TAUNUS 12M G13 WELTKUGEL

Sept ans après avoir débuté les travaux, la Taunus 12M Weltkugel de Benoit Vitrand retrouve la lumière dans une très belle teinte bicolore. Il manque encore quelques détails de finition, mais elle est roulante !

LA BELLE HISTOIRE

Il fallait être audacieux pour se lancer dans un chantier pareil. L'auto avait été laissée à l'abandon depuis des années et la rouille l'avait peu à peu recouverte. Mais Benoît l'avait reçue en cadeau de mariage et son père avait accepté de l'aider. Sept ans plus tard (!), le pari fou est réussi, la Taunus 12M a retrouvé la route. Offrant, au passage, quelques magnifiques rencontres.

Texte **Peter Fuchs** d'après **Benoît Vitrand** - Photos **Benoît Vitrand** et **Jean-Eudes Maillard**

Sacré Georges ! Viticulteur puis marchand de bestiaux, il se serait ruiné, après-guerre, à cause d'un troupeau venu d'Allemagne avec la fièvre aphteuse. Ce qui ne l'a pas empêché de continuer à faire la fête, car M. Coulon était un bon vivant, connu comme le loup blanc à Champ-sur-Layon, dans le Maine-et-Loire. Pas seulement parce qu'il mettait l'ambiance. Parce qu'il avait été le premier propriétaire d'une automobile dans la commune. C'était une Taunus 12M Weltkugel de 1954, une allemande avec cette drôle de mappemonde en bout de capot qui évoquait les Studebaker Champion et ce petit moteur à soupapes latérales qui datait des années 30. Pas banal. On murmurait également qu'il s'était vu retirer son permis de conduire à 90 ans, sans doute suite à un accident survenu au carrefour de Mozé-Denée. Mais qu'il n'avait cessé de battre la campagne, cette fois au guidon d'une mobylette. Un bonhomme que j'aurais bien aimé rencontrer. Je n'ai pas eu cette chance. Mais j'ai fait connaissance avec sa voiture et j'ai fini par retrouver sa fille, Simone, qui me sera d'une grande utilité pour faire les papiers.

Tout a commencé en 1998, alors que je cherchais des pièces pour restaurer une 12M de 1965. Par hasard, je suis tombé sur une annonce mentionnant l'existence d'un modèle de 1954, dans la région d'Angers. Ne sachant pas trop à quoi ça pouvait ressembler, je suggère innocemment à ma compagne un week-end dans cette région réputée pour sa douceur de vivre. Et nous voici à Champ-sur-Layon, entouré de vignes (le splendide Coteaux-du-Layon est produit ici même), et face à cette Taunus que nous présente Mme Seigeot. La voiture n'a rien d'engageante et je ne suis pas personnellement intéressé par ce modèle, l'ampleur des travaux nécessaires à sa remise en état est importante. Mais, craignant qu'elle et son mari ne la mettent à la casse, je me propose d'envoyer quelques messages vers l'Allemagne pour appâter un collectionneur d'outre-Rhin. Durant plusieurs mois, j'entretiens avec Mme Seigeot une relation épistolaire pour la tenir au courant de mes recherches qui, malheureusement, n'aboutissent pas. Elle savait alors que j'étais déjà un peu piquousé à la Taunus, lui ayant parlé de celle que je restaurais pour notre mariage qui devait avoir lieu le 29 août 1998. Mais je ne m'attendais pas à ce qu'elle se décide à nous offrir la Weltkugel en cadeau de noces ! Message transmis via mes parents, et je me souviens avoir demandé à maman ce qu'avait dit papa, sachant que le plus gros travailleur de l'équipe, c'est lui. « Il est d'accord ! », m'avait-elle répondu. Je vous passe les détails sur le rapatriement dans le Nord ou l'obtention de la carte grise (on pouvait encore faire des contrôles techniques non roulants !). Ce fut épique, et il me faut remercier tous ceux qui ont participé à ce qui s'est apparenté à une aventure mouvementée : Simone Boulin (la fille du premier propriétaire), M. et Mme Seigeot, Denis Girault, Jean-Marie Gaudicheau, Madeleine et Gérard Defoix, Olivier, le garage landais de Saint-Georges-du-Layon, Christian Perret, la famille Wassenar (Eric, Guy et Théo), Marguerite Ancelet, Bruno Ré et, bien sûr, mon père Pierre Vitrand qui entre vraiment en scène le 15 mai 1999. Date à laquelle il entreprend le démontage que je vais suivre de loin, me trouvant exilé au Canada pour quelque temps.

Mon père a passé 157 heures à remettre en état les pare-chocs !

Plus de deux ans après avoir récupéré la Taunus, le 20 octobre 2000, je suis à Montréal lorsque je reçois des photos des pare-chocs entièrement chromés. Sur le coup, je crois que mon père en a acheté des neufs, mais il n'en est rien. Il vient de passer 157 heures à les restaurer, éliminant patiemment les points de rouille, à la meuleuse, à la lime ou au papier, rattrapant les bosses et creux en planant pour finir par un polissage et amener au chromeur des pièces parfaites ! Ça me donne tellement le moral que je prends contact avec Jochen Stegemann, en Allemagne, qui va m'aider à dénicher de nombreux éléments et me faire notamment parvenir le catalogue de pièces détachées de la Taunus G13, édition 1954.

Par chance, mon paternel a suivi une formation d'ajusteur et la carrosserie ne lui fait pas peur. Or, les passages de roues sont en charpie, tout comme les portières, le bas des custodes et tout le plancher AV. Ce n'est guère mieux pour le fond de coffre, la tôle entretoise de la jupe AV, l'emplacement de la batterie, le pavillon, le capot, le coffre. En fait, il y a de la rouille partout où il reste de la tôle ! Mon père va devoir pratiquer des découpes sauvages avant de reformer les parties enlevées et de confier les opérations de soudure à Franzy, le mari de ma cousine, qui viendra exercer ses talents dans des positions et situations souvent délicates.

Le moteur est, dans le même temps, déshabillé et les pistons sont vaillamment dégommés avec un mélange de gasoil et de dégrippant, ainsi que beaucoup de patience. Bien joué, parce qu'ils seront récupérés, rééquipés de segments neufs et remontés dans des cylindres tout juste déglacés. La mécanique, malgré les apparences, est en assez bon état, et il faudra juste changer les soupapes, les roder, éprouver la culasse et contrôler la pompe à huile, le vilebrequin (il n'aura même pas besoin d'une rectification, juste de coussinets neufs !) et installer des joints neufs. Le tout avec l'aide de Théo et de mon oncle Maurice (je vous rappelle que je suis toujours au Canada).

Découverte de la Taunus chez Mme Seigeot. Pleine de poussière et laissant déjà apparaître de la rouille un peu partout.

Au bas des ailes, la corrosion est perforante.

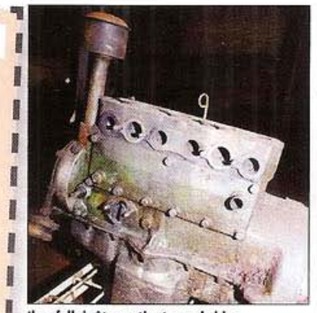
Les opérations de démontage débutent un an plus tard, une fois la voiture rapatriée dans le Nord.

QUELQUES CHIFFRES

- 215 h pour la remise en état moteur ;
- 305 h pour la préparation des pièces à chromer (dont 157 rien que pour les pare-chocs) ;
- 85 h pour réparer et préparer la mise en peinture de la portière droite, 80 h pour la gauche ;
- 70 h pour réparer et préparer la mise en peinture des deux ailes ;
- 60 h pour le garnissage intérieur ;
- 1.585 h pour l'ensemble de la carrosserie.

Soit 2.400 h réparties sur 7 ans. L'équivalent de 13 mois pour un homme seul travaillant 35 heures par semaine !

- 800 km à pied entre la maison et l'atelier ;
- 7.300 km en voiture ;
- Coût total : 9.700 euros. Sans la main-d'œuvre ni les frais d'essence que mon père n'a pas comptabilisés.



Il va falloir être patient avec le bloc moteur : les pistons sont grippés à l'intérieur des cylindres. Plusieurs semaines seront nécessaires pour que le mélange gasoil/dégrippant fasse effet.

L'aile AV droite déposée laisse apparaître un renfort cassé et un support fortement corrodé.

Le plancher AV gauche est très corrodé, comme en témoignent les perforations que l'on voit non loin de la trappe de visite du maître-cylindre.

Papa fixe l'aile AV gauche qu'il a dû reprendre.

TAUNUS 12M G13 WELTKUGEL

Présentation de la plage de pare-chocs AV.

Les magnifiques poignées de portes trouvées chez Manfred Lampe.

Le très beau monogramme d'aile intègre les lettres F pour Ford et K pour Köln (Cologne).

La voiture doit son surnom de Weltkugel à cette mappemonde en bout de capot.

POUR EN SAVOIR PLUS

Ford Taunus, de la 12M à la 26M, la légendaire robustesse, Frank Rousset, éditions E.T.A.I.

La planche de bord peinte est rehaussée de chromes bien plus discrets que sur les modèles Ford américains.

Le cendrier est dissimulé derrière un très bel enjoliveur chromé qui fait le pendant de la pendule, installée de l'autre côté du haut-parleur.

La sellerie a été entièrement faite par ma mère. La pièce ronde et bleue qui doit vous intriguer, c'est le cendrier !

La banquette AV est équipée de deux dossiers qui s'escamotent en partie pour livrer accès à l'AR.

LES GRANDES DATES

- **8 janvier 1952 :** présentation de la Taunus 12M, type G13 (M pour Meisterstück - *chef-d'œuvre*) à Cologne. Ligne ponton, deux portes exclusivement, moteur 1.172 cm³ à soupapes latérales de 38 ch, boîte à trois rapports (1re non syncho), roues AV indépendantes par bras oscillants trapézoïdaux et ressorts hélicoïdaux équipés d'amortisseurs télescopiques, essieu AR rigide guidé par deux ressorts à lames longitudinaux, freins à tambours, direction à vis et galet.
- **Décembre 1952 :** diffusion d'un cabriolet deux places produit par Karl Deutsch.
- **Mars 1953 :** apparition du kombi (break) au Salon de Francfort. Option boîte 4.
- **Printemps 1953 :** lancement d'une version break tôlée et d'une finition économique, une 12 dite économique, avec pare-chocs en aluminium sans butoirs, sièges composés d'une simple tubulure, longueur diminuée de trois centimètres et poids ramené de 850 à 825 kg grâce à la suppression des chromes et de tous les accessoires, et notamment de la montre, de l'allume-cigare et des cendriers.

Ce modèle était exclusivement destiné au marché intérieur allemand.

- **Courant 1958 :** les grilles de calandre ne sont plus chromées mais simplement polies.
- **Août 1959 :** l'appellation 15M disparaît et la 12M (type G13 AL) est désormais livrable avec le moteur 1.498 cm³ de celle-ci ou avec son 1200. La face AV est revisitée, la mappemonde (Weltkugel) étant notamment sacrifiée.
- **Septembre 1962 :** remplacement par la 12M P4 à moteur V-4 1.183 cm³, nouvelle carrosserie et traction-avant.

Production : 215.265 12M et 12 (1952-1959), 126.581 12M à moteur 1200 (1959-1962) et 69.191 12M à moteur 1500 (1959-1962).

Sous le capot, c'est le petit 4 cylindres des années 30 qui anime la 12M. Pas très violent, mais vaillant.

Le temps s'égrène ainsi et, de loin en loin, je reçois des photos, le plus souvent de mon père en plein travail. Et il n'en manque pas, que ce soit sur la carrosserie (il va notamment refaire une grande partie de l'aile AVG), sur l'accastillage (poignées, manivelles, charnières, commandes, entourages de feux qui seront désoxydés, polis et envoyés au chromage)... De mon côté, ne croyez pas que je sois resté inactif. Un de mes collègues, Real Bessette (un nom bien canadien, et pour cause, il est Québécois), a tourné pour moi des bagues en caoutchouc réputées introuvables, dans un caoutchouc répondant aux exigences de souplesse et de résistance. Et, en 2005, soit sept ans après les premiers messages parvenus en Allemagne (rappelez-vous, je cherchais un collectionneur éventuellement intéressé par cette Taunus), je reçois un appel de Manfred Lampe qui me dit posséder quelques pièces de Taunus 1954. Notre conversation est si sympathique que, bien que n'étant plus en quête de grand-chose, nous convenons de nous rencontrer car, quinze jours plus tard, je dois me rendre à un mariage en... Allemagne. Oui, je sais, le hasard n'existe pas, mais avouez que la coïncidence est extraordinaire ! D'autant que la maison de Herr Lampe est située à une petite heure de l'endroit où doit avoir lieu la cérémonie...

En arrivant chez ce monsieur âgé, les bras m'en tombent. C'est l'île aux trésors, le Graal de l'amateur de Taunus Weltkugel qui, comme chacun sait (ou pas), n'a pas d'autre choix que de trouver des épaves ou des stocks de particuliers pour restaurer son auto, le magasin de pièces de rechange d'origine ayant brûlé ! Là, c'est inimaginable. J'y dégotte des poignées neuves avec les clés (que nous n'avions plus), des capots, des malles AR, des pare-chocs neufs chromés (!), des ailes AV (mon père aurait bien aimé que je déniche ce lieu plus tôt), des petits cabochons de

La chance a voulu que je rencontre Manfred Lampe et son stock de pièces de Weltkugel

feux AR en verre (je voulais n'en prendre que deux, Herr Lampe m'a donné la boîte entière !)... Il y a même deux moteurs n'ayant jamais tourné ! Je pensais n'y rester qu'une heure, nous ne sommes repartis que le lendemain... Ce monsieur charmant est malheureusement décédé quelques mois plus tard, et je ne sais pas ce qu'il est advenu de son stock. Espérons qu'il soit tombé entre des mains aussi bonnes que les siennes.

De belles histoires comme celles-ci, j'en ai vécu d'autres. En particulier avec le pare-brise que mon père avait patiemment et longuement poncé avec de la poudre à eau Cerox qui contient de l'oxyde de cérium, et une cale recouverte de feutre très épais pour épouser le bombé de la vitre. 160 heures, mais un résultat impeccable. Or, en voulant le remonter avec l'aide de Patrick Bourdelin, le garagiste d'Haumont, alors qu'il donne le dernier petit coup pour bien le mettre en place, « creuuuc »... Il casse en rayon de vélo... 30 appels téléphoniques plus tard, mon géniteur, jamais découragé, finit par obtenir un tuyau de première bourre. Un particulier belge, spécialiste Ford, qu'il s'empresse de contacter. L'homme le rassure : « Oui, j'ai bien un pare-brise, mais de 15M Weltkugel. C'est le même, il n'y a pas de doute. Le problème, c'est qu'il présente quelques rayures... » Mon père se marre et lui raconte ce qu'il vient de vivre, les heures de ponçage, le montage, la catastrophe... Quelques jours plus tard, mes parents débarquent chez Bernard Guillaume, à Temploux. Ils y sont accueillis par son beau-frère, parfaitement au courant de l'aventure, qui a préparé toute la commande (nous en avions profité pour faire quelques emplettes). Comme convenu, nous lui donnons certaines pièces non adaptées à notre Weltkugel mais, au moment de régler la note, le beau-frère annonce que le pare-brise, c'est « cadeau. Bernard vous l'offre » ! Etonnant ? Finalement non, des gars sympas, il y en a plein dans notre milieu, et c'est ce qui rend les restaurations encore plus passionnantes.

Devinez quoi ? Mon père a repris ses séances de ponçage. 55 heures... seulement pour celui-ci. Et, cette fois, pas de mauvaise surprise au remontage. Depuis, il a retrouvé un autre pare-brise, prélevé sur une épave, toujours en Belgique. On ne sait jamais.

Vous l'aurez compris, à ce stade, la voiture était déjà peinte, n'attendant plus que ses finitions pour reprendre la route. Restait encore un poste important, la sellerie. Travaillant sur un projet dans une société qui fait du tissu pour l'industrie automobile, j'ai rencontré des personnes sociables, accueillantes et professionnelles qui m'ont ouvert les portes de leurs stocks de tissus déclassés, parmi lesquels j'ai aperçu deux rouleaux de beige et noir qui se marieront avec la teinte deux tons choisie pour l'auto. C'est ma mère, 67 ans et ancienne couturière, qui a insisté pour réaliser elle-même les habillages. Elle fera même le ciel de toit et confectionnera le passe-poil dont elle avait besoin, estimant que c'était trop cher !

Voilà, l'aventure touche à sa fin. La voiture est roulante depuis 2006, même s'il reste toujours quelques détails à peaufiner, et nous l'utilisons de temps à autre pour participer à des manifestations. Elle accompagne désormais mon autre 12M, une P4 de 1965. Bleue également. Et une autre P4, rouge, qui m'a été... donnée par un Toulousain. Je vous le dis, ce milieu du véhicule ancien est fantastique. Je rêve à présent d'un don de Volvo P1800 ou de Traction. ■

Le coffre n'est pas très grand, la roue de secours en grignotant une parcelle.

L'ADRESSE

▼ **Club Taunus Mania,** 80 rue de la Mer Rouge, 68200 Mulhouse. taunusmania.com