



Le cabriolet EI 0131 enfin restauré après son rapatriement en provenance des USA en 2005. Ci-dessous son état de sa découverte : il comportait des clignotants dans les ailes ainsi que des pare-chocs droits, des joues d'ailes à volets, une calandre et des phares postérieurs à l'année 1946. Dans divers ouvrages des années 80, on lui attribuait par erreur le numéro EI 0101.

# Traction cabriolet 15

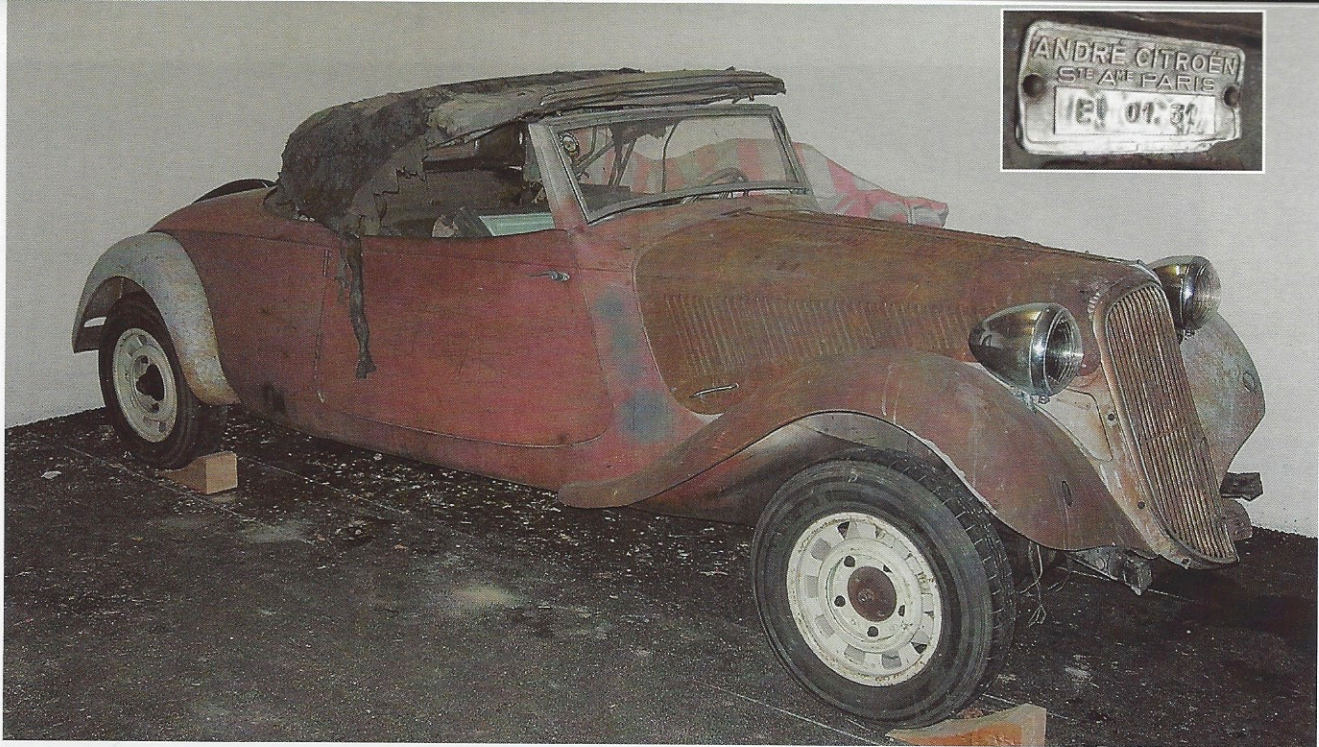
Large, puissant, affichant une élégance sans ostentation, le cabriolet Citroën 15/6 est la machine dont rêve tout Tractionniste. Trois exemplaires survivent aujourd'hui dont deux sont revenus des USA au cours des quinze dernières années. Nous avons approché l'un d'eux, l'exceptionnel et mystérieux roadster beige de Gilles Bercet.

La 22 CV n'a pas été sacrifiée sur l'autel de la rentabilité comme on peut le lire depuis quarante ans mais certainement pour des raisons techniques. Avec ses presque 1500 kg et son lourd moteur à huit cylindres en V de 82 ch, il lui est en effet difficile de croiser à 140 km/h dans des conditions de sécurité optimales. Le projet évolue au milieu de l'année 1935. A présent que les usines ont été réorganisées de façon plus rationnelle, pourquoi ne pas prolonger la lignée haut de gamme des C6 et Rosalie 15 ? On investit à nouveau dans un moteur à six cylindres en ligne, plus léger que le V8 mais plus long. Cette motorisation va décaler le centre de gravité vers l'avant, ce qui n'a jamais été tenté jusqu'ici. La presse des années Trente transpire de réticences à l'évocation de telles idées. On voit là la société Citroën rechercher la puissance tractrice maximum, études qui aboutiront aux prototypes de 1973 dérivés de la SM.

Sérieusement essayée, la 15/6 est produite au compte-goutte à partir de juin 1938. Elle emprunte de nombreux éléments essayés sur la 22 depuis 1934, un volet d'évent central, un imposant radiateur incliné, des barres de torsion surdimensionnées, une sellerie en velours capitonné. S'ajoute une innovation signée Michelin : l'amortisseur d'axe baptisé "Bibax" préalablement

testé sur les transmissions de poids lourds. La gamme des 15 se compose d'une berline, d'une familiale et d'une limousine livrée avec ou sans séparation chauffeur. Tardivement on songe à un cabriolet.





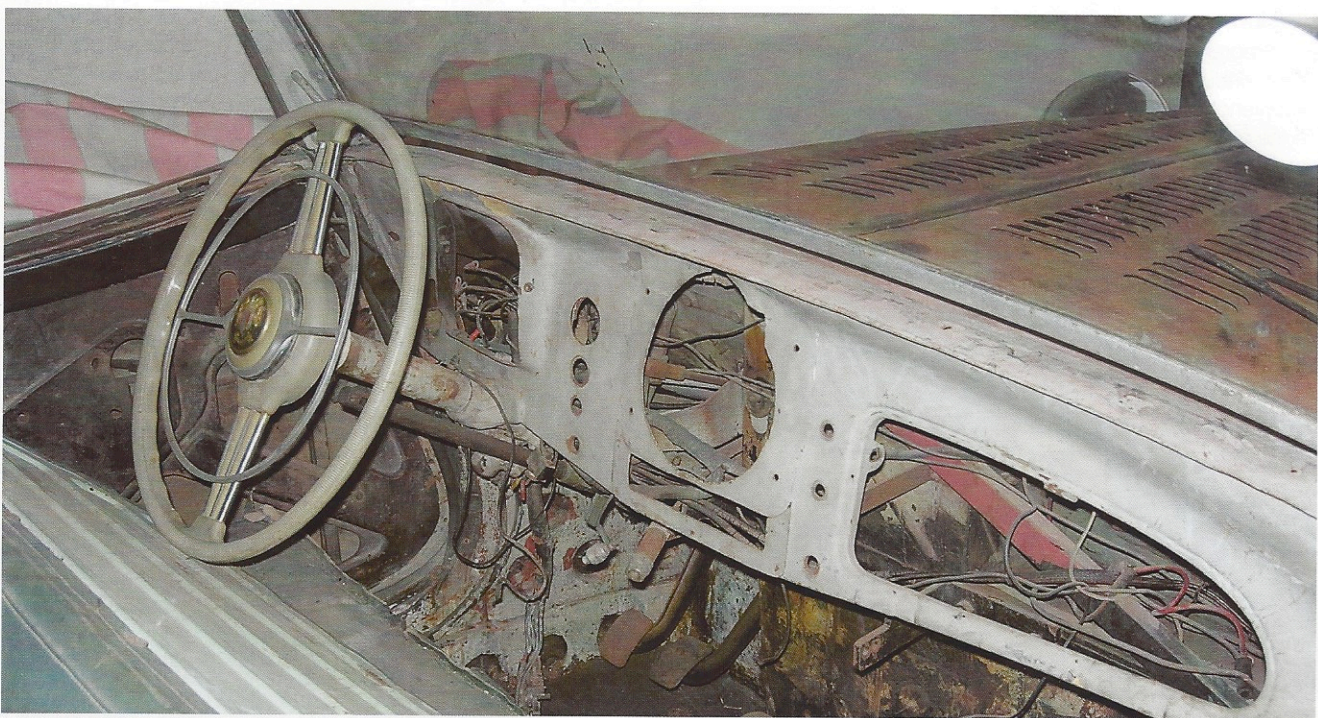
Vue de trois quart avant. Notez l'état de la carrosserie, de la capote, de la sellerie, d'une antenne sur le tablier avant mais l'absence de volet d'évent et de longue flamme décorative de portière. En médaillon : l'unique numéro d'identification riveté, celui de caisse (ou numéro de coque) en EI 0131.

### Histoire de roadsters

Dans la catégorie RPVL6 (Roadster Petite Voiture Large 6 cylindres), le registre de chaînes de Javel mentionne avec certitude cinq voitures identifiées par leur numéro de caisse : la EE 0016 de Mme Michelin sort le 20 mai 1939, la EI 0168 est livrée le 23 avril 1946 à M. Robert Puiseux, PDG de Michelin. Comme on l'a longtemps cru, elle ne sera pas détruite dans un accident à la fin du mois d'octobre 1947 sur la Route Nationale 7 à La Bussière (Loiret) mais vraisemblablement réparée sans que l'on sache ce qu'elle est devenue. Le registre recense deux cabriolet 15/6 en EI 359 et EI 368. Il s'agit sans doute de ceux cachés dans les sous sols de l'usine de Javel jusqu'en 1955 qui serviront de base aux deux voitures présidentielles carrossées par Franay et Chapron comme l'a suggéré l'historien Antoine Demetz\*. Une dernière

voiture porte le numéro de caisse EI 0131 sans date de fabrication ni de commercialisation.

Selon le bras droit de Pierre Boulanger (PDG de Citroën après le décès accidentel de Pierre Michelin fin décembre 1937) André Louis, responsable du lancement, se souvient que cinq coques auraient été ferrées à partir de fin 1938, début 1939 et que trois voitures ont été livrées finies avant guerre : un pour Mme Pierre Michelin, une mise à la disposition de la comtesse Hélène de Portes, compagne de Paul Reynaud Président du Conseil de la III<sup>ème</sup> République de mars à juin 1940 et une pour l'ambassade de France aux USA (très vraisemblablement pour l'ambassadeur René Doynel de Saint-Quentin). Aujourd'hui on recense aussi le fameux roadster rouge du collectionneur Denys Joannon connu dès 1966 qui comporte des pièces de mai 1939 mais une seule plaque d'inscription à titre isolé des Mines datant de 1946.

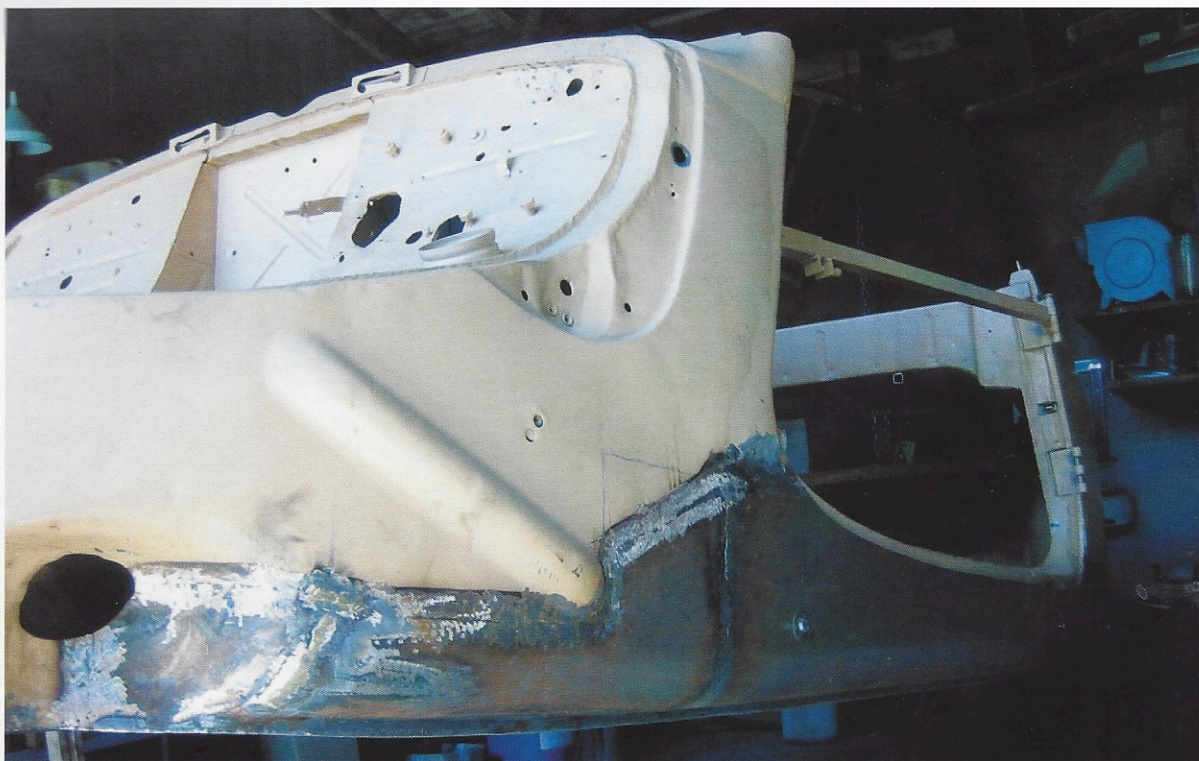


La planche de bord avant restauration. Volant Quillery Viraflex avec son cerclage central d'avertisseur monté à partir de 1950. La suppression du comodo a sans doute chassé la commande des phares au tableau de bord. Dépourvu de compteur, le kilométrage n'est pas connu avec précision. Les évidements centraux correspondent à un autoradio à touches qui ne figurait pas dans le stock de pièces. Le plus approchant que nous avons trouvé, en deux parties, est le Sonomatic monté sur les Buick en 1940.

L'équipe réunie autour de Gilles Bercet s'est attaquée à la réfection des bas de caisse et du plancher qui avaient souffert du stockage.

Cette photo montre après sablage le travail de découpe, de réalisation de tôles galbées et de soudure.

En haut des jambonneaux sont visibles les emboutis en V barrés conformes aux 15/6 1939.



### La El 0131 :

Dans un courrier daté du 19 juillet 1969, Claude Martell, qui est alors le propriétaire du roadster 15 CV n° El 0131 depuis 1941, raconte à son propos : "Ma voiture a été construite en 1940 juste avant la défaite française et l'investissement des usines Citroën par les allemands, où elle n'était pas encore terminée quand l'armée allemande l'a réquisitionnée. Je l'ai acquise de l'Administration des domaines en 1941 pour 1000 francs anciens et elle porte le numéro de coque El 0131, la lettre E définissant le caractère expérimental de cette série. (...) Comme ma voiture n'a pas été commercialisée par Citroën, elle ne porte pas d'autre numéro de série que le numéro ci-dessus."

En 2000, Antoine Demetz retrouve ses immatriculations : du 3683 ZL4 en Haute Vienne fin 1946 jusqu'au 704 AK78 en Seine et Oise le 26 juin 1951. En 1955, M. Martell emmène sa voiture aux USA et entreprend sa restauration à la fin des années soixante. A son décès début 2004, la voiture démontée est laissée à son mécanicien. Vendue aux enchères à un collectionneur américain, elle est cédée à la société Globe Driver en 2005 puis à Gilles Bercet son actuel propriétaire qui la restaure entièrement.

### Restauration

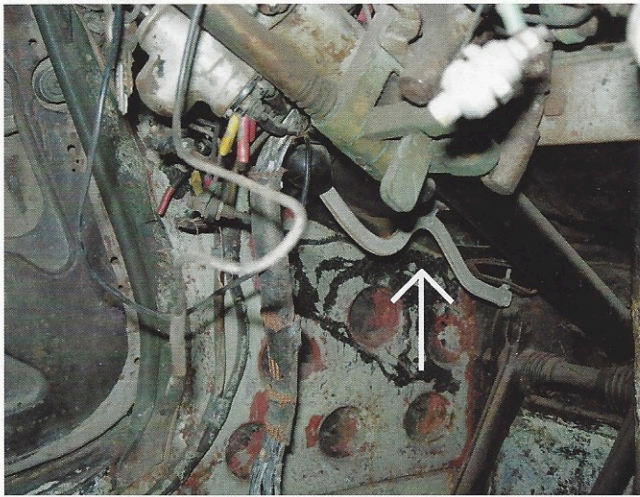
Compte tenu de son état en 2005 sans trace de peinture, la voiture semble ou bien ne pas avoir été restaurée par M. Martell ou bien stockée de façon hasardeuse après sablage. La première chose qui frappe est son tableau de bord sans embouti de sélecteur de vitesse d'origine : à sa place, on trouve divers trous et un rare sélecteur Girard. Au centre, les baguettes décoratives verticales 1939 ont disparu, englobées par ce qui devait être un autoradio à touches (en bas) et ampli rond sur boîtier à 4 vis (en haut). La coque sans gouttière d'évacuation d'eau du pare-brise est percée d'une antenne et ne comporte ni la longue flamme de portière commune à ces modèles, ni sa fixation. Plus curieux, la trappe du volet d'évent a été masquée par une tôle. Le volet et sa tige qui traverse le tableau de bord semblent n'avoir jamais existé (aucune trace de fixation visible). Sous le tablier, un renfort horizontal a été trouvé. L'intérieur de la coque comporte un renfort longitudinal alvéolé inconnu. De fait la traverse sous la banquette était non jointive. Les autres éléments provenaient d'une berline 15/6D d'après guerre tels la boîte de vitesse, le moteur, les pare-chocs droits, la calandre, les joues d'ailes et les phares.



Avec ses 1527 kg nettement supérieurs à la berline (donnée pour 1325 kg) et la suppression du haut de la coque, le cabriolet 15/6 subit des efforts de torsion sur l'avant qui ont nécessité l'adjonction de renforts spécifiques sous le tableau de bord et sur les longerons. Notez le renfort longitudinal alvéolé spécifique à cette voiture. Une nouvelle traverse, qui supporte la banquette, vient d'être soudée de part et d'autre.



Photo intéressante puisqu'il s'agit du tablier devant pare-brise vu de sous le tableau de bord. L'embouti de volet d'évent est parfaitement visible mais il est bouché par une tôle soudée. En dessous un renfort inconnu supprimé lors de la restauration.



A gauche du système de biellette du sélecteur Girard, une commande artisanale de chauffage.

Les photos de restauration ci-contre montrent le travail méticuleux effectué sur les bas de caisse, le tableau de bord, la sellerie, les accessoires 1939, etc.

### Questions et hypothèses

Si l'historien doit s'en tenir aux faits, il lui est permis de s'interroger et de formuler des hypothèses. Alors que la fabrication des Traction se poursuit jusqu'en juin 1942, la vente par l'administration française prouve qu'il n'y a pas eu réquisition par l'armée allemande (au sens où l'entend M. Martell qui semble prendre quelques libertés avec la réalité). Les autres coques auraient subi le même sort. Elles ont plutôt été cachées, échappant au bombardement du 3 juin 1940 qui détruisit les plans de montage. Ce roadster sortant des chiffres de commercialisation, la présence seule du numéro de caisse, qui est un marquage industriel, se justifie. La lettre E ne signifie nullement "expérimental" mais suit la logique de 1939-40, par ex. EC ou ES pour les 11 ; EE, EI puis EJ pour les coques de 15, berlines comprises, EI datant d'avant guerre. Alors que le cabriolet de Mme Michelin aurait coûté plus de 40 000 francs\*\*, la somme de mille francs pour une voiture



Rare document présentant la notice du Sélecteur Girard avec sa fixation sur la colonne de direction et ses biellettes de renvoi. L'absence d'embouti pour le sélecteur d'origine laisse supposer un montage de tableau de bord hors série (fourni avant finition par Citroën ?) ou artisanal.

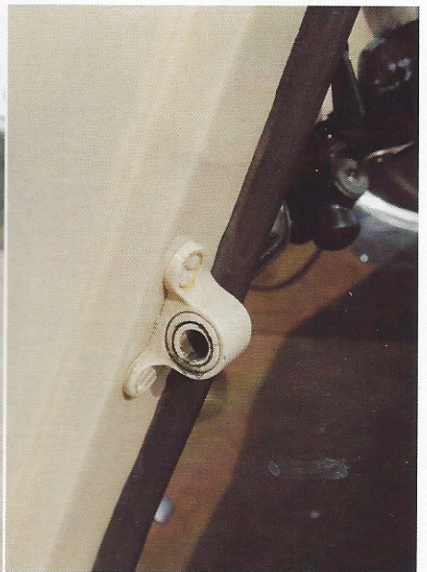
identique avec renforts spéciaux paraît dérisoire à une époque où l'on ne brade plus rien. Encarté dans le registre de production conservé chez Citroën, un feuillet indique comme propriétaire, Claude Maurel, PDG de Malt Kneipp, une des plus importantes industries alimentaires fabriquant du malt torréfié pour des succédanés de café. Erreur de recopiage ou changement de nom ? Détail troublant, Claude Martell signe son courrier "Maurel". S'il s'agit du même homme, sa position aurait pu lui permettre cet achat privilégié sous l'occupation.

Plus intéressant, le registre indique "véhicule reconstruit de toutes pièces en 1946". A cette date, il reçoit un moteur rénové et la première immatriculation que nous lui connaissons. La mention laisse supposer qu'il a déjà été construit puis détruit. Maintenant, reste à savoir qui l'a "reconstruit" ? Faut-il comprendre que c'est Citroën qui s'en est chargé ? Dans l'affirmative, cette tâche a-t-elle alors



Le tableau de bord restauré avec son sélecteur Girard sans trou rectangulaire du sélecteur d'origine et son comodo d'avance : un choix judicieux puisqu'il préserve la vie vécue de la voiture en l'absence du poste de radio qui du fait n'a pu être remonté. D'origine, les tirettes olives sont verticales. Devant le pare-brise, on aperçoit le capot à crevés supérieurs monté sur quelques voitures avant guerre.

Détail des gâches adoptant un système de guidage à percuteur, les portières du fait de leur poids, ayant tendance à s'affaisser. Avant restauration, ces dernières ne comportaient ni flamme ni trou pour les fixer.



été confiée au Bureau des Etudes qui aurait pu s'exercer là à reconstituer ses plans ? Si l'examen des jambonneaux ne révèle aucun choc, ce cabriolet comporte toutefois les originalités que nous avons pointées.

Nous avons supposé dans un premier temps que le EI 0131 aurait pu être le roadster mis à la disposition de la comtesse de Portes par l'entremise de Paul Reynaud, faisant de lui une pièce historique inestimable. André Louis rapporte qu'en plein exode le 28 juin 40, la comtesse aurait, dans cette voiture, trouvé la mort dans un accident de la circulation\*\*\*. Tout alors concordait : accident, faible valeur résiduelle, vendu par l'Etat car politiquement encombrant, reconstruit entre 1940 et 1946. Mais l'on sait désormais grâce à un ouvrage récent sur Paul Reynaud dont l'auteur a eu accès au rapport de gendarmerie que la comtesse de Portes, amatrice de voitures d'exception, a succombé à un accident survenu à bord d'un rare coupé Renault Juvaquatre. André Louis était mobilisé depuis le 02 septembre 1939 sur la ligne Maginot et fait prisonnier, il ne sera finalement de retour à Paris pour raisons de santé qu'au mois de juin 1943. On imagine qu'il n'a bien sûr pas pu suivre l'affaire en direct en 1940 et ne l'a donc connue que par personnes interposées... Mais attention ceci n'exclut nullement qu'Hélène de Portes ait pu rouler en roadster 15/6.

André Louis n'aurait-il pas confondu Paul Reynaud et sa compagne avec son prédécesseur Edouard Daladier, fervent citroëniste grand amateur de Traction et son égérie la marquise Marie-Louise de Crussol d'Uzès ? Coïncidence, celle-ci tenait salon à son domicile parisien 103 avenue Henri Martin, voisin à quelques numéros près de celui de Pierre Boulanger. Les deux hommes auraient ainsi pu se croiser. Il serait intéressant d'interroger les descendants d'Edouard Daladier afin de savoir s'il a en effet possédé une telle voiture.

De nombreuses hypothèses restent donc aujourd'hui posées à propos du propriétaire originel de cette voiture. Espérons que le temps apportera les éléments nouveaux qui permettront de transformer certaines d'entre elles en certitudes. Quoi qu'il en soit, après avoir effectué plusieurs rallyes à l'étranger en Traction, pris goût à la conduite d'un roadster au point de s'offrir une très belle réplique, Gilles Bercet goûte enfin son triple rêve : rouler en Traction, en 6 cylindres et dans un roadster authentique au parcours singulier.

Jérôme Collignon

Vifs remerciements à Gilles Bercet, Nico Michon et Antoine Demetz pour sa collaboration amicale.

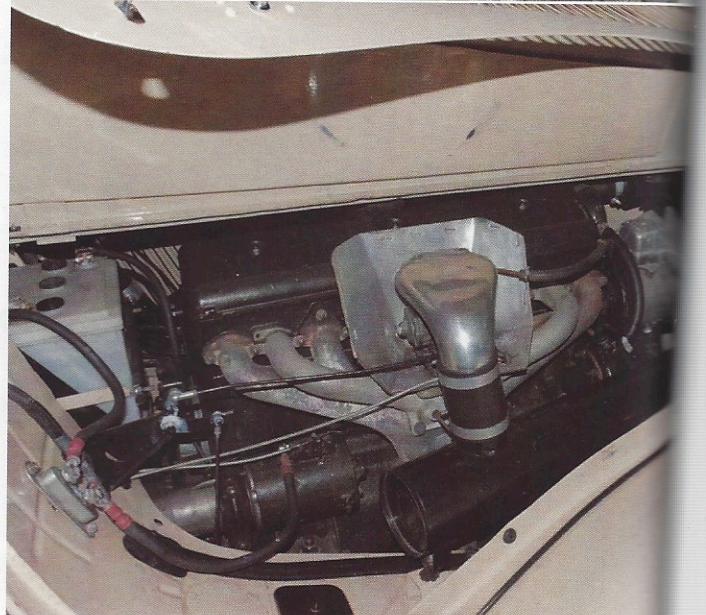
\* "La Traction de mon Père" par Antoine Demetz et Yves Buffetaut

\*\* "Le Grand Livre de la Traction" par Olivier de Serres

\*\*\* "Citroën, histoire et secrets de son bureau d'études" par Roger Brioult



Le moteur PVL6 rénové datant de 1946 avec plaque. Il a été remplacé par un bloc moteur du 9 1939 référencé PE 00395. On aperçoit les réservoirs de Lockheed du double circuit de freinage.

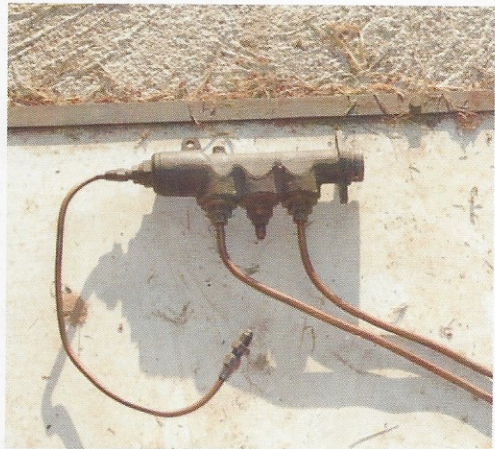




Le cabriolet 15/6 a retrouvé ses sabots d'ailes palmés Axo, une longue flamme chromée se prolongeant au-delà de la portière, ainsi que ses roues accessoires.



Lorsqu'il a été retrouvé, ce cabriolet comportait une sellerie verte avec capote noire munie de trappes en plexiglas. Elle a été remplacée par une capote marron et sellerie cuir assorti qui s'harmonise avec la teinte beige de la carrosserie. Petite concession au confort : Gilles Bercet a opté pour un accoudoir central et une banquette relevable.



Un détail : lors de son achat en 2005, la EI 0131 était dotée d'un double maître cylindre, autre aménagement facilitant sa conduite. Manifestement le maniement d'un cabriolet 15, exigeant une certaine maîtrise, est réservé à l'élite !



Gilles au volant de son cabriolet 15/6 authentique : un rêve réalisé.



# CITROSCOPIE

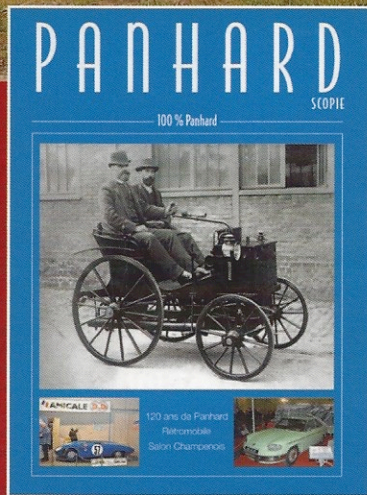
M A G A Z I N E

N° 20

100 % Citroën - Panhard

Juillet - Août - Septembre 2010

Traction  
15/6  
cabriolet



Rétromobile

CitroStory

Cahier PANHARD

GS - WRC 2010

Miniatures - Gastronomie

Les Clubs Citroën - Librairie

SM Crash tests



19287 - 20 - F: 5,90 € - RD





# CITROSCOPIE

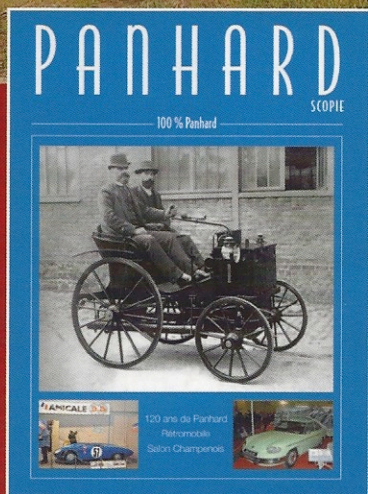
M A G A Z I N E

N° 20

100 % Citroën - Panhard

Juillet - Août - Septembre 2010

Traction  
15/6  
cabriolet



Rétromobile

CitroStory

Cahier PANHARD

GS - WRC 2010

Miniatures - Gastronomie

Les Clubs Citroën - Librairie

SM Crash tests



19287 - 20 - F: 5,90 € - RD

