

# ON MET LA PRESSION



A la Cité de l'Automobile de Mulhouse, on ne fait pas que dans le statique. On fait "rouler" des autos, à l'image de cette Serpollet à vapeur qui a participé avec succès au London-to-Brighton Veteran Car Run. Après une restauration qui a été tout sauf simple, car il a fallu apprivoiser la technique développée par Léon Serpollet. Par chance, le journal La Locomotion avait consacré, en 1903, plusieurs numéros à en détailler les principes. Mais il y a souvent loin de la théorie à la pratique, comme vont le constater les équipes de Richard Keller et Brice Chalançon.

Texte Hugues Chaussin - Photos Cité de l'Automobile et H.C.

**P**ourquoi faire simple quand on peut se cultiver ? A la Cité de l'Automobile, on aurait pu piocher dans le musée et opter pour une bonne vieille voiture à pétrole, un modèle qu'on connaît par cœur. Une Bugatti, par exemple. Ou une Germain Lambert. Ou encore l'un de ces ancêtres que l'on compte par dizaines dans les réserves. Mais non, la difficulté

apporte une motivation supplémentaire. D'où le choix d'une pièce historique, cette authentique Gardner-Serpellet Type H de course, un modèle à vapeur construit entre 1902 à 1904 pour participer à des compétitions et dont la vie sportive fut très active. Après être passée de main en main (André de Nève, ancien président du Club des TEUF-TEUF, la posséda notamment

de 1935 à 1957), elle appartient à la collection Schlumpf depuis 1966. C'est là qu'elle a été remise en état dans sa configuration actuelle avant de sommeiller près de 50 années durant. L'an dernier, l'équipe de la Cité de l'Automobile, dirigée par le conservateur en chef Richard Keller, a fait le pari de lui redonner vie, sans toutefois entreprendre de restauration intégrale. L'auto allait devoir garder son aspect existant, tout en étant en mesure de circuler sereinement. Avec une feuille de route très précise et un objectif : s'engager au London-to-Brighton qui voit, chaque année, des centaines de véhicules antérieurs au 1<sup>er</sup> janvier 1905 parcourir les 87 km de cette épreuve, sans autre notion de temps que la vitesse moyenne maximale de 32 km/h et l'ambition de remporter une médaille si l'on atteint Preston Park avant 16 h 30. Pour

mémoire, rappelons que le premier vainqueur, le 14 novembre 1896, fut un Français, Léon Bollée, qui mit 3 h 44 mn et 35 s. Cette course mythique a beau être plus conviviale que réellement sportive, il importait que la Serpollet rallie l'arrivée et, quitte à sortir la mamie du formol, elle se devait de retrouver tout le potentiel qu'elle avait à l'époque où elle dominait assez régulièrement les épreuves auxquelles elle prenait part. Les bénévoles de l'atelier du musée et le spécialiste de la vapeur Laurent Rondoni avaient donc la pression !

## REPERAGES AVANT DEMONTAGE

Comme vous pouvez l'imaginer, il existe peu de documen-

tation technique sur cette voiture et sa curieuse mécanique. Les bénévoles du musée ont donc photographié, répertorié et tout repéré avant démontage. Ceci après avoir consciencieusement analysé son fonctionnement hors du commun (voir *Gazoline* 224). Brice Chalançon et ses troupes ont ainsi commencé par un repérage précis de chaque élément de la chaudière [1]. Les tuyaux de gauche sont repérés par un G, ceux de droite par un D, et l'ensemble suit un ordre logique indexé par des chiffres romains. Après cela, il n'y a pas d'erreur possible. Grâce aux schémas publiés par le journal *La Locomotion*, on peut ensuite matérialiser le cheminement de l'eau et celui de la vapeur dans la génératrice [2].

## BRULEURS : ÇA CRACHE LE FEU !

Avant de toucher au moteur, l'équipe s'affaire sur l'élément bas, les brûleurs Bunsen servant à chauffer les serpentins, en fait une série de gicleurs [3]. Après les avoir trempés dans un bain de diluant, ils sont nettoyés et le calibrage vérifié. Afin d'assurer une parfaite répartition des flammes, ils sont tous "reprogrammés" à 0,65 de diamètre au moyen d'aleoires pour gicleurs de carburateurs. Avant d'être remontés pour réaliser un test [4]. La voiture est sortie de l'atelier et la carrosserie protégée [5]. Sage décision, car des flammes de trois mètres de haut se sont échappées du dispositif qui s'avère donc parfaitement fonctionnel.

