

Jean-François COLOMBET



## LA RESTAURATION D'UN BENZ

| Un vétéran allemand de la Grande Guerre

Collectionneur à part, Christian Arnaud dispose d'une collection aussi vaste qu'éclectique. Cependant, il est un thème qui lui tient particulièrement à cœur : les camions à bandages, et particulièrement ceux de la Première Guerre mondiale, dont il est devenu le plus gros collectionneur en France, en même temps qu'un des meilleurs spécialistes.

Ses hangars abritent une bonne trentaine de représentants de l'espèce, parmi lesquels figurent les modèles les plus célèbres, tels le Berliet CBA, le Peugeot 1515 et le Renault FU. Cependant, Christian possède aussi des véhicules nettement plus rares tels

un Barron-Vialle ou un Latil TAR, et sa collection ne s'arrête pas aux modèles possédés par l'armée française. Elle compte ainsi entre autres un camion Benz Gaggenau d'une grande rareté, à priori l'unique exemplaire ayant survécu jusqu'à aujourd'hui. Il s'agit d'un

modèle 3 K 2 de 3 tonnes de charge utile fabriqué de 1916 à 1920. Équipé d'une transmission par chaînes, le véhicule dispose d'un quatre cylindres à pétrole Benz S 117 de 6,45 litres développant 38/45 chevaux, relayé par une boîte à quatre rapports. Le poids du



châssis nu est de 2,4 tonnes, celui du véhicule carrossé en plateau et ridelles de 3,150 tonnes. Bandages obligent, la vitesse maximale ne dépasse pas 24 km/h. À l'époque, Benz propose également une version porteur-remorqueur bénéficiant d'un moteur plus puissant. Également fabriqué pour le marché civil, le 3 K 2 reçoit dans sa version militaire un radiateur à éléments. Le faisceau de ce type de radiateur est constitué d'éléments séparés démontables. Quant l'un d'eux est percé, par exemple par un éclat d'obus, il suffit de le démonter et d'obturer les orifices d'arrivée et de sortie d'eau pour supprimer la fuite.

### LE SAUVETAGE

C'est Jean-François Girin, célèbre collectionneur de Briançon et grand amateur de Berliet et de Saviem SG 2, qui a signalé l'épave du véhicule à Christian voilà six ans à l'occasion d'un Bac à sable de l'Acaare. Celle-ci se trouve à l'époque dans les locaux d'un ancien concessionnaire Renault dans le centre-ville de Briançon, après avoir été entreposée durant des années à l'air libre dans une carrière des environs appartenant à la même famille. Il ne reste du véhicule qu'un châssis nu doté

de toute sa mécanique. Christian se met en contact avec le propriétaire et la négociation est rondement menée. Les deux hommes parviennent à un accord et le Benz est récupéré dans la foulée puis rapatrié au sec à Marchaux.

### LA RESTAURATION

La restauration débute dans la foulée. Le véhicule est sablé par un spécialiste, François Martin, autre collectionneur du Doubs et par ailleurs transporteur, entrepreneur de travaux publics et de terrassements et quasiment concessionnaire Nordest. On démonte tous les organes. Le moteur est patiemment refait par Robert Grosjean dit « Le chat ». Ce quatre cylindres présente la caractéristique rarissime d'être dans le même temps borgne (c'est-à-dire dépourvu de culasse détachable) et culbuté. La boîte de vitesses est ouverte et tous ses pignons sont contrôlés et refaits pour un certain nombre d'entre eux par les établissements Labourier, les anciens constructeurs de camions de Mouchard (Jura), qui conservent une activité de taille d'engrenages. La réfection des bandages, jumelés à l'arrière, est confiée aux établissements Boutny de Nancy (Meurthe-et-Moselle), spécialistes du caoutchouc depuis 1920.

1 | Christian expose son Benz lors de la dernière édition du Bac à sable, organisée à Niedermodern, dans les emprises des transports Steinmetz en septembre 2019.

2 | Photographié durant la Première Guerre mondiale, cet exemplaire de Benz 3 K 2 donne une idée du résultat à atteindre dans le cadre de cette restauration. Il faudrait plutôt parler de reconstruction.

3 | Le châssis du Benz avec sa mécanique complète vient d'être extrait du garage où il reposait depuis des années, dans le centre-ville de Besançon.

4 | Le moteur de l'engin est un gros quatre cylindres borgne à pétrole de 6,45 litres et 38/45 chevaux qui présente la particularité rarissime d'être déjà culbuté.

5 | La boîte à eau du radiateur est une belle pièce qui a été intégralement refaite comme à l'origine.

6 | Alors que, sur le Berliet CBA par exemple, les pignons d'attaque des chaînes sortent directement de la boîte de vitesses, ici, la boîte est reliée par un arbre à un véritable pont arrière avec des arbres de roues aux extrémités desquels sont montés des pignons entraînant les chaînes.

7 | Une plaque portant le nom de Daimler est fixée au corps du pont.

8 | La boîte de vitesses à quatre rapports est ouverte et entièrement révisée. Les pignons usés ou cassés seront remplacés par des neufs réalisés par Labourier.

9 | Chacune des roues arrière est solidaire d'une roue dentée fixée aux bras par l'intermédiaire de huit boulons.



## UN VÉTÉRAN ALLEMAND DE LA GRANDE GUERRE



10 et 11 | C'est ainsi que se présente le véhicule avant son remontage dans le cadre du salon Rétropolis à Besançon en 2017.

12 | Les suspensions ont été remontées sur le cadre de châssis qui a ensuite reçu les essieux avant et arrière.

13 | Après le pont arrière, les compagnons procèdent au remontage de la boîte de vitesses.

14 | Vient ensuite la repose du moteur, grâce à un portique et à des élingues.

15 | Le tablier en tôle est mis en place entre le moteur et le poste de conduite.

16 | Devant le moteur vient se positionner le cadre du radiateur à éléments, ici encore vide.

17 | L'ensemble est à présent en place et ses éléments remontés. Les gros écrous visibles ici permettent

le démontage facile et rapide de chaque élément en cas de fuite.

18 | Christian, qui met aussi la main à la pâte, contemple l'œuvre accomplie en fin de salon.

19 | La cabine, si tant est que l'on puisse qualifier ainsi le poste de conduite ouvert à tous les vents, a fait l'objet d'une reconstitution minutieuse. On appréciera le moelleux de la banquette...

20 | La caisse plateau à ridelles, réalisée en bois noble, a été superbement traitée par les élèves de la section menuiserie du lycée Saint-Joseph de Besançon.

21 | La caisse est posée sur le châssis par l'intermédiaire d'un faux-châssis également en bois. Les ferrures des ridelles rabattables ont fait l'objet d'un soin particulier. L'entraînement des roues par chaînes et les bielles de réaction de l'essieu sont ici bien visibles.



En 2017, la restauration mécanique du 3 K 2 est achevée. Christian profite du salon Rétropolis organisé à Besançon pour présenter une animation sur trois jours, le remontage du véhicule qui arrive sur place en éléments séparés. Puis Denis Chenu, aujourd'hui malheureusement décédé, se charge de réaliser les plans de la carrosserie à partir d'un ensemble de photos d'époque. Aussitôt après, le véhicule remonté est confié à la section menuiserie du lycée Saint-Joseph de Besançon, sous la direction de Pascal Viennet, laquelle s'occupe de réaliser la cabine et la caisse d'après les plans de Denis. Le travail est exécuté avec soin et en 2019, le remontage final constitue une nouvelle animation dans le cadre d'une nouvelle édition du salon Rétropolis.

Pour plus d'informations et pour suivre en vidéo le détail du remontage du véhicule, il est possible de visiter le site de Christian à l'adresse [camionabandages.com](http://camionabandages.com)

22 | Un petit coffre à accessoires est aménagé dans l'emplacement du côté droit...

23 | ... tandis qu'un autre est fixé dans le porte-à-faux arrière à gauche.

24 | À la fin du salon Rétropolis en 2018, le Benz 3 K 2 est quasiment terminé. Ne resteront que la peinture de l'ensemble et la finition de la cabine pour achever sa restauration.

25 | L'équipe au complet prend la pose à l'issue de la nouvelle édition du salon Rétropolis, au terme de laquelle le camion a été entièrement remonté.

