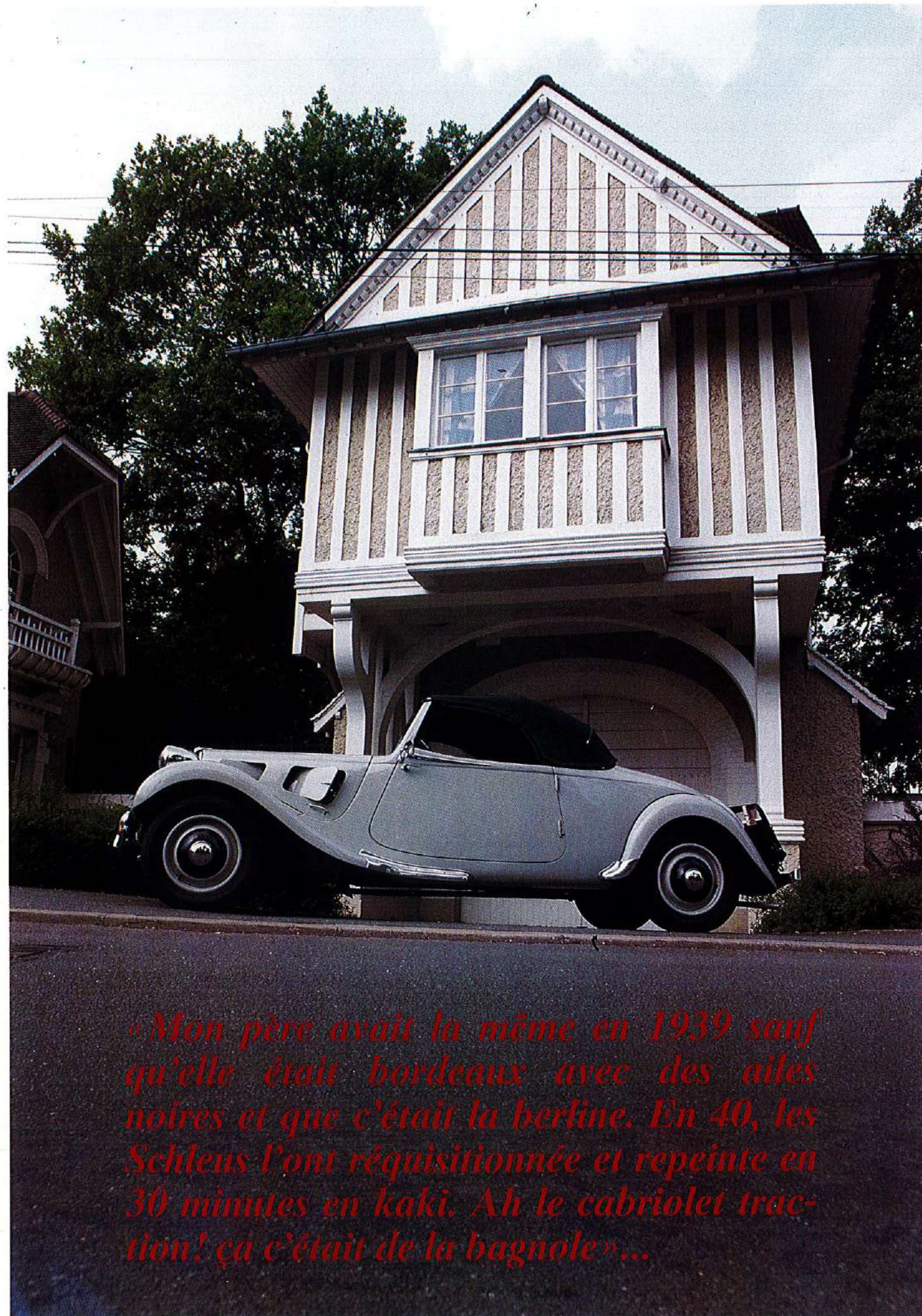




**ROADSTER TRACTION AVANT
11 BL 1937.**



« Mon père avait la même en 1939 sauf qu'elle était bordeaux avec des ailes noires et que c'était la berline. En 40, les Schleus l'ont réquisitionnée et repeinte en 30 minutes en kaki. Ah le cabriolet traction! ça c'était de la bagnole... »

Des réflexions de ce genre, tous les tractionnistes les connaissent par cœur. Il faut dire que cette auto a représenté pour la France une véritable bombe dont les retombées se font encore sentir aujourd'hui.

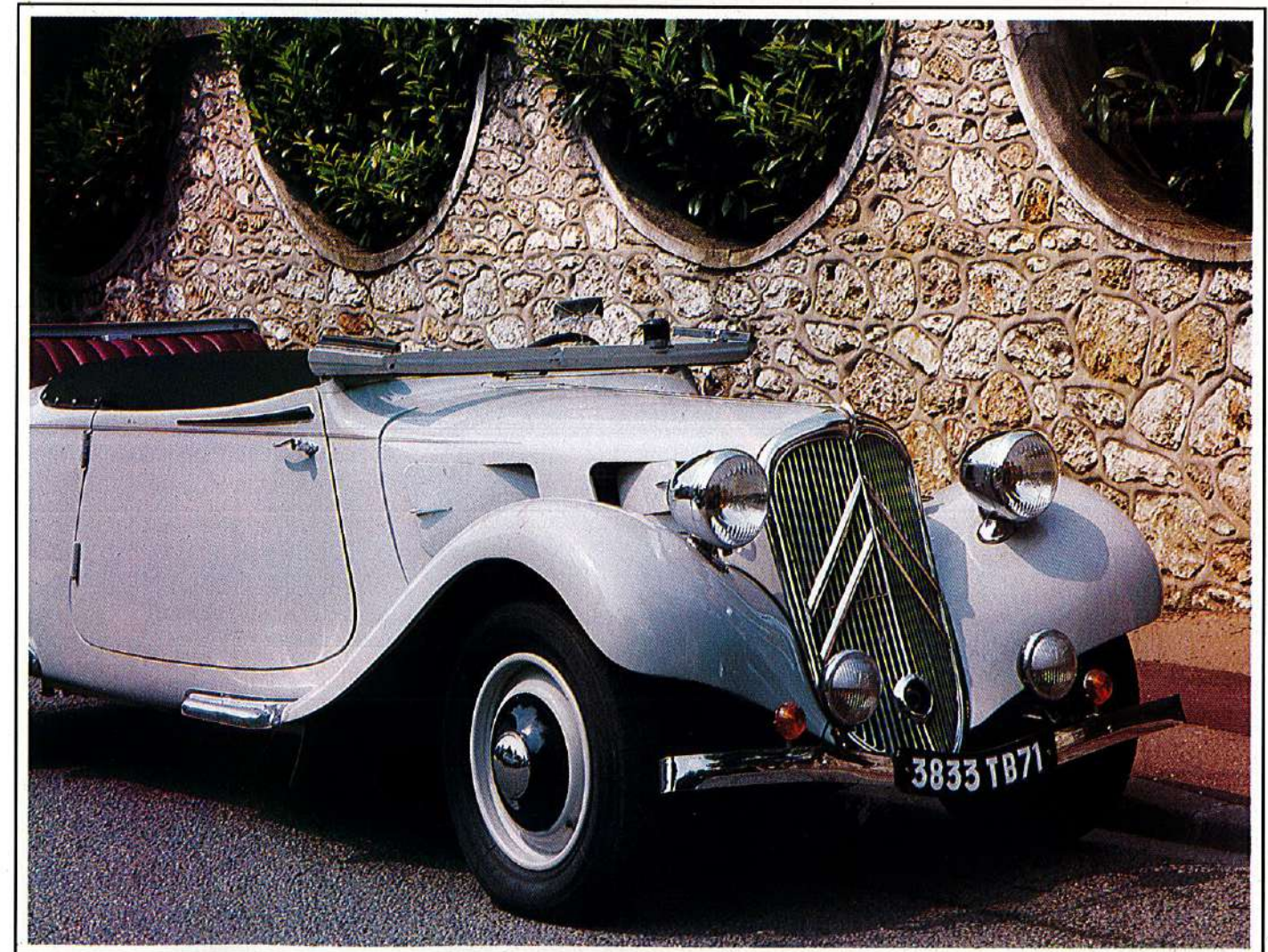
En 1934, André CITROËN est aux abois. La rénovation des usines du quai de Javel en 5 mois seulement, sans arrêter la production, a quasiment ruiné le patron. Il faut sortir un nouveau modèle de toute urgence, les vieilles 8, 10 et 15 à propulsion s'essouffent. Le 18 avril 34, la 7 est présentée officiellement à la presse alors qu'elle n'est même pas au point. Les cardans émettent des bruits terrifiants dans les virages, les coques se fendent, les trains arrière s'affaissent, les barres de torsion se rompent, le moteur flottant (nouvelle tech-

nique) flotte trop et le radiateur vient taper sous le capot. Du coup, l'échappement casse et les fusées se brisent. Si l'idée de faire passer la puissance du moteur sur les roues avant n'est pas neuve, sa mise en application au niveau grande série est en revanche une nouveauté. Il est évident qu'on ne peut pas braquer les roues arrières, ce qui a donné aux ingénieurs du fil à retordre pour parvenir à assurer sur les roues avant à la fois la motricité et la direction.

Après plusieurs mois de tâtonnements, la voiture est à peu près au point mais les premiers clients auront essuyé les plâtres et André CITROËN devra quitter son entreprise. Reste une voiture qui est aujourd'hui entrée dans la légende et dont les principes mécaniques de base servent

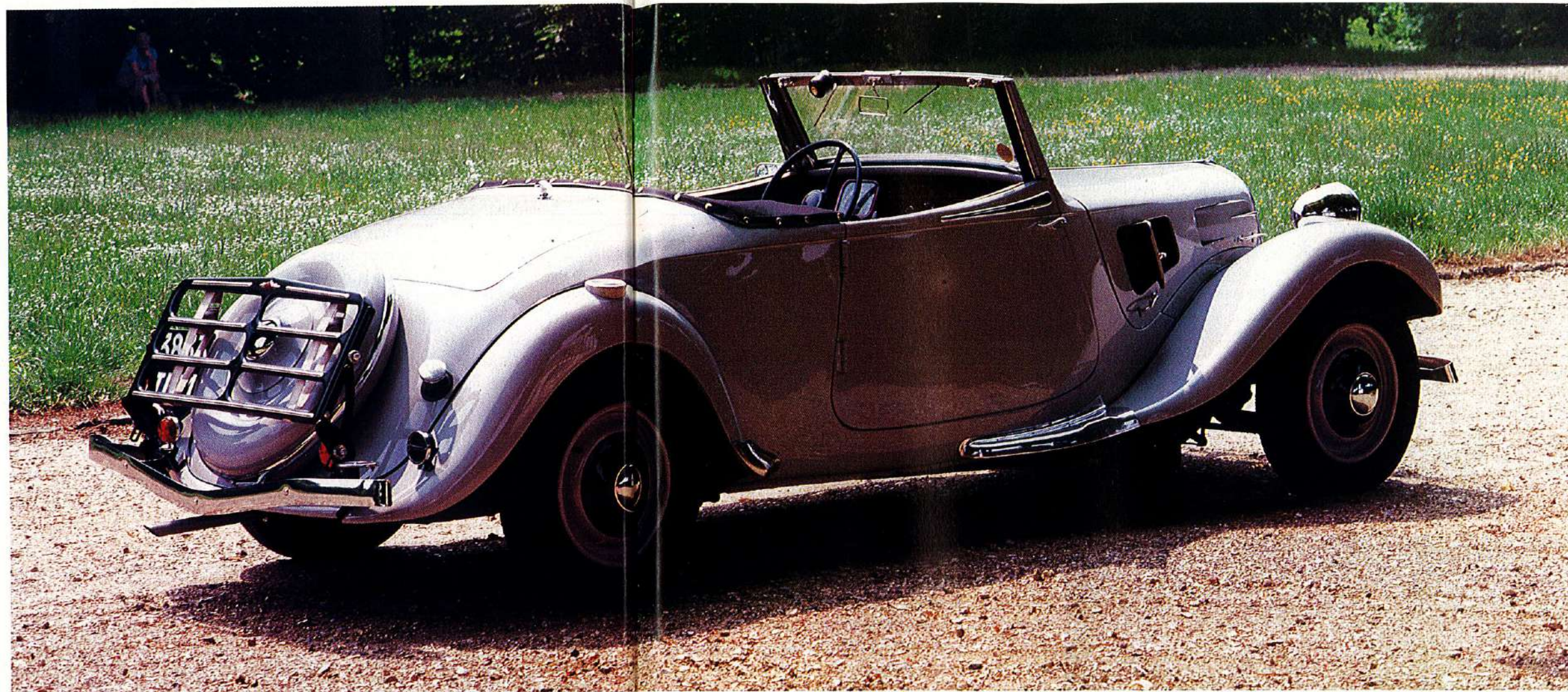
encore. Le cabriolet a été introduit en même temps que la berline et le faux cabriolet, comme c'était la coutume chez tous les grands constructeurs à l'époque. A ce sujet, il est bon de rappeler ici que le cabriolet décapotable s'est appelé, dans un premier temps, « roadster » car il avait un pare-brise amovible et un spider alors que le coupé était dénommé faux cabriolet (quand ce n'était pas carrément cabriolet). Il y a de quoi y perdre son latin. D'autant plus que l'appellation officielle de la décapotable est RPV Roadster Petite Voiture alors que celle du coupé est CPV Cabriolet Petite Voiture. Ce terme de Cabriolet fait référence à un terme plus ancien, car au temps des voitures à chevaux, un cabriolet était une petite voiture fermée.

Le pare-brise rabattable est l'apanage incontesté du Roadster, ainsi qu'un enjoliveur en alu situé en haut de la portière. Les ailes avant sont équipées de deux enjoliveurs Robri percés d'une longue fente qui servait à racler la boue des semelles de passagers afin de préserver la moquette... astucieux, isn't it !



La traction en elle-même n'est pas révolutionnaire, mais ce qui l'est, c'est la somme de techniques nouvelles qu'elle réunit : moteur flottant, traction avant, caisse tout acier, freins hydrauliques, suspensions à barres de torsion, et même, au niveau des prototypes boîte automatique hydraulique.

Cette dernière caractéristique n'ira pas loin pour cause de liquide pas vraiment au point. C'est Général Motors aux USA qui a sorti la première boîte « Hydramatic » sur l'Oldsmobile 1940.



De même le terme de spider ne vient pas de l'américain spyder qui correspond à un type de carrosserie mais à un terme du XIX siècle désignant un petit siège à l'arrière de certains carrosses et réservé aux serviteurs.

Au bureau d'études, le cabriolet avait été envisagé en version 4 places, capoté, sans spider. Mais à l'époque, la technique toute nouvelle de la carrosserie tout acier ne permettait pas encore cette disposition. La voiture se tordait dans tous les sens et ne tenait pas la route. La partie arrière formant spider sert donc de renfort un peu à la manière des arceaux des VW Golf d'aujourd'hui. De même, les premières études avaient envisagé d'équiper toutes les tractions d'une boîte automatique et ce, dix ans avant la première boîte américaine. Malheureusement, le liquide de l'époque n'était pas fameux, il bouillait dans les côtes et la voiture restait sur place. La boîte à trois vitesses de série a donc été étudiée à la hâte pour pallier à ce ratage.



La capote est stockée en vrac à l'arrière dans le tunnel, il faut au moins deux minutes pour la monter un peu à la façon d'un Teepee indien. Les arceaux ne sont pas solidaires les uns des autres et les compas s'imbriquent ensemble avec un système de tendeurs ; pour la note c'est : « peut mieux faire ».

L'intérieur tout en cuir rouge a été refait récemment. Il faut ouvrir les deux portes pour pouvoir basculer la banquette afin d'accéder au compartiment arrière où l'on peut entasser en gros... une brosse à dents !



Malgré tous ces problèmes de jeunesse, le cabriolet traction est bien né. Cinquante ans plus tard, il attire toujours l'attention et la sympathie de tous les autres automobilistes. Sa ligne est encore fluide et belle. Il n'a pas pris une ride.

Au volant, on peste un peu contre la boîte à trois vitesses qui nous semble bien désuète. Le levier de vitesse en forme de cuillère à soupe dépassant du tableau de bord n'est pas bien pratique et on est toujours assis comme dans une camionnette de livraison; mais ces défauts d'ergonomie qui sautent aux yeux aujourd'hui, se font vite oublier quand, pare-brise rabattu, les oreilles au vent, on file à plus de 100 km/h sans vraiment s'en rendre compte. La tenue de route est correcte et seule la direction est un peu lourde et les freins plutôt légers. L'un dans l'autre, c'est quand même une voiture moderne et tout à fait roulant dans la circulation actuelle.

Le roadster Citroën n'a été produit qu'à 4325 exemplaires environ, de 1934 à 1939, auxquels il faut ajouter une bonne centaine d'unités fabriquées ailleurs qu'à l'usine de Javel (Slough en Grande-Bretagne et Forest en Belgique). Environ 400 ont été recensés récemment par des passionnés de la marque. La traction fut une révolution, elle marque un tournant dans l'histoire de l'automobile avec pour la première fois au monde le passage de la motricité aux roues avant. Citroën était sans doute un génie et il a vu loin. Il a influencé toute la production automobile à tel point qu'aujourd'hui, les propulsions ont pratiquement disparu des catalogues.

Rien qu'à ce titre, le roadster 11 cv est une œuvre. Avec en plus sa facilité de conduite comparée à ses rivaux d'époque et son look indémodable, c'est un collector de premier choix.

MOTEUR

TYPE/EMPLACEMENT: 4 cylindres, longitudinal AV — ALEPAGE X COURSE: 78 x 100 mm — CYLINDREE: 1 911 cm³ — RAPPORT VOLUMETRIQUE: 5,9:1 — REGIME MAXIMUM: 3 800 tr/mn — PUISSANCE MAXIMUM: 46 ch — DISTRIBUTION: 1 arbre à cames latéral, deux soupapes par cylindre, culbuteurs — VILEBREQUIN: fonte, 3 paliers — ALIMENTATION: 1 carburateur solex 30 DHT — EQUIPEMENT ELECTRIQUE: dynamo 6 volts.

TRANSMISSION

MODE: aux roues avant — EMBRAYAGE: monodisque à sec — NB DE RAPPORTS: 3 — Rapport 1: 3,831 — 2: 2,127 — 3: 1,273 — Rapport de pont: 8 x 31.

CHASSIS

STRUCTURE: monocoque acier — SUSPENSION ARRIERE: essieu semi-rigide, barres de torsion transversales — SUSPENSION AVANT: indépendantes, barres de torsion longitudinales — FREINAGE AV et AR: tambours — DIRECTION: à crémaillère — PNEUMATIQUES: 165 x 400.

POIDS, CAPACITES

POIDS: 1 100 kg — RAPPORT POIDS/PUISSANCE: 23,9 kg/ch — CAPACITE HUILE: 4,5 l — CAPACITE RESERVOIR ESSENCE: 50 l.



Le Spider était au XIX^e siècle, un petit siège réservé aux serviteurs que l'on trouvait à l'arrière des carrosses. En 1937, c'était une petite ouverture pratiquée dans l'arrière de la voiture qui renfermait un petit fauteuil pas forcément confortable mais amusant. Pour des passagers lors d'une longue route entre le vent et les insectes, ça doit être galère... quand il pleut, c'est l'enfer.

BIBLIOGRAPHIE

Pour les passionnés de la traction, il existe plusieurs ouvrages traitant de la traction dans ses mille détails, au hasard, citons:

Les fabuleuses tractions, de Fabien Sabates prix: 55 f.
L'album de la traction, de Borgé et Viasnoff prix: 230 f.
La traction avant, de Daniel Pulboube prix: 103 f.
Le grand livre de la traction, d'Olivier de Serres prix: 350 f.
Toutes les Citroën, de René Bellu prix: 460 f.
Ces ouvrages sont édités par EPA.



La position de conduite s'apparente à celle d'un engin de chantier; on est assis sur une chaise, les jambes quasi pendantes dans un habitacle assez exigu. Il est vrai que la race humaine a grandi en 50 ans, mais aujourd'hui de telles erreurs d'ergonomie ne passeraient plus.

PRODUCTION

- 1934 environ 300.
- 1935 environ 500.
- 1936 7C: 237
11L: 164
11N: 86
- 1937 7C: 395
11L: 552
11N: 253
- 1938 7C: 71
11L: 671
11N: 219
- 1939 7C: 27
11L: 558
11N: 291
- 1941 11N: 1

Soit en tout 4325 cabriolets décapotables sans compter les trois 15/6 officiellement construites par l'usine Citroën. Les chiffres de production de 1934-1935, sont estimatifs car il n'existe pas d'archives officielles.

L'accessibilité au spider est amusante; il faut monter sur le pare-chocs, puis sur l'aile (d'où la petite rondelle en alu) et sauter à l'intérieur. Non-acrobates s'abstenir.

toutes jaguar
de seconde main
mais de 1^{ère} qualité
nous consulter...

Dubourg
AUTOMOBILES
S.P.R.L.



nous vous
sélectionnons
la voiture
dont
vous rêvez...



276 Rte. de Wasseiges
B. 5022 COGNELÉE-NAMUR
(sortie 13 NAMUR NORD)
Autoroute
Bruxelle - Luxembourg
Téléphone :
19/32/81/ 51 11 12
51 26 02