

► ESSAI CITROËN 11BL FAUX CABRIOLET 1937

Exercice *de style*

Moins emblématique et pourtant bien plus rare que le cabriolet Traction Avant, le coupé 11BL aux lignes sculpturales (encore officiellement appelé faux cabriolet en 1937), n'en demeure pas moins un étonnant exercice de style. Retour sur l'une des Citroën les plus exclusives...





Plus encore que le cabriolet Traction, le coupé est l'une des Citroën au dessin le plus exclusif. Admirez l'arrondi de la portière, souligné d'une flamme chromée sous la fenêtre.



Le tableau de bord est identique à celui des Traction du millésime 1937. Notez, à gauche du volant Quillery, la tige de la commande d'avance à l'allumage.



Sur les ailes, de chaque côté de la calandre, on remarque les petites grilles dissimulant les avertisseurs, une disposition qui change dès l'été 1937.

Exclusive, car il s'agit sans doute de la version la moins produite – et l'une des plus méconnues – de la célèbre Traction Avant, lancée au printemps 1934. Cette année-là, comme pour un ultime feu d'artifice, André Citroën présente au Salon de Paris, en octobre, une gamme particulièrement étendue de son nouveau modèle, allant de la 7B (bientôt remplacée par la 7C) à la 11, en passant par la

7 Sport (rebaptisée ensuite 11 Légère) et la désormais mythique 22, véritable éléphant blanc dont on est d'ailleurs toujours sans nouvelles... Toutes ces versions sont déclinées en de multiples variantes parmi lesquelles se détachent les carrosseries particulièrement flatteuses du cabriolet et du coupé qui porte encore la dénomination, un rien précieuse et démodée, de faux cabriolet. Une appellation dont l'origine remonte

Le cache-roue de secours en tôle grand modèle, identique à celui monté sur les 11 Familiale, habille la pointe arrière.



aux premiers temps de l'automobile. Chacun sait désormais qu'André Citroën ne pourra venir à bout de ses problèmes financiers et qu'il cédera son usine début 1935 à Michelin, son principal créancier. Pierre Michelin et Pierre-Jules Boulanger, placés à la haute direction de la firme aux chevrons, mettent rapidement bon ordre dans la maison en viabilisant la Traction et en réorganisant la gamme. Rapidement, la 22 passe à la trappe et, dans la foulée, on aurait pu craindre de la part des austères dirigeants auvergnats la suppression de modèles jugés aussi « futiles » que le cabriolet et le coupé. Il n'en sera heureusement rien et si la version décapotable poursuit sa carrière jusqu'à la guerre de 1939-1940, le coupé s'arrête en octobre 1938, victime de sa diffusion devenue confidentielle. En effet, un peu plus de sept cents exemplaires seulement auront trouvé preneur tout au long de quatre millésimes...

Couronnement

C'est un modèle de 1937 qu'a restauré Daniel Chaux, Citroëniste militant de longue date. « J'ai dû passer tous les modèles de Traction depuis près de 25 ans, à commencer par la 7C que je possède toujours, puis les 11B et BL, jusqu'aux 15-6 H et 15 à malle plate, la plus belle à mon sens ! Mais, comme couronnement, il me manquait les deux modèles les plus désirables : le cabriolet et le coupé. En 1999, j'ai acquis ce coupé auprès d'un collectionneur de belles classiques françaises qui le possédait depuis



Le faux cabriolet, dans cette livrée bicolore assez peu diffusée, représente le haut de gamme des Traction.

une trentaine d'années et l'avait beaucoup fait rouler. Restauré une première fois dans les années 1960, il était assez fatigué, et il restait bien des choses à reprendre en mécanique comme en carrosserie. Finalement, il n'y a que la sellerie que je n'ai pas tou-

chée, mais ce sera pour une prochaine fois. » Il faut dire que depuis l'âge de 17 ans, Daniel fait la chasse aux épaves de Traction et accumule quantité de pièces parmi lesquelles certaines sont maintenant fort recherchées. Ainsi, son faux cabriolet se dis-

tingue-t-il par des jantes ajourées qui ressemblent à s'y méprendre aux jantes Speed en aluminium. Pourtant, celles-ci sont en acier et fabriquées par Michelin en 1937 pour les Citroën anglaises, et reçoivent en leur centre leur « chapeau » d'origine.

Douillet cocon que cet habitacle tendu de drap beige ! Les deux passagers y sont très à l'aise, avec un espace conséquent derrière pour les bagages.



Fondu aux chevrons !



Mécanicien dans une fonderie, Daniel Chaux est un vrai « fondu » de la marque aux chevrons. Depuis l'âge de 17 ans, il collectionne les Citroën, et plus particulièrement les Traction : « À l'époque, c'était facile de « ramasser » des épaves dans les champs. Certaines n'avaient que le plancher abîmé et auraient fait aujourd'hui une belle base de restauration ! Mais j'ai pu ainsi me constituer une grosse réserve de pièces ! », reconnaît Daniel, qui est aussi à la tête du Rétromobile Club de Chabreloche, une petite ville non loin de Thiers, la capitale de la couellerie. Très « affûté » en mécanique, notre collectionneur restaure lui-même ses autos, à l'exception de la peinture confiée à un professionnel : « Je refais une voiture par an et, après une 7C et ce coupé, je rêve de dénicher un cabriolet ! »



La fameuse « queue de vache » souvent tant décriée ! Bien réglée, la boîte de vitesses est pourtant très agréable à utiliser.



Daniel Chaux a équipé sa Citroën de ces rares jantes acier à alvéoles fabriquées en 1937 par Michelin pour sa filiale anglaise.

L'automobile possède également des pare-chocs équipés de crosses « hors série », autres accessoires fort prisés à l'époque, qui ne dénaturent en rien ses lignes intemporelles. Des lignes encore affinées par le bicolore de la caisse, même si cette tendance commence à se démoder en 1937 avec l'apparition des premières teintes irisées (gris, beige), ancêtres de nos peintures métallisées. En fait, très peu de cabriolets et de coupés sont peints en deux couleurs contrastées depuis 1936.

Mais c'est encore de l'arrière qu'on apprécie le mieux la fluidité des courbes et le gracieux arrondi du pavillon qui retombe sur les galbes



À l'exception de la 15, toutes les Traction d'avant-guerre possèdent ces volets sur le capot.



Une pièce largement amortie que cette poignée de porte : on la retrouvera encore sur les Type H, en 1981 !



Le comodo commandant les phares et l'avertisseur prend place sur la droite de la colonne de direction.



La plaque constructeur est apposée sous le capot moteur côté droit.



Le volant Quillery à branches métalliques souples est un accessoire couramment monté sur les voitures françaises.



La fluidité des lignes du faux cabriolet révèle tout le talent de Bertoni, à l'origine du dessin de tant de Citroën.



Pour une aération et une évacuation de l'air chaud optimales, les volets de capot ont une ouverture antagoniste.



Depuis le millésime 1936, les Traction Avant arborent des phares à verres bombés d'aspect plus moderne.

Deux places en terrasse !

Donné pour quatre places, le faux cabriolet en offre deux douillettement blotties sous le pavillon arrondi et, pour les courageux, deux autres... en terrasse ! Car, pour accéder au bien nommé « siège de belle-mère », en plein courant d'air et complètement isolé des autres occupants de l'habitacle, il faut simplement escalader la poupe en mettant soigneusement les pieds sur les minuscules « pastilles » d'aluminium qui servent de marches ! S'installer derrière le volant Quillery



Parmi les manomètres couramment montés comme accessoires, on trouve cet ampèremètre, au-dessus de la montre d'origine.

— autre accessoire fort agréable — est beaucoup plus aisé, tout autant que la mise en route du 4 cylindres, bien réglé, qui répond au premier coup de démarreur. Au fil des ans, le coupé de Daniel a reçu deux manomètres venus compléter la montre au centre du tableau de bord : là encore, une accessoirisation des plus classiques, très appréciée sur un modèle qui se voulait quelque peu hors série. Le maniement du levier de vitesses, la fameuse « queue de vache », est des plus faciles et je ne rencontre aucune difficulté à monter les rapports ni à rétrograder, au prix, mais



Seule modification consentie par notre collectionneur pour gagner un peu de puissance : le montage d'une tubulure de 11 de 1938 et d'un carburateur Solex vertical.

CITROËN 11BL FAUX CABRIOLET 1937

- Moteur : 4 cylindres en ligne en position longitudinale avant, soupapes en tête et culbuteurs, refroidissement par eau, un carburateur vertical Solex 32
- Cylindrée : 1911 cm³
- Alésage x course : 78 x 100 mm
- Transmission : aux roues avant
- Boîte : trois rapports, embrayage monodisque à sec
- Suspensions : roues indépendantes, barres de torsion longitudinales avant, transversales arrière
- Direction : à crémaillère
- Freins : à tambours sur les quatre roues à commande hydraulique
- Structure : carrosserie acier autoporteuse, coupé 2 places + 2 places dans le spider
- Longueur : 4,45 m
- Largeur : 1,66 m
- Hauteur : 1,47 m
- Empattement : 2,91 m
- Voies AV/AR : 1,34 m/1,32 m
- Poids : 1 120 kg environ
- Pneus : 155 x 400
- Vitesse maxi : 110 km/h
- Années de production : du printemps 1934 à octobre 1938
- Nombre d'exemplaires : 728 (tous types confondus : 7, 7C, 11 Légère et 11 Large)



Jolie impression d'élan donnée par cette aile galbée terminée par un sabot brillant.

suré par des freins et une direction encore très actuels, le coupé 11BL se cale à un bon 90 de croisière sur cette minuscule route de campagne, ignorant superbement les quelques courbes et faisant preuve de reprises d'une surprenante vivacité. Décidément, quelle santé pour une septuagénaire !

Jean-Paul Decker
Photos Christian Bedei