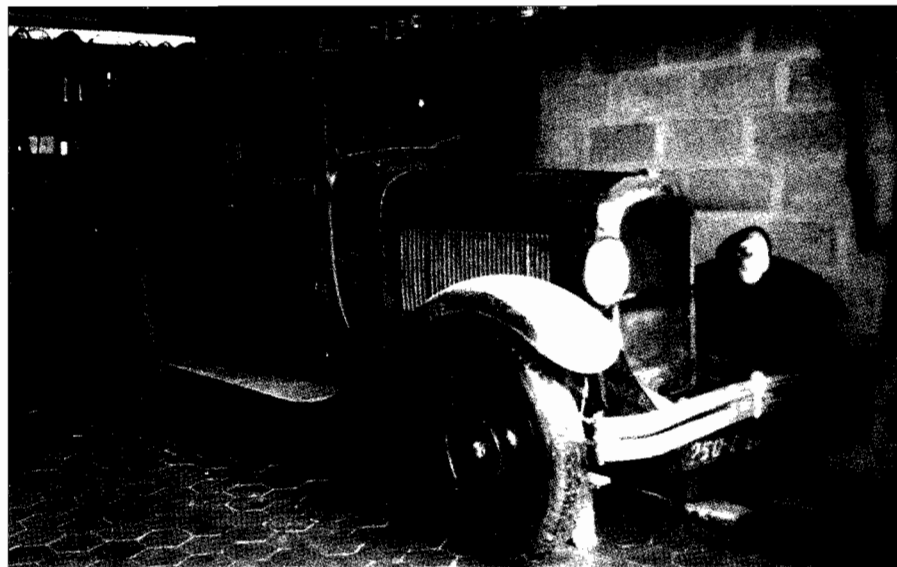
Le plaisir de sauver une ancienne

Qui a dit qu'il ne fallait pas déménager pendant une restauration ? Certainement pas Jacques Tirlet dont la Citroën C 4 F de 1931 a changé de domicile en cours de travaux, soit 600 km parcourus, avec d'un côté la caisse et de l'autre les pièces détachées.

L'histoire de Jacques Tirlet est simple : pour occuper sa retraite, il décide de s'acheter une voiture ancienne ayant besoin d'être restaurée : *«Je savais qu'au bout du travail de restauration, il y aurait le plaisir d'avoir sauvé une ancienne et de rouler avec».*

Alors il se porte acquéreur d'une Citroën C 4 F de 1931, une berline 6 places avec l'option malle Coquille, qui a déjà passablement vécu. Ses recherches en préfecture lui permettent d'ailleurs de dresser la liste des propriétaires successifs, le premier l'ayant achetée neuve et conservée du 9 juin 1931 au 27 juin 1950. Une belle fidélité qui ne se reproduira plus puisqu'elle sera ensuite la propriété d'un cafetier, d'un boulanger, d'un agriculteur, et enfin en 1976 d'un collectionneur qui la sauve de la mise à la casse et la conserve telle quelle.

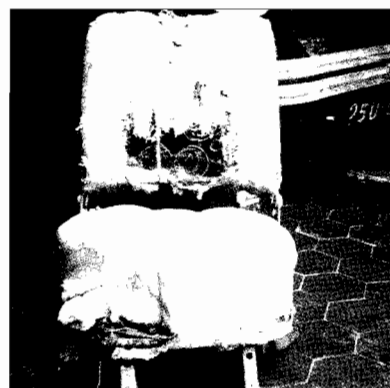
Celui-ci la vend donc à Jacques Tirlet pour s'acheter une Hotchkiss, et le sixième propriétaire de la C 4 F se retrouve avec une voiture en triste état : *«La mécanique était incomplète, la sellerie avait été visitée par les souris, les vitres étaient cassées, et forcément la carrosserie était entièrement oxydée. Quant à la malle Coquille, n'ayons pas peur des mots : c'était une ruine...».* Pour 11.000 F, en 1988, l'affaire n'est pas vraiment bon



marché, mais comme le veut Jacques Tirlet, elle a vraiment besoin d'une restauration...

Six mois de stockage

Le premier objectif est de stopper la progression dévastatrice de la rouille, et il démonte entièrement la voiture pour confier le châssis et la caisse à



Juchée sur des cales en attendant d'être restaurée, la C 4 F est abondamment rouillée, les vitres sont cassées, le moteur est incomplet, et les sièges (ci-dessus) ne sont plus que des nids à souris... Bon courage.

un sableur qui va mettre à nu le métal... et les nombreux trous : *«Quand j'ai récupéré les pièces, sablées puis protégées de l'oxydation par une peinture phosphatante, j'ai tout stocké pendant six mois, en attendant de déménager».*

Jacques Tirlet change effectivement de domicile, et il n'est pas simple de faire faire 600 km à une

CLUBS ET LIVRES. Les Citroën C 4 sont souvent présentes dans les sorties de clubs régionaux tel que le

A défaut d'un club C 4 rien que pour elles, on les retrouve dans tous les clubs exclusivement Citroën où elles représentent dignement les avant-guerre, comme par exemple à Côté manuels d'entretien, ceux des C 4 ont été réédités à plusieurs reprises, et ils sont facilement disponibles dans les bourses d'échanges et chez les spécialistes de la documentation automobile. Enfin n'oubliez pas que Rétroviseur lui a consacré un dossier complet, dans le n°69 du mois de mai 1994.

voiture démontée : «*En plus de la caisse démontée, j'avais quelque 500 kg de pièces détachées glanées au cours des différentes bourses d'échanges, ce qui n'était pas fait pour alléger les valises...*».

Après le temps nécessaire à son installation dans sa nouvelle maison, Jacques Tirlet entre vraiment dans le vif du sujet avec le démontage complet des trains avant et arrière. Et les surprises ne se font pas attendre : «*Curieusement, les deux lames maîtresses avant n'étaient pas de la même dimension, et j'ai dû en faire refabriquer deux, grâce à un gabarit dessiné sur du papier. Une opération qui m'a coûté 700 F, mais qui n'a demandé que quarante-huit heures.*».

Puisque tout est en pièces, il en profite pour changer les axes et les rotules qui s'avèrent complètement usés. Comme les rondelles de buis sont encore disponibles dans le commerce, il en achète pour regarnir les amortisseurs à friction. Le pont arrière subit lui aussi une cure de jouvence avec des arbres de roues et des roulements neufs, un

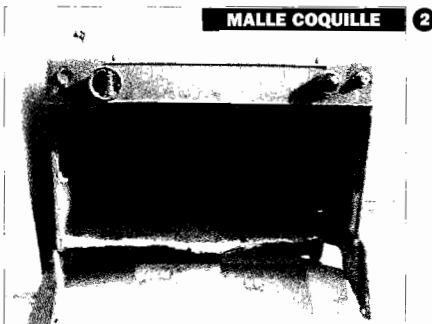
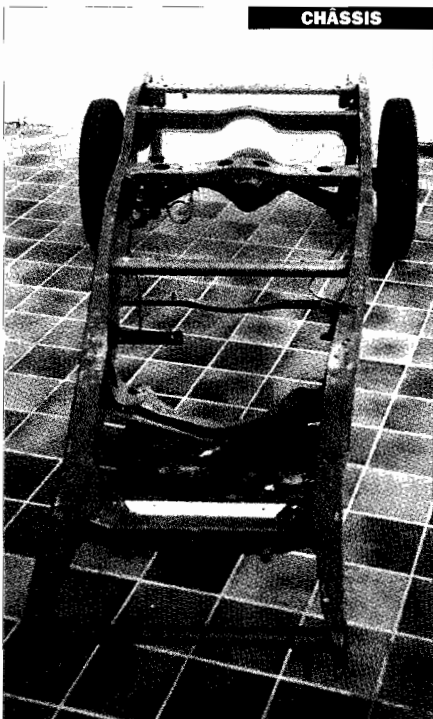
démontage et nettoyage de la denture, le remplacement des bagues et des axes, etc. Le remontage du pont sur le châssis permet de peindre l'ensemble (après décapage et ponçage) et c'est d'ailleurs une astuce de notre restaurateur : «*Grâce à la présence du pont et des roues, je pouvais déplacer seul le châssis, alors que sans roues, il fallait être deux.*».

La Coquille reprend forme

Tandis que la mécanique est confiée à un mécanicien, Jacques Tirlet s'attaque à la caisse et découpe toutes les parties perforées par le sablage pour les remplacer par de la tôle saine : «*Un ami tôlier a été mis à contribution, comme par exemple pour*

refabriquer les enjoliveurs de châssis, sorte de tôle emboutie, qui prenaient place sous la malle Coquille.».

Mais le plus gros problème, c'est justement cette malle Coquille que Jacques Tirlet tient absolument à sauver alors qu'il n'en reste presque plus rien : «*J'ai envisagé de multiples solutions, mais sans les compétences de deux amis tôliers-formeurs, la malle n'aurait pas pu être sauvée : il leur a fallu beaucoup de patience et de savoir-faire pour confectionner un nouveau couvercle vertical, celui d'origine ayant complètement disparu.*» Petit à petit, la malle Coquille reprend forme, et elle est mise en apprêt quand la mécanique rejoint sa place dans le châssis. Les pièces se croisent en arrivée ou en partance de chez tel ou tel professionnel, ce qui gagne du temps, mais coûte un peu plus d'argent. A ce stade, les dépenses s'élèvent à 3.500 F de sablage, 7.500 F de refécution de moteur et de radiateur, 7.500 F de remise en état des trains avant et arrière. Jacques Tirlet se garde tout de même quelques travaux comme la refabrication des marchepieds, le remontage des câbles de frein et du faisceau électrique. Pour la sellerie, des mains expertes sont conviées, en l'occurrence celles de Madame Tirlet :



«Ma femme a travaillé à partir d'armatures de sièges entièrement refabriquées, et pour les contre-portes, elle a utilisé des panneaux de bois neufs, découpés d'après ceux d'origine qui étaient trop vermoulus pour être réutilisables. Juste pour le chapitre sellerie, il en a coûté 4.500 F de tissu d'origine, de galon, de boudins, de caoutchouc, de tapis de sol et de coulisse de glace, auxquels il fallut ajouter 1.300 F de refabrication d'armature...».

Pour d'autres pièces, le talent et la bonne volonté ne suffisent pas pour réparer l'irréparable, et Jacques Tirllet opte pour la solution des petites annonces : «J'ai eu le problème avec la calandre d'origine, trop abîmée pour être rechromée, et trop difficile à refaire. Alors j'ai dû en chercher une en meilleur état, et c'est dans les petites annonces du journal La Vie de l'Auto que je l'ai trouvée, pour 350 F. En revanche, impossible de me procurer un cadre de pare-brise neuf à un prix correct, et pour ne pas déboursier les 1.800 F que me demandaient les professionnels de la voiture ancienne, j'ai dû le refabriquer en découpant la forme en double dans une tôle de 2 mm et en soudant par points sur un fer carré de 8 mm, le tout étant ensuite chromé. Cela m'a pris du temps, mais je n'ai déboursé que

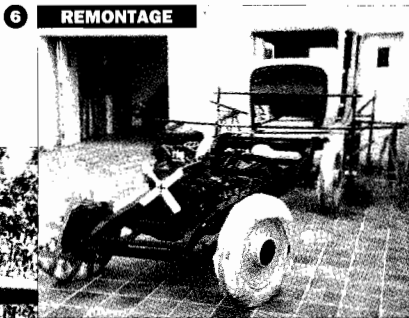
800 F, dont 600 F de chromage...». Montée sur ses roues, la voiture peut alors être hissée sur un camion pour aller chez un carrossier peintre. Là, c'est une peinture deux tons qui lui est appliquée, avec un bleu foncé pour le toit, un bleu clair pour la caisse, et les ailes noires. On est loin du noir intégral d'origine, et Jacques Tirllet le sait : «J'ai choisi cette couleur d'après celle d'une Citroën C 4 exposée à Rétromobile en 1980, mais cela m'a valu bon nombre de discussions dans les sorties de clubs, rallyes et autres exposition auxquels elle a participé par la suite. Pour certains, c'était plus clair, pour d'autres plus foncé, mais personne n'a vraiment pu me montrer les couleurs exactes d'époque, hormis le noir...».

Jacques Tirllet assume donc son choix, et les travaux de tôlerie et de peinture lui reviennent à 12.000 F. Au total, avec les «petites fournitures» (poignées, enjoliveurs, pneus, visserie, etc.) et les frais annexes comme le transport sur plateau, la restauration de sa C 4 F de 1931 s'élève à 71.000 F, achat compris. C'est bien au-dessus de la cote Rétrovisseur, mais le résultat est là : «Voici une C 4 F sauvée de la rouille et de la casse, en 2.200 heures de travail, sur 4 ans. Une bonne occupation...». ♦

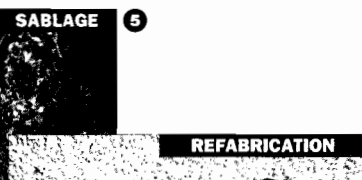
UNE RESTAURATION RÉCOMPENSÉE PAR UN ABONNEMENT

Jacques Tirllet a pris le temps de restaurer minutieusement sa Citroën C 4 F, sans oublier de faire des photos et de nous faire partager son expérience. Qu'il en soit remercié par un abonnement gratuit d'un an à Rétrovisseur, comme tous les auteurs de restauration que nous publierons dans ces colonnes...
Rétrovisseur, B.P. 67,
77301 Fontainebleau Cedex.

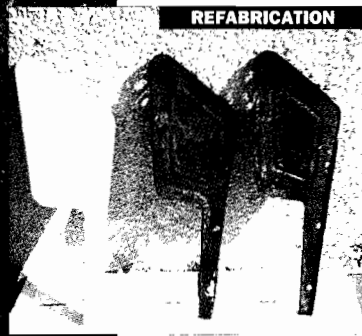
- 1 Une astuce de restaurateur : remonter le pont et les roues arrière sur le lourd châssis permet de le manœuvrer facilement pendant la restauration.
- 2 Vous l'aviez reconnue, c'est évident : voici la malle Coquille, ou du moins ce qu'il en reste avant l'intervention des tôliers...
- 3 De longues heures après, la malle Coquille s'est refait une beauté. Elle est ici en apprêt, avec son support de roue de secours. Du beau travail...
- 4 Le 10 CV 4 cylindres de la C 4 F a retrouvé toutes ses pièces. Notez les pales du ventilateur peintes en blanc pour mieux les voir quand elles tournent.
- 5 En démontant tout ce qui pouvait l'être, la caisse et le châssis sont prêts pour un sablage minutieux.
- 6 La caisse, posée sur des cornières métalliques, attend qu'on lui glisse le châssis en dessous pour retrouver sa place. Remarquez les pneus neufs, bien camouflés pour ne pas être peints lors des raccords de peinture...
- 7 Quand de fines tôles, rongées par la rouille, sont devenues de la dentelle (celles de droite), le plus "simple" est de les refabriquer (à gauche).
- 8 Le tissu neuf a été tendu sur des pièces de bois découpées d'après celles d'origine, jugées trop vermoulues pour être réutilisables.
- 9 Toute apprêtée comme il faut, la C 4 F attend un plateau pour la transporter vers une cabine de peinture.
- 10 Plutôt que le noir d'origine, le propriétaire a choisi ces deux tons de bleu. C'est assez sobre, mais les avis sont partagés...



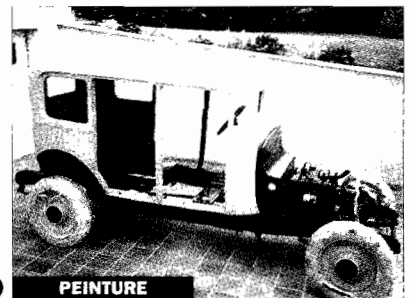
6 REMONTAGE



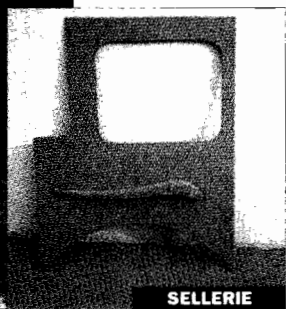
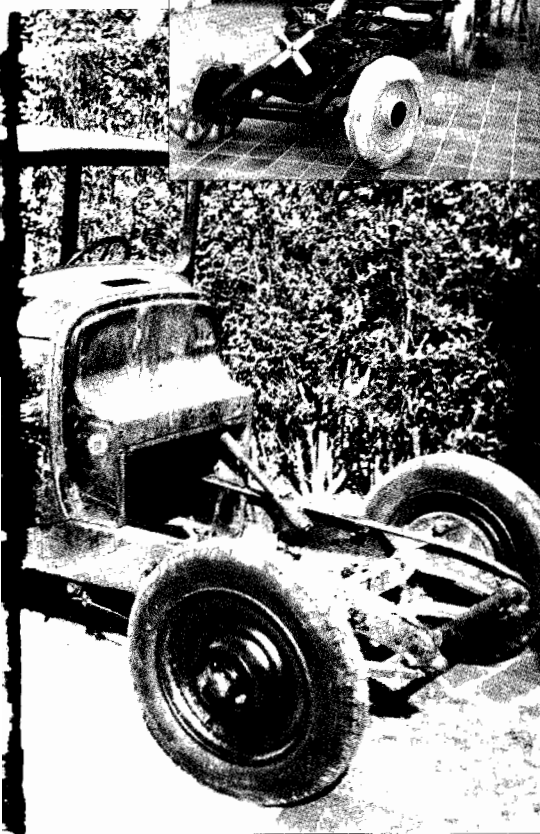
5 SABLAGE



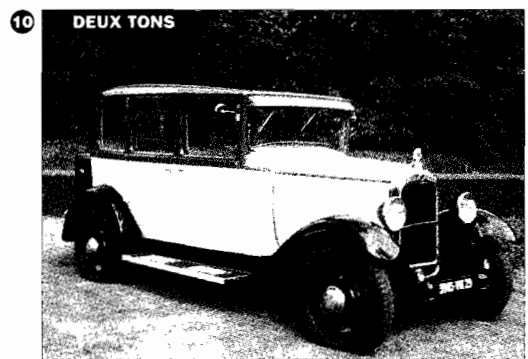
7 REFABRICATION



9 PEINTURE



8 SELLERIE



10 DEUX TONS