

7 et 11 TA

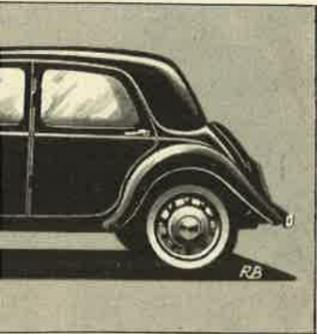
« traction-avant » connu dès sa sortie, tant de longues années. Cependant, sous son aspect plusieurs types de conception identique, nous forcerons néanmoins de les présenter ensemble. Le modèle est de 7 CV pour les 7 A, 9 CV pour les 7 S et 11 tous modèles.

**Possibilités**

**ACTUELLEMENT**

Parmi les 7 qui circulent encore actuellement, certaines atteignent aisément 105 km-h, mais quelques possesseurs de ces modèles ne peuvent réussir à dépasser le 100 km-h. Dans les séries 11 CV, les écarts sont encore plus grands. Selon l'année, l'état du véhicule et la carrosserie légère ou normale, la vitesse maximum varie de 105 à 120 km-h. La vitesse d'utilisation normale se situe donc aux alentours de 80-85 km-h pour les 7, et de 90-95 km-h pour les 11. Bien que ces vitesses ne soient pas très élevées, il est possible de réaliser des moyennes variant de 65 à 75 km-h.

**CONSOMMATION :** Sur ces modèles, tout particulièrement, elle est fonction du type du carburateur, des réglages et du genre de conduite et varie de 10 à 13 litres.



**SES DEFAUTS**

Voiture bruyante, surtout à haut régime. Boîte de vitesses relativement fragile. Coque nécessitant un certain entretien. Moteur ayant tendance à chauffer en montagne. Cardans prenant assez rapidement du jeu, en cas de conduite brutale. Consommation assez élevée par rapport aux performances. Rayon de braquage beaucoup trop important. Assez fatigante à conduire, la direction étant dure à faible allure, surtout en ville. Suspension désagréable, notamment aux places arrière où les coups de raquette sont fréquents. Usure rapide des pneus avant. Coffre à bagages nettement insuffisant et peu pratique.

**PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE**

La puissance fiscale de ces voitures, relativement élevée, par rapport aux performances possibles, grève leur prix de revient de charges diverses assez importantes. La consommation d'essence vient encore s'ajouter à cet inconvénient, malgré tout compensée par la solidité du véhicule et le prix intéressant des pièces détachées.

**AMENAGEMENT**

La « traction-avant » existe surtout en berline 4 places, 4 portes. Deux carrosseries ont été rapidement offertes au public sous cette forme, les voitures dites légères et la 11 normale. Il y eut cependant quelques cabriolets décapotables 2-3 places, 2 portes, une familiale 4 portes, 6 glaces et un modèle commercial, charge utile 500 kg.

**CONFORT**

Bien que l'habitabilité de ces voitures soit satisfaisante, le confort est très relatif. L'emplacement réservé aux jambes des passagers avant est assez réduit; à l'arrière, pour les 7 et 11 légères, habitabilité médiocre. Par contre, très logeable sur les modèles 11 normale et surtout 11 familiale. Les sièges avant sont assez confortables. Il pourrait en être de même aux places arrière si la qualité des sièges n'était en grande partie détruite par les défauts de la suspension. Les aménagements intérieurs sont assez simples, mais suffisants. Le tableau de bord, depuis qu'il a été ramené en face du conducteur, est net et très lisible.

**PNEUMATIQUES**

De 1934 à 1938 inclus, les « traction-avant » étaient équipées de pneumatiques de 140, 150 ou 160 x 40, selon les carrosseries. En 1939, le constructeur a lancé les roues-pilotes et adopté les dimensions 155, 165 ou 185 x 400. Certains propriétaires de véhicules antérieurs à 1939 ont adopté par la suite les dimensions-pilotes en 400. Il semble que les résultats obtenus soient meilleurs, notamment, du point de vue souplesse.

**ENTRETIEN**

Le réapprovisionnement en pièces détachées est encore très facile pour toutes les voitures de ce modèle postérieures à 1936. Il n'en est malheureusement pas de même pour les premières séries. L'échange standard du moteur est accepté par le constructeur au prix de base de 70.000 francs. Toutefois, en ce qui concerne les 7 A et les 7 B, l'échange standard est impossible, mais les usines Citroën sont encore en mesure de livrer des moteurs révisés, adaptables à ces deux types et vendus au prix de 91.500 francs.

**PRIX ACTUEL**  
de 80 à 500.000 francs

V8-13 CV

FORD-MATFORD

Née de la fusion de Mathis et de Ford, la Matford 13 CV a fait son apparition en 1936 avec le type V.8.62. Par la suite, les modèles se sont succédé à la cadence d'un par an. En 1940, lors de la séparation des deux marques Mathis et Ford, la société Ford Française a continué à exploiter ce modèle sous sa marque. Elle a interrompu la fabrication de 1940 à 1947, date à laquelle elle l'a reprise en la corrigeant avec les modèles 472.

**MOTEUR**

Moteur 8 cylindres, disposés en V à 90°. Soupapes latérales disposées en chapelle à l'intérieur du V et commandées par un seul arbre à cames. Alésage 66,04; course 81,28. Culasse en aluminium. Cylindres 2.225 cm<sup>3</sup>. Taux de compression 6,6, du modèle 62 au modèle 92 A et 7 pour les modèles 472. Puissance réelle 60 CV à 3.800 t/m pour les premières et 60 CV à 3.600 t/m pour les secondes. Vilebrequin à 3 paliers (sauf le modèle 62 qui comportait 4 paliers) et 4 doubles manetons calés à 180°. Carburateur inversé double corps Zenith-Sromberg ou Chandler selon les modèles. Allumage par batterie 6 volts 75 ampères, bobine et delco. Distribution par pignon celoron. Graissage sous pression par pompe. Capacité en huile: 3,75 litres. Refroidissement par deux pompes à eau. Circuit muni de deux thermostats. Capacité en eau: 13,5 litres.

**EMBRAYAGE**

Type semi-centrifuge à disque unique fonctionnant à sec.

**BOITE DE VITESSES**

3 vitesses et M.A., 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> synchronisées. A partir de la 472, la boîte tout en conservant les mêmes rapports, a été modifiée pour recevoir une commande actionnée par levier sous le volant.

**TRANSMISSION**

La poussée se fait sur le tube de réaction enveloppant l'arbre de transmission et le joint de cardan.

Le pont arrière est du type 3/4 flottant; l'extrémité du pignon d'attaque est supportée par un roulement à billes.

**SUSPENSION**

A l'avant et à l'arrière par essieu rigide, ressort transversal à lames. Sur la 472 S, deux barres limitatrices ont été rapportées. La 472 A comporte une barre anti-roulis à l'avant.

**DIRECTION**

A vis et à galet.

**FREINS**

Du modèle 62 au modèle 92 A, freins Bendix à auto-centreur commandés par câbles et partringles. Sur les modèles 472, freins Lockheed à commandes hydrauliques.

**RESERVOIR D'ESSENCE**

A l'arrière. Capacité 57 litres.

**POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT**

Etat général du moteur dont la réfection est, malgré les facilités accordées, fort onéreuse. Dans la mesure du possible, s'assurer du bon état de l'embiellage. Etat des amortisseurs soumis à un assez dur travail en raison du type de la suspension. Jeu dans la direction.

**SES POSSIBILITES**

**NEUVE**

Le constructeur, dans la publicité de l'époque, ne mettait pas en avant les performances du véhicule. Il insistait surtout sur les nombreux agréments du moteur 8 cylindres en V plus souple, beaucoup plus silencieux, représentant « la plus haute technique automobile de l'époque » et concluait de façon fort modeste en ces termes: « elles sont d'égale qualité que la voiture la plus chère du monde, car rien n'existe au-dessus de la perfection ».

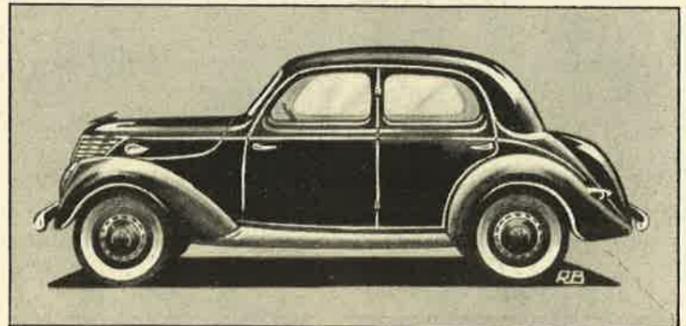
Une indication discrète laissait, cependant, espérer de brillantes performances en indiquant que « tous les records du monde sur terre, sur l'eau, dans l'air, appartiennent aux moteurs en V ».

**CONSOMMATION :** Discrétion également sur ce chapitre, aucun chiffre n'était mis en avant. Cependant, il était précisé: « 8 petits cylindres ne consomment pas plus que 4 gros... »

**ACTUELLEMENT**

Il serait difficile de parler en termes aussi poétiques des possibilités actuelles de ces modèles de voitures. Nous en reviendrons donc à une appréciation plus matérielle. La vitesse maximum des modèles 62 et 72 est de l'ordre de 100 km/h. Les types 82 et 92 atteignent encore environ 110 km/h; quant aux séries 472, elles ne plafonnent souvent qu'à 120 et même 125 à l'heure. Cependant, la V8 n'est pas une voiture brillante d'un point de vue performances; elle permet toutefois au conducteur qui sait utiliser ses possibilités, de réaliser des moyennes régulières et très suffisantes.

**CONSOMMATION :** Les premiers modèles (62 et 72) semblent légèrement plus gourmands et consomment en moyenne 13 litres à 13,5 litres aux 100 km. Les modèles suivants, bien que plus rapides, sont un peu plus sobres et leur consommation moyenne oscille entre 12,5 et 13 litres.



**SES AVANTAGES**

Il faut reconnaître la justesse des arguments mis en valeur par le constructeur; la principale qualité des V 8 est effectivement le silence et la souplesse. La 13 CV peut être considérée comme agréable et suffisamment nerveuse à faible charge. Les vitesses passent bien, la 2<sup>e</sup> assez longue en fait une grimpeuse honnête. La suspension est souple, la direction très douce. Les freins hydrauliques montés sur les 472 et même sur certaines séries de 1939/40 sont très efficaces. De lignes agréables, assez bonne finition générale, carrosserie suffisamment robuste. Habitabilité satisfaisante.

**SES DEFAUTS**

Voiture devenant molle et perdant toute nervosité à pleine charge. Refroidissement insuffisant en montagne. Suspension mal amortie, donnant à la voiture une nette tendance au roulis; d'où tenue de route très discutable et impossibilité de virer à vive allure. Organes moteur assez peu accessibles. Freins laissant à désirer surtout sur les premiers modèles pour lesquels de fréquents réglages sont nécessaires et ne permettent d'obtenir, malgré tout, qu'une efficacité sans rapport avec le poids et la puissance du véhicule. Visibilité moyenne, angle mort important. Coffre à bagages trop petit sur les modèles non munis de malle coquille.

**AMENAGEMENT**

Le nombre de carrosseries offertes au public, sans être particulièrement élevé, permettrait de satisfaire à peu près tous les goûts. Conduite intérieure 4 portes 4 glaces; dans certaines séries seulement conduite intérieure 4 places 2 portes; cabriolet 2/3 places décapotable; cabriolet 5 places décapotable, de ligne élégante et sobre ayant obtenu certains succès dans les concours d'élégance.

**CONFORT**

Un souci de finition semble avoir présidé aux aménagements intérieurs de ces modèles de voitures. La sellerie est soignée, les garnitures sont de bonne qualité. Le tableau de bord est agréable, complet et suffisamment pratique. Certains accessoires, aujourd'hui répandus, complètent cet ensemble. La ligne générale s'est assez peu modifiée au cours des diverses années. Un des perfectionnements les plus appréciés fut certainement l'adoption de la malle coquille, facilitant l'accès du coffre et augmentant considérablement sa capacité. Bonne aération par glaces descendantes et auvent de capot.

**PNEUMATIQUES**

Chaussée à l'origine en 600 x 16, puis par la suite en 150 x 40, il semble que cette dernière dimension ait depuis retenu les faveurs des usagers. La facilité de réapprovisionnement n'est, d'ailleurs, peut-être pas étrangère à cette préférence. Certains ont même essayé des pneumatiques de 185 x 400 et affirment avoir ainsi amélioré la tenue de route. Toutefois, cette solution présente un inconvénient certain, les roues ne peuvent plus braquer à fond sans que les pneus touchent le métal.

**ENTRETIEN**

Il est encore possible de se procurer des pièces détachées d'origine pour tous les modèles de V 8. Toutefois, l'usine elle-même n'accorde d'échange standard moteur que pour les modèles postérieurs à 1938. Deux formules peuvent alors être adoptées au choix: échange standard du bloc embiellé (environ 67.000 fr.), échange standard complet comprenant la remise à neuf de l'embrayage (environ 95.000 fr.). Une garantie de 6 mois est accordée par le constructeur.

**PRIX ACTUEL**  
de 80 à 220.000 francs

**PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE**

Cotées fort bas, en raison de leur puissance fiscale, des charges d'assurances qu'elles doivent supporter, ces voitures, si elles ne demandent pas de réparations importantes, peuvent être considérées comme d'un prix de revient intéressant, mais à la condition formelle que l'état général soit parfait.