



# Le Petit Chevronné



La dernière traction sort d'usine : 11 B familiale - photo d'archive Citroën

MARS  
AVRIL 85

## Editorial

# T Tracas d'A Argent

Nous voilà déjà en Mars et chaque chevronné s'occupe à bichonner sa traction en vue des prochaines sorties de printemps qui arrivent à grands pas.

Pour le bureau, la préoccupation principale se trouve être un problème financier. En effet, depuis le début de l'année, notre trésorier ne cesse de sortir son chèque. Nous ne sommes plus en automne mais les feuilles " tombent " quand même; Il a fallu solder l'affaire des " fameux bijoux " dont les coups de coeur ont laissé un passif net de 2000 F. En outre, le problème du camion C 35 qui datait du cinquantenaire, n'était toujours pas réglé; là aussi un trou de 1400 F.

Notre trésorier tirait donc la sonnette d'alarme et, il fallait prendre une décision: demander un surplus de cotisation aux membres ? Difficile et gênant. Aussi l'idée d'organiser une " soirée disco " me fut conseillée par un ami. Sur le fond, cette idée laissait pas mal de chevronnés sceptiques. J'ai souvent entendu: ( cela n'a rien à voir avec les T/A - Je n'aime pas l'ambiance de ces soirées etc. ) La date du 2 mars fut tout de même retenue. Notre ami Soupey nous fit une affiche qu'il fallu coller à 200 exemplaires sur des cartons, lesquels furent posés dans Dijon et banlieues ainsi que dans tous les pays autour de Beaune.

La salle de Morey St Denis fut louée par Henri et, une dizaine de Chevronnés aidèrent à l'organisation de cette soirée. Cette dernière est maintenant terminée et, le chiffre total des recettes s'élève à 12300 F, ce qui devrait dégager un bénéfice pour le club de l'ordre de 6000 à 7000 F.

Notre trésorier à le sourire.

J'aimerais ici remercier ( en dehors des membres du bureau) plus particulièrement: Patrick Gaudillière et nos amis de Beaune ( pour la pose des affiches dans toute la région beaunoise ) Dominique Jeanpetit - Patrick Mangin - Christian Cochois et Roland Lelojet pour le sérieux coup de main ( de balai et de serpillière ) donné lors de cette soirée.

Cette affaire étant réglée et les finances du club étant sur rails, je vais maintenant m'occuper de l'organisation de la sortie du Jura qui aura lieu le dimanche 14 avril prochain.

En conclusion de cette soirée, il a été décidé ( en accord avec le trésorier ) qu'une participation sous forme de " chèque essence " serait octroyée par le club à chaque traction participant à certaines sorties ( pas toutes malheureusement ) de l'année 85 qui, je l'espère verra de nombreux " capots noirs " sillonner les routes de notre belle région.

J. Gauthronnet

## Sommaire

Editorial du Président.

T.A. et nombre d'or.

HZ Story. Courrier de la Réunion.

Evolution 34-57. Création d'un club ID-DS.

L'émouvante histoire de la 4653 QD 5.

4 vitesses pour votre T.A.

Technique: à propos de freins...

Rétromobile 1985.

Sortie dans le Jura du 16 Juin (programme)

Restauration: dossier peinture.

Calendrier. Petites annonces.

# TA ET NOMBRE D'OR

L'article suivant est extrait du courrier des lecteurs du journal "Le Pelerin", et nous a été communiqué par Alain RIBIERE.

"S'il est justement nécessaire d'insister sur les innovations techniques révolutionnaires de la "TRACTION", il convient de faire remarquer que cette voiture fût la première, et la seule, à être imaginée, dessinée et exécutée, formellement, selon les tracés régulateurs, les lois d'harmonie - le nombre d'or (\*), le pentagone (l'angle de  $72^\circ$  au chevron de la marque sert de module directeur à la forme d'ensemble aussi bien qu'aux détails), les rythmes et proportions naturels qui ont permis la réalisation à travers les siècles - du "triangle égyptien" aux tracés géométriques des Grecs, des calculs des bâtisseurs gothiques aux recherches des grands renaissants (Italiens, Dürer, etc). Férés de perspective et de "Divina proportione" de tant d'oeuvres d'art capitales et universelles.

Les lois qui gouvernent l'expression visuelle et figurative sont fondamentalement liées à celles des sciences physiques, biologiques et mathématiques. De plus, l'automobile, par sa structure enveloppante, et le fait qu'on habite, n'entre-t-elle pas dans la catégorie de l'architecture et dans celle de la sculpture? Rien n'empêche donc qu'elle appartienne à l'histoire de l'art. C'est là un aspect que trop de constructeurs négligent, malheureusement, en mettant sous nos yeux trop de formes peu naturelles, trop de proportions ne s'accordant pas avec les rythmes et proportions de la nature vivante. Or, une voiture, est-ce justement autre chose qu'un "mobile", un objet quine se réalise qu'en mouvement? Et dont la structure apparente prolonge et manifeste la réalité de l'homme, à la façon, en quelque sorte, du cheval indissociable, autrefois, du cavalier qui le montait et avec lequel il ne faisait qu'un, une nouvelle chose autre que la simple addition de l'un à l'autre " M. H.L. (Vienne)

(\*) Le nombre d'or fût à la fois symbole cosmologique, formule magique et clef de diverses constructions géométriques utilisées en architecture. Il a inspiré nombre de chef-d'oeuvres de la sculpture et de la peinture.

# HZ story ou le Tub de l'été

"Où le TUB rajeuni reprends du service..."

Avant le grand départ, je m'offre le luxe d'une sortie avec les Tractions, on m'accueille et on m'admire: c'est trop!

...Mais je n'ai pas bien compris pourquoi les badauds qui admiraient les Tractions m'ont ignorés. Ils ont du penser que j'étais là par hasard, mais non: je suis un vieux, je suis venu avec elle ce n'est pas l'épicier!!

Le soir, de retour à Dijon, ça devient sérieux: Lunettes et le Gros me chargent, ils installent un petit nid douillet avec les matelats dans le fourgon, pour les enfants. Après un dernier plein et un coup d'oeil sur la carte, c'est le départ direction Lyon.

Vers 20 H 30, aux environs de Villefranche, on s'arrête pour dîner et coucher les enfants. Les rideaux sont tirés, je me sens tout ému de devenir une nursery roulante, je vais essayer de ne pas les secouer. Lyon est dépassé sous un violent orage vers 22 H 30, je me ravitaille et je poursuis ma route vers St-Etienne à une vitesse moyenne de 75/80 Km/H.

Le Gros est satisfait de ma consommation et de mon éclairage, et même de mes performances en côte où, ronflant à fonds de 2ème entre St-Etienne et Le Puy, je redouble les gros bahuts qui se traînent à 30 après m'avoir dépassé à près de 100 Km/H sur l'auto-route... Le Puy, Langogne, un arrêt Essence-Dodo à Mendes et, à 8 H du matin un dernier Causse franchi, nous descendons dans les gorges du Tarn à Ste-Enimie, où nous déjeunons.

Après quelques recherches, nous découvrons le camping au beau milieu des gorges. Le Gros me décharge, monte la tente, puis m'ausculte: voici l'heure des bilans!

550 Kms parcourus à 55 de moyenne arrêts déduits, consommation 12 L/100, j'ai une petite fuite d'huile bénigne, je sens que le Gros voudrait bien m'étriper pour la rechercher, mais il m'ennuie et puis on est au camping...ça ne se fait pas dans ces lieux, restons dignes!.. Tout le monde est ravi du voyage et de la beauté des lieux que nous découvrons, moi aussi: je n'étais jamais allé aussi loin. Je passe quelques journées tranquilles sous de jeunes peupliers: le Gros s'installe dans le fourgon avec le petit rouquin son fils. Barbecue, baignades, promenades: c'est les vacances!

Lunettes et le Gros ont cependant essayé de persuader le petit rouquin de coucher sous la tente et de laisser la place à sa mère, mais le petit n'a pas accepté, trouvant le fourgon plus confortable. Le Gros était un peu déçu: je me demande pourquoi...

J'ai fait plusieurs ballades à Millau, sur la corniche des Cévennes à Alès, dans les gorges et sur les Causses avoisinants, sans le moindre ennui, gravissant en 2ème des côtes en lacets de 12 à 18 % parfois durant plus d'une dizaine de Kms sans chauffer... Comme le dit le Gros, si je ne consommais pas plus d'essence que d'eau, ce serait bien. Il est vache: je me contente de si peu!..

On est même allé à la mer, à Palavas, sous un soleil de plomb par un itinéraire pas piqué des vers..signé le Gros! Il ne voulait pas passer par le Larzac: tu parles, sur le Larzac, il n'y a ni tanks ni moutons, c'est une vraie autoroute... Ce jour-là, il faisait près de 40°, de nous deux c'est le Gros qui a le plus sué. Il devrait me faire plus confiance, je ne suis pas une R 16 pour chauffer à chaque côte!..

Mais, malgré tout, il est content: je suis le plus vieux HZ qu'il aie vu sur les routes du Sud, excepté un conscrit qu'utilisait un marchand de Pizzas.

Les meilleures choses ayant une fin et la pluie ayant fait son apparition, nous avons repris la route de Dijon sous le brouillard

de Langogne au puy, où je me suis payé un givrage; sous la pluie en suite, jusqu'à Lyon, de nuit les enfants couchés à l'arrière au calme et au chaud. J'ai roulé comme un grand sans problèmes: juste une ampoule de phare grillée. Par contre, j'ai trouvé que le Gros consommait beaucoup de café.

Après un séjour à Dijon, je suis retourné à Nolay pour une ultime semaine de vacances, auparavant le Gros avait retiré mes rideaux: ça sent la grange et l'hibernation... Je ne lui en veux pas, depuis le temps qu'il pleure sa Traction!!!

Maintenant, je sommeille, bâché, dans le noir, revant aux paysages vus et aux prochaines vacances où l'on repartira ensemble.

Et puis, n'est-ce pas une retraite enviable que d'être un véhicule de loisirs après avoir été si longtemps un obscur utilitaire?

HZ  996 CL 21

(propos recueillis par S. DOMATTI)

## COURRIER

*"Lettre de la Réunion"*

" Chers Amis Chevronnés,

Je profite de l'envoi de ma cotisation pour vous souhaiter une bonne année et longue vie à notre Club qui entame sa cinquième année.

Quant à moi, je suis toujours sur mon île, et fais partie du Club de "L'Auto-Longtemps" de la Réunion, qui me permet de ne pas perdre la main et de rouler en Traction-Avant...

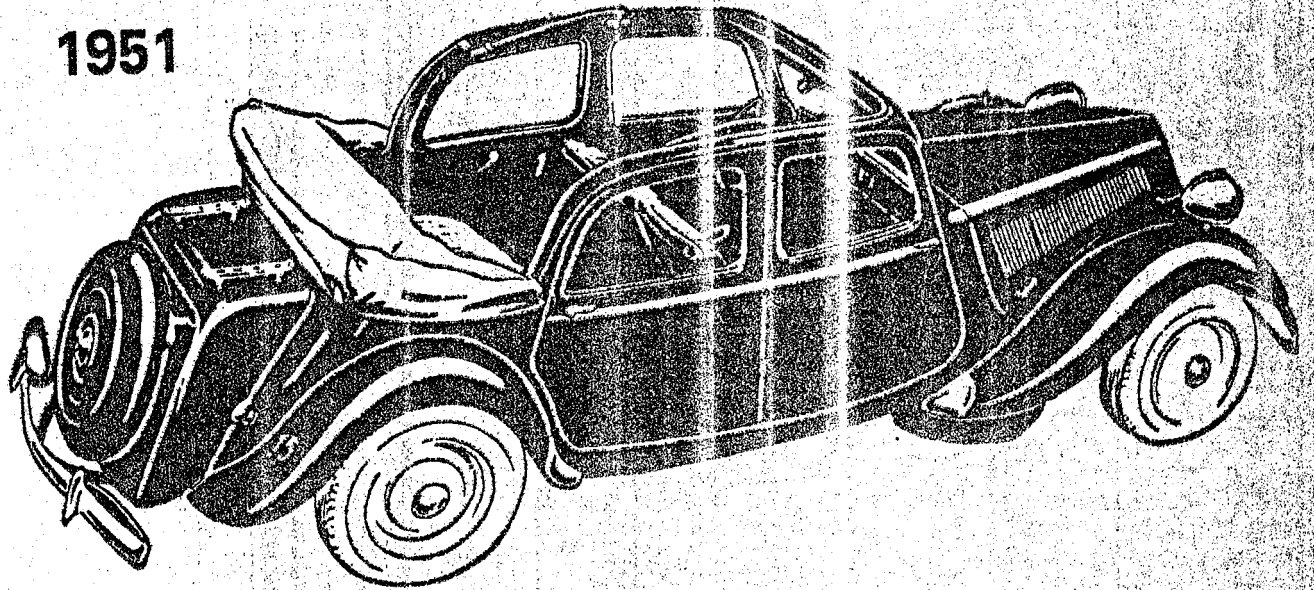
Meilleurs sentiments tractionnistes,

Jean-Marc TREXON "

(Dit "Nounours", l'homme à la casquette)



1951



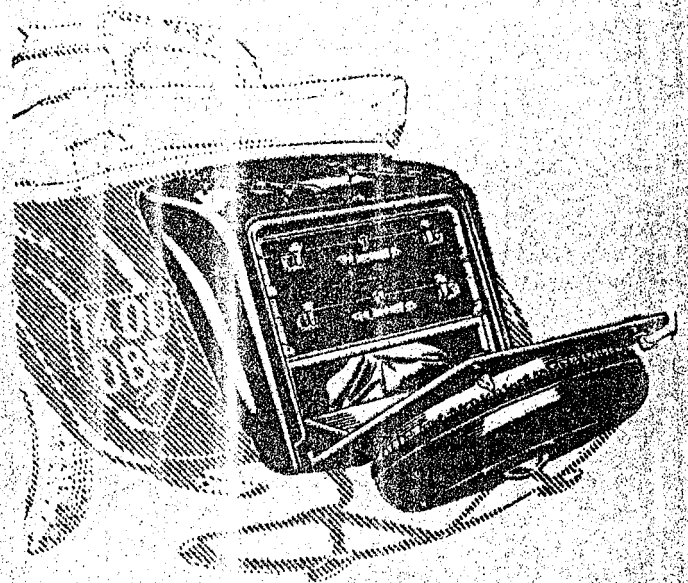
Les DÉCAPOTABLES et MALLÉS  
"A.E.A.T."

POUR TRACTION AVANT  
*ont fait leurs preuves depuis 1937*

**Ets ANSART  
et TEISSEIRE**  
41, Rue Ybry, 41  
NEUILLY-sur-SEINE

(Seine)

Téléphone : MAILLOT 97-08





# EVOLUTION 1934-195

2<sup>e</sup> partie

## 1938

Janvier 1938

A partir du 10, montage des nouvelles ailes "larges".  
A partir du 17, montage des roues "pilote" sur les berlines.  
En effet, les familiales ne seront équipées en "pilote" que vers le 15 Avril. Notons que depuis fin 1937, les familiales n'ont plus des portières "symétriques" mais des portes Ar. échanrées comme les autres modèles.

Mars 1938

Adoption d'un système de verouillage des vitesses.

Avril 1938

Sortie de la "11 C" commerciale, sur la base de la familiale.  
(Note: 2 modèles de pré-série ont été produits en 1937.)

Novembre 1938

Montage d'un manchon de chauffage.

Le faux-cabriolet, qui a pris en 1938 la dénomination "coupé" est très peu construit (139 exemplaires au total pour les 7 C, 11 BL, 11 B). Le "coupé 7" cesse donc d'être fabriqué en Septembre, le "11" en Octobre... (Ce qui fait que le Coupé à roues Pilote n'apparaît sur aucun catalogue!).

La toute nouvelle "15 cv /6 cyl", qui devait apparaître en Octobre 1937 (D'où l'adoption sur les 11 B de la calandre avec trou de manivelle oblong, standardisé avec celle de la "15") n'était pas parfaitement au point. Les Michelin, désirant éviter les problèmes de 1934, repousse cette présentation jusqu'à Juin-Juillet 1938. Les 50 premiers modèles ont le capot et les ailes en aluminium, solution abandonnée pour des raisons de coût.

moteur: 6 cylindres en ligne. 78 X 100.

2867 CC. 76 CV à 3800 t/mns, 16 CV fiscaux.

vitesse: 125 Km/H.

# 1939

## Janvier 1939

Nouvel encadrement de sélecteur de vitesses, rectangulaire à chiffres romains (AR, I, II, III).

## Février 1939.

Insonorisation améliorée, suppression du contreplaqué dans la porte de malle arrière.

A la fin du mois, apparition de la "7 Eco" qui conserve les mêmes performances que la "7C" en consommant 10 % en moins.

## Mars 1939.

Le 10 Mars: montage sur les 11 du nouveau moteur "Perfo", qui permet une augmentation de vitesse de 10 Km/H sans augmenter la consommation. (Puissance 56 CV à 3800 t/m).

Avec la roue "Pilote" et le moteur "Perfo", la traction est devenue une très bonne voiture, rapide, fiable et sûre...

La "15/6" commence sa carrière régulière début 1939. En février l'usine annonce une "15 Familiale" qui apparaît en Mars.

Un unique cabriolet est assemblé en Mai...

# 1940

Suite aux événements que chacun connaît, la production se trouve évidemment très ralentie. La 7C, identique au modèle 1939, est produite à 1200 exemplaires, la 11 BL à 4500 exemplaires, la 11 à 1950 exemplaires. Notons qu'il est assemblé une limousine en Janvier et une série de 180 berlines dites "spécial peluche" avec une sellerie comparable à celle de la 15 (D'après O. de Serres)

La 15 est produites à 25 exemplaires (21 berlines, 4 familiales) avec désormais les chevrons SUR la calandre. Sa production cesse alors pour n'être reprise qu'en 1946.

# 1941

En 1941, la "7C" est produite à 154 exemplaires. En juin, la production des "7" cesse définitivement.

La fabrication de la 11 continue à cadence réduite: environ 2000 "11 BL", 328 berlines "11 B", 1 cabriolet "11 B" et 350 commerciales. Au tarif d'octobre 1941, les T.A. sont proposées au choix "sans pneus" ou "avec 4 pneus" (seulement!)

# 1942

L'usine assemble 3 "11BL" en Juin, 1 "11B Familiale" en février, plus quelques châssis d'utilitaires, un TUB et une ambulance...

Ici s'arrête la productions des tractions "Avant-guerre".  
(Sylvain DOMATTI. Bruno OUDRY)

## NUMÉROS DE SÉRIE 1938-1942

- 7 C : 204 301 à 210 500, soient 6200 théoriques, en réalité 6245. La série "Pilote" débute au numéro 204 801. 71 cab., 21 Fx-cab.
- 11 BL : 386 001 à 422 400, soient 36400 théoriques, en réalité 36526. La série "Pilote" débute au N°387 600. 671 cab., 81 Fx-cab.
- 1938 11 B : 127 301 à 139 200, soient 11900 théoriques, en réalité 12018. La série "Pilote" débute au N° 127501. 219 cab, 37 Fx-cab.
- 11 C : 290 000 à 291 191, soient 1191 voitures, dont 2 assemblées en 1937. Les commerciales étant considérées comme des "utilitaires" sont numérotées à part.
- 15/6 : 680 000 à 680 090, donc 90 berlines.

- 
- 7 C : 210 501 à 21200, 1382 avec ancien moteur.  
212 001 à 218 600; "7 Eco". 6600 théoriques, 6738 en réalité.
- 11 BL : 422 401 à 450 000, donc 27660 théoriques, mais 27473 réellement. "Perfo" à partir N° 428 601.
- 1939 11 A : 139 201 à 152 350. 13150 théoriques, 12916 réelles.
- 11 C : 291 192 à 292 669. 1478 construites.
- 15/6 : 680 091 à 292 000 d'après l'usine, mais des 15/6 1939 ont des N° atteignant 292 400...  
2309 voitures: 1818 berlines, 277 familiales, 213 limousines...et 1 cabriolet!
- Production des cabriolets: 27"7C", 558"11BL", 291"11B", 1"15/6" soit un total de 877.

---

NOTE: Les chiffres "théoriques" sont ceux calculés d'après les numéros de série. Les chiffres "réels" sont ceux donnés par les registres de l'Usine, cités par Olivier de SERRES dans son "Grand livre de la Traction Avant" (Editions E.P.A.)

1940

7 C : 218 601 à 219 800, 1200 voitures.  
11 BL : 450 001 à 454 500, 4500 théoriques, 4415 réelles.  
11 B : 152 351 à 154 300, 1950 théoriques, 1863 réelles.  
11 C : 292 670 à 293 211, 542 produites.  
15/6 : L'usine produit en Janvier/Février 21 berlines  
et 4 familiales. La production cesse alors, et ne  
reprendra qu'en 1946.

Cabriolets: aucun cabriolet n'est construit en 1940.

---

1941

7 C : 154 37 Eco" construites de Janvier à Juin.  
Ici stoppe la carrière de la "7" qui ne reparaitra  
pas après la guerre.

11 BL : 2038 de Janvier à Novembre.

11 B : 328 de Janvier à Juillet.

11 C : 293 212 à 293 561, 350 construites de Janvier à  
Octobre.

Cabriolets: 1 cabriolet "11 B".

---

1942

11 BL : 3 berlines en Juin.

11 B : 1 familiale en Février.

Cabriolets: Néant. Le cabriolet disparaît de la série, il  
ne sera pas repris après guerre. Un seul cabriolet,  
un "15/6", sera assemblé en 1946 (Voir à cette  
date).

---

### ADDITIF: Chiffres de productions des familiales et limousines 1936-1942

Familiale sans malle ouvrante : 2  
1936 "" avec malle ouvrante : 1038 TOTAL: 1040  
Limousine sans malle ouvrante : 22  
"" avec malle ouvrante : 1467 TOTAL: 1489  
En plus: 2 Taxis (Mai), 1 coupé de ville 5places (Février)

---

1937

Familiales : 1649

Limousines : 2400 (Appellation Usine: Conduite intérieure  
5/6 places)

---

1938

Familiales : 2315 (appelée "Limousine-Familiale")

Limousines : 2544 (appelée "Limousine")

---

1939

Familiales : 3029

Limousines : 2136

---

1940

Familiales : 271, jusqu'en Mars.

Limousines : 1 en Janvier.

---

1942

Familiale : 1 en Février.

# L'émouvante histoire de la



C'est en pleine période de la guerre 1940-1945 qu'a vécu cette voiture : TRACTION CITROEN II BL noire immatriculée 4653 QD 5. Ce modèle atteignait déjà environ 125 km/h.

Appartenant à une société de MACON, cette voiture avait un rôle bien particulier puisqu'elle était réservée à la conduite des Officiers Français dans les divers postes de la ligne de démarcation.

Ensuite elle a été attribuée au service inter-zone des laisser-passer Français. Son conducteur prenait les demandes de "laisser-passer" dans un bureau prévu à cet effet à TOURNUS et les acheminait vers un même bureau, Allemand cette fois ci, situé dans un immeuble à CHALON-sur-SAONE entre l'HOTEL TERMINUS et le GARAGE PEUGEOT. Elle faisait la navette deux fois tous les jours.

C'est bien sûr pendant ces dernières fonctions que cette voiture a connu bien des péripéties car comme toute voiture elle comportait de



nombreuses cachettes. Le conducteur était fouillé régulièrement, mais le véhicule était passé au crible. Le conducteur de cette TRACTION qui m'a précédé dans ces mêmes fonctions, a été déporté, et malheureusement n'est jamais rentré chez lui.

On peut se demander maintenant ce qu'est devenue cette TRACTION. Le conducteur ayant été "invité" par le S.T.O (Service du Travail Obligatoire en ALLEMAGNE) et s'y étant dérobé, bien des tristes tâches ont pu être réservées à cette voiture : réquisitionnée par les Allemands ? empruntée par les FFI (Force Française de l'Intérieur) ?

Peut-être a-t-elle fini en fumée.... ?

---

## **IDéale DS**

# **CRÉATION D'UN CLUB DS A DIJON**

Nous avons reçu de Mr Michel BERTET un avis nous signalant la création à Dijon d'un Club "DS Citroën".

Il s'agit en réalité d'une section régionale du Club national "IDéale DS".

Ce nouveau club est destiné à regrouper et aider tous les propriétaires d'ID et DS amoureux de leurs voitures.

Leur première sortie, destinée à la promotion du club sur la place de Dijon, aura lieu le Dimanche 21 Avril.

Une concentration nationale est prévue pour Septembre.

Les personnes intéressées peuvent prendre contact avec:

Michel BERTET

Bévy 21220 Gevrey Chambertin.

Tel : (80) 61.43.31

ou (81) 82.18.50

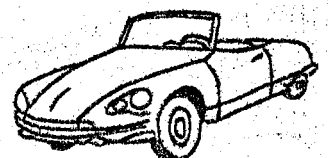
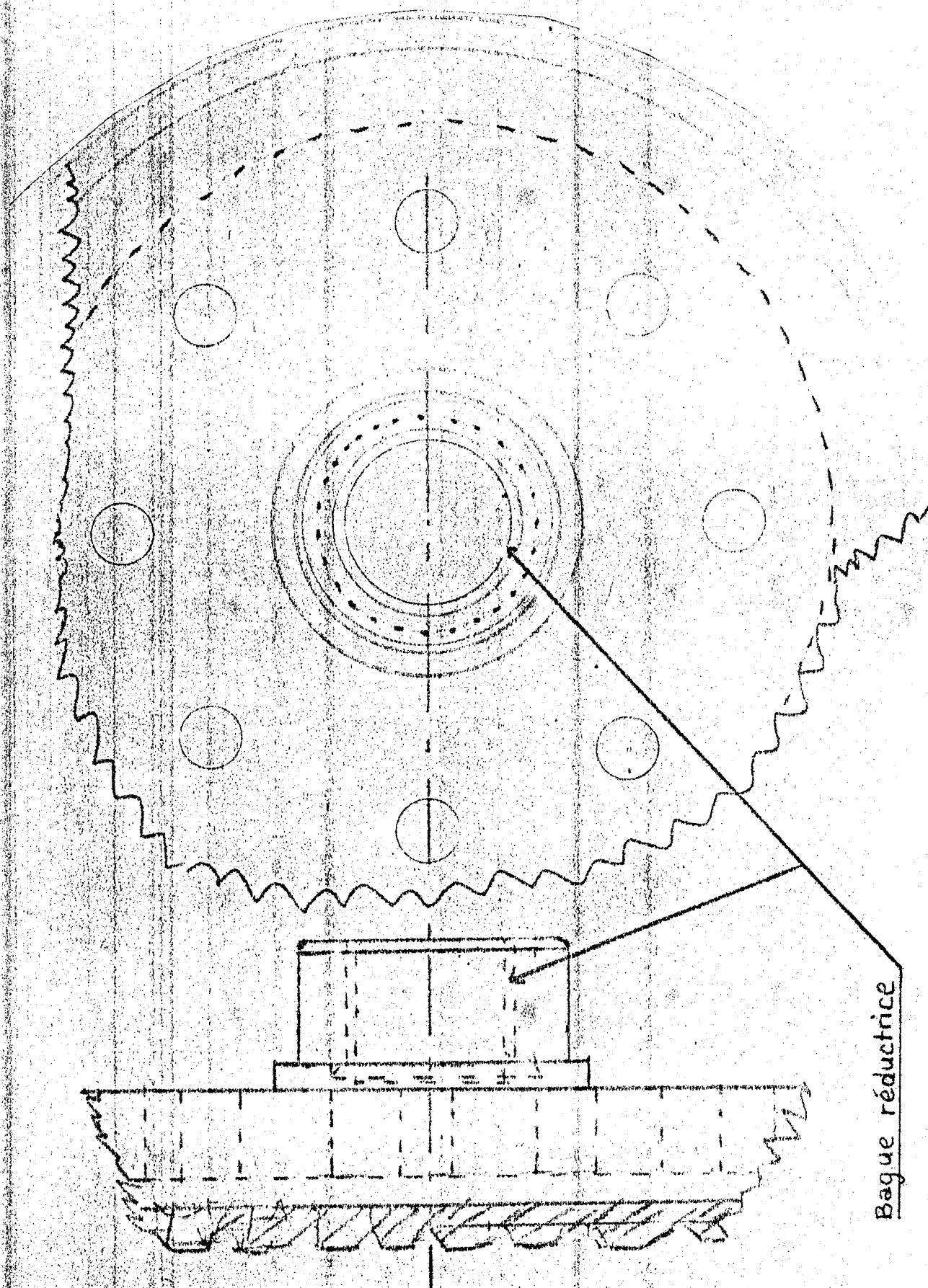


FIGURE N° 1



Bague réductrice

Couronne du différentiel



# 4 vitesses pour votre TA

Je vais dans ce numéro commencer a vous expliquer comment adapter une boîte 4 Citroën sur votre T.A.: une 11 boîte 4 vitesses, avec ou sans moteur de "guêpe", quel pieds!

Niveaux consommation et vitesse de pointe:

\*\*\* Moteur 11D, sur 11 BL, 8/9 L aux 100 à 90 Km/H.

Vitesse de pointe: 140 chrono...

\*\*\* Moteur ID 19 gonflé DS 19: 7/8 L de super à 90.

Vitesse de pointe: 162 Km/H chrono !!!

.....

Il faut tout d'abord trouver une boîte complète.

Il en existe 2 types:

\_ De 1957 à 1962, avec 3 rapports synchronisés.

\_ De 1962 à 1966, avec les 4 rapports Synchronisés. C'est celui que j'ai donc utilisé sur ma 11 BL 1955.

(Depuis Septembre 62, les ID 19 sont équipées d'une boîte portant sur le carter le N° DF-331-1e )

Le premier travail est de libérer la boîte de ses disques et étriers de frein, avec les 2 supports alu en forme d'escargot.

Puis déposer le couvercle, là où est le sélecteur, désaccoupler le carter d'embrayage du carter de boîte pour faire l'autopsie de la pignonerie et remplacer les pièces défectueuses .

ATTENTION !!! Au moment de déposer le différentiel, repérer le

nombre, l'ordre et l'emplacement des cales de réglage du couple conique, et l'orientation de la couronne dans son carter. Cela vous évitera de vous retrouver avec

4 vitesses en marche arrière, comme sur les chars italiens

Une fois cette opération terminée, désaccoupler le différentiel de la couronne (qui sera conservée). Le différentiel laissera place à celui du 11 "Perfo" ou "D". Pour l'adaptation de celui-ci, il est



Par la même occasion, fabriquer un support pour la dynamo, qui prendra place sur la fixation de la pompe HP.

Raccourcir la tringle de commande entre la fourchette et le palonnier d'embrayage, qui devra d'ailleurs être modifié suivant le câble d'embrayage et le type de la voiture (B ou BL) choisie. En ce qui me concerne, j'ai utilisé un câble de CX.

Un conseil: pour une BL d'après 1953, la pédale d'embrayage devra être modifiée de façon à ce qu'elle commande directement le câble, et supprimer le palonnier extérieur côté moteur. Vous comprendrez plus tard pourquoi...

Il y a une assez importante transformation à faire pour la fixation du moteur, surtout dans le cas d'une BL. Le carter d'embrayage de la BL/ID étant 25 mm plus court que celui de la 11, il est nécessaire de ravaner le moteur en modifiant ses supports, d'où la suppression de la commande extérieure d'embrayage qui gêne le passage du tube de graissage de la culasse et du carter de distribution.

De même il faut rallonger de la même valeur l'arbre de commande de la poulie de la pompe à eau et de la dynamo, de façon à ce que les trois poulies s'alignent. Pour cela, il existe deux solutions:

- 1) Rallonger l'arbre d'ID par soudure d'un prolongateur qui sera usiné
- 2) L'arbre étant entainé par l'arbre à cames grâce à un manchon, cannelé coté arbre à cames mais emmanché lisse à la presse sur l'arbre de la poulie, il est possible de le faire coulisser à la bonne cote par dilatation (chalumeau) et de le souder pour supprimer le patinage. Il faut supprimer par meulage la butée de roulement sur l'arbre. (Fig.3)

nécessaire de faire tourner et monter une bague réductrice dans l'axe de la couronne, car l'arbre cannelé des planétaires du différentiel de 11 sont de diamètre inférieur à ceux de l'ID (fig.1).

NOTE: Faire monter la bague par un tourneur-ajusteur.

Donc, la bague montée, le différentiel remonté sur la couronne, on peut raccoupler à l'ensemble du carter. Les 2 carters de sortie de cardans DS doivent être usinés, et tournés et adapter une bague qui recevra les joints Spi (Fig.2).

Ces carters prêts, remonter le couple conique sur le carter de boîte, avec les cales de réglage (Les cales du côté de la couronne ne devrait pas changer). Faire un montage à blanc avec les 2 carters de sorties de cardans, pour calculer le jeu latéral et d'entredents du couple. Le jeu se règle avec des cales de différentes épaisseurs que l'on peut encore trouver chez Citroën.

Une fois tout cela terminé, on peut définitivement remonter la boîte. Cette opération demande beaucoup de précision et d'attention car il en va de la longévité de vie de la boîte.

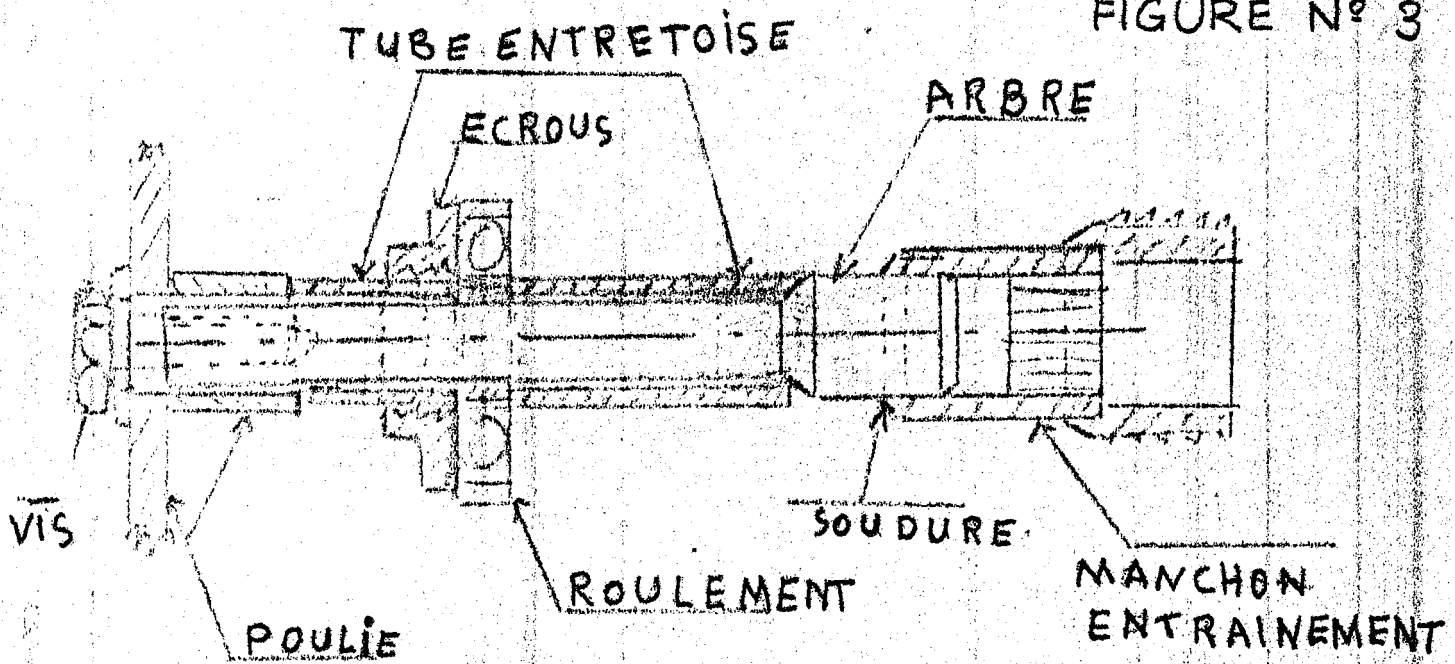
Pour la question de l'embrayage, pas de problèmes si le moteur est un ID. Pour ceux qui conservent le "11", il faut récupérer le volant moteur d'ID et y faire mettre des douilles dans le trous de fixation, les vis ID étant de plus gros diamètre que celles du vilebrequin 11 D. Quant au PERFO, je n'ai jamais essayé...

Ne pas oublier de faire alléger le volant, qui est plus lourd d'environ 500 à 800 grammes.

On peut essayer d'adapter le disque d'embrayage ID dans le volant de 11, et changer le roulement de support du pignon à queue de la boîte ID. Récupérer celui de l'ID.

La fourchette d'embrayage doit être légèrement modifiée dans la partie extérieure de la boîte: il faut la cintrer à l'aide d'un chalumeau, de façon à laisser passer la courroie du ventilateur.

(La dynamo étant à droite sur une 11, à gauche sur une ID ...)



Cela terminé, faire une entretoise pour maintenir la poulie dans l'alignement des autres, à l'aide d'un tube ou mieux en sciant à la longueur le tube d'entretoise de la boîte 11 Perfo si vous l'avez. Pour ce qui est de l'arbre de la poulie d'entraînement de pompe à eau, il faut simplement garder l'arbre de la boîte de 11 et mettre une entretoise devant le roulement, pour le tenir aligné.

(à suivre)

**REDA** LA BOÎTE A 4 VITESSES  
 POUR TRACTION AVANT **CITROËN**  
 se monte en quelques heures

3 VITESSES SILENCIEUSES ★		4° Surmultipliée ★
2 VITESSES Synchronisées		130 km. à l'heure en 4° 100 km. en 3°

ÉCONOMIE D'ESSENCE

**REDA** 179, rue des Fauvelles, COURBEVOIE  
 Tél. DEF. 16-51

AVEC LA  
**BOITE 4 VITESSES**

**DURIEZ**



AURA LES PERFORMANCES D'UNE

**15**

ET LA CONSOMMATION D'UNE

**7**



# TECHNIQUE

Nous avons reçu de Pierre AUGRAS la note suivante:

"Pour ceux qui ont des problèmes sur leurs freins de "11" (à l'avant), voici peut-être la réponse:

Je pense que vous le savez, toutes les T.A/ 3 et BL sont équipées de 4 freins à tambours de  $\varnothing$  différents: grand devant, petits derrière. Ce contrairement aux familiales et commerciales qui ont 4 grands tambours, ou aux 7 qui en ont 4 petits.

Pour les B et BL, qui dit diamètres différents dit cylindres de roues différents, sinon bonjour les fuites. Si vous montez à l'avant des cylindres de roues AR, chose que beaucoup ont faits d'après ce que j'ai entendu, le résultat inévitable est l'apparition de fuites. Il convient d'ailleurs de rectifier les références données dans le catalogue "Pièces détachées" du Club.

REFERENCES: BERLINES 11 B.BL: AV Ref. 621 690 (SB 2 AR)

AR Ref. 621 169 (HY AR)

Familiales et 11 C: AV Ref. 621 690 (SB 2 AR)

AR Ref. 621 004

Pour les "7" : AV Ref. 621 180

AR Ref. 621 169 (HY AR)

Nota: pour tous modèles, un seul type de maître cylindre:

Ref. RS 5724800

(Le "Catalogue Pièces Détachées" donne comme références:

Pour les 11: AV Ref. 621 180

AR Ref. 621 004 )

# CITROËN



# RETRO MOBILE

# 1955-1985

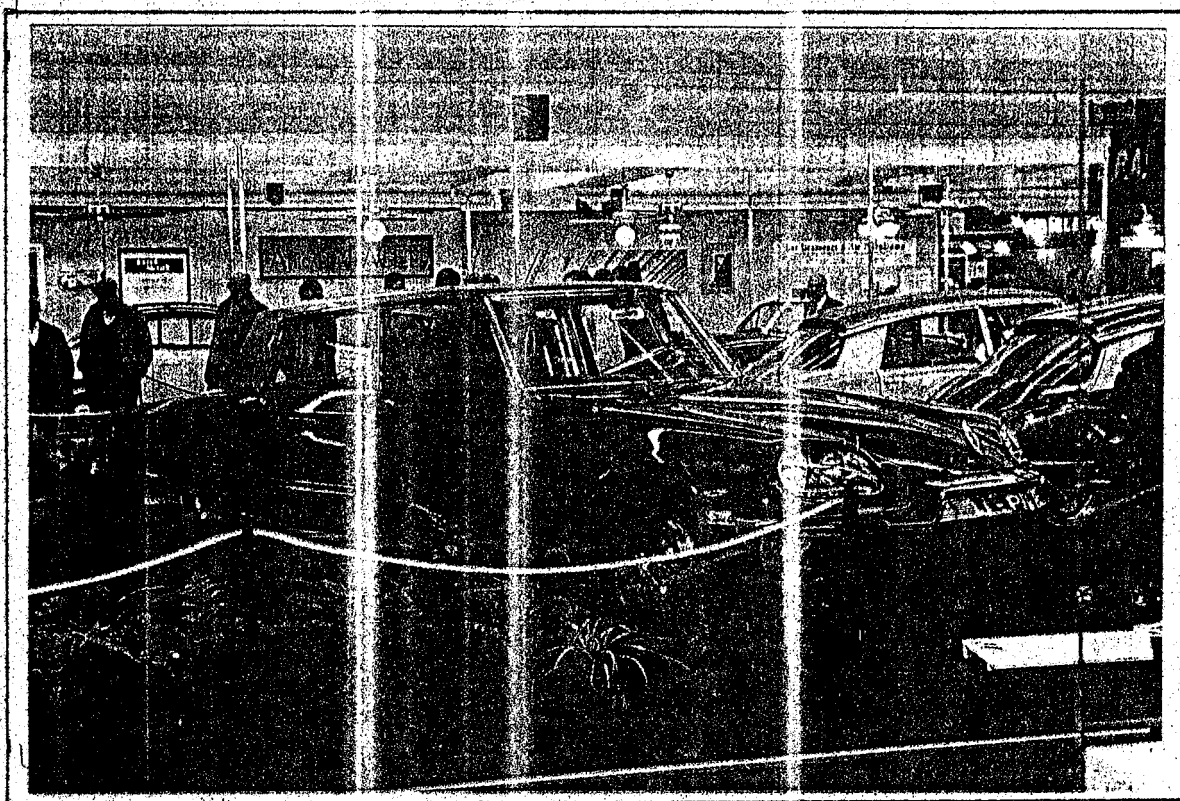
# DS

(Texte et photos: B. OUDRY)

"RETROMOBILE 1984" avait été marqué par la magnifique expo CITROEN pour ses "50 ans de traction avant".

"RETROMOBILE 1985" était également une grande fête citroëniste, puisque sur un stand identique l'Usine fêtait les 30 Ans de la fameuse DS. Bien sûr, d'autres très belles voitures étaient exposées. Citons les MAYBACH, BUGATTI, PANHARD, TALBOT, etc...

Sans oublier quelques curiosités (camion FWD de 1917, LATIL traction avant de 1899, PACKARD carrossée en yacht par exemple) et



les pièces détachées, parfois fort rares, témoin ce phare de... "22"!!!

Mais nous ne présenterons ici que quelques DS:

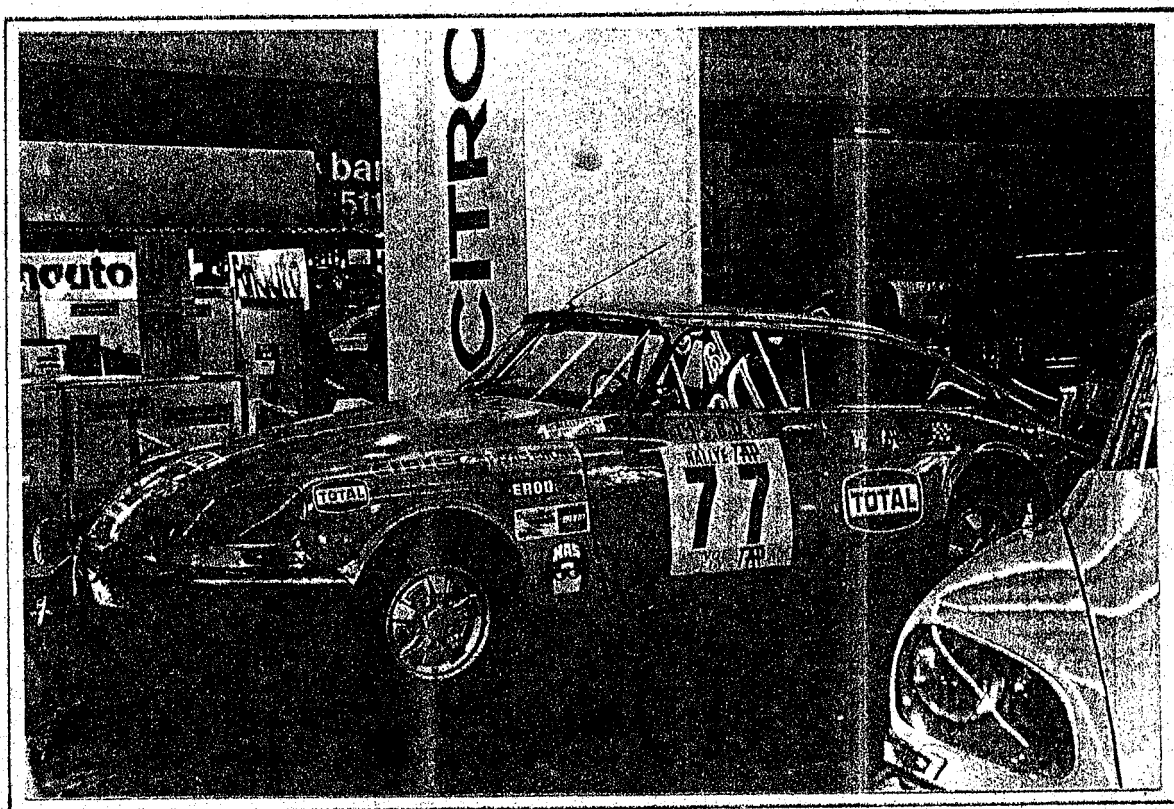
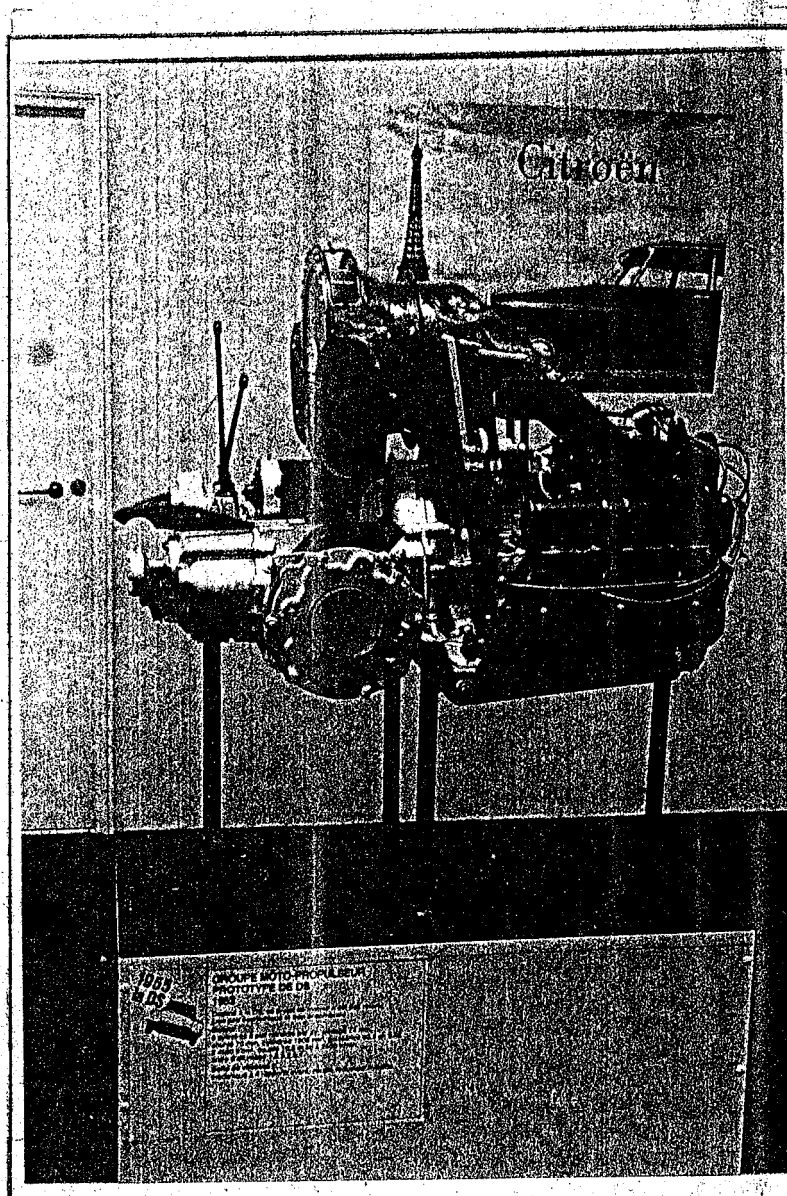
\*\* "1 PR 75" voiture carrossée par FRANAY et CHAPRON pour l'Elysée en 1968.

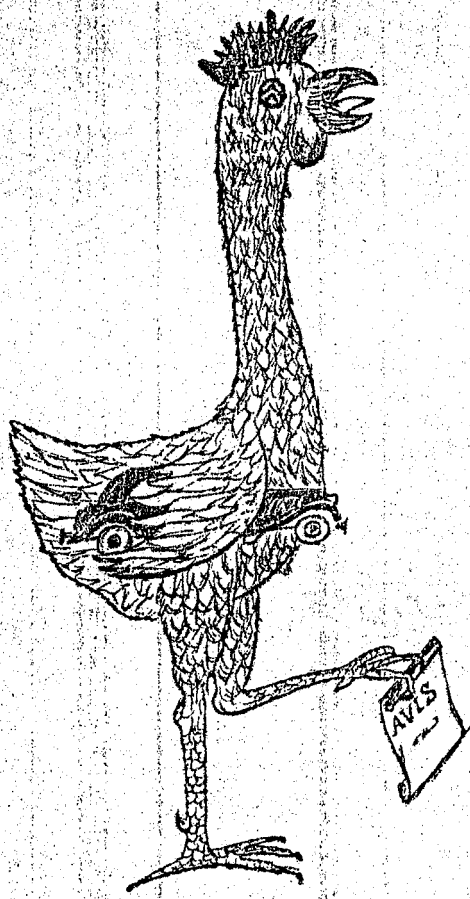
\*\* "DS Proto" courte 1972.

Dernière des "DS courtes" d'usine, elle participa aux Rallye des Cévennes 72, au "Bendama", au "Portugal", et enfin au "Bendama 73".

\*\* Groupe moto-propulseur DS proto. 6 cyl. à plats refroidis par air. 1806 CC. 64 CV SAE à 4500 t/mn. Ce type de moteur ne

fût pas retenu car "peu économique et trop encombrant"...





# 16 juin 85

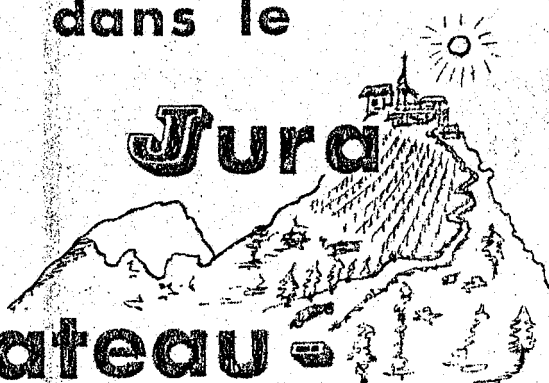
2 CHEVRONNES DE BRESSE

VOUS PROPOSENT UNE

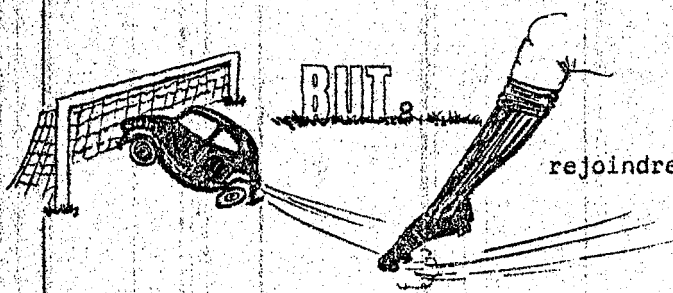
## sortie dans le

# Jura

# A Chateau-Chalon



*... et je suis fier de mon bourguignon ! ...*



### BIUT

rejoindre CHATEAU-CHALON lors de la grande journée  
AUTO MOTO VERTE organisée par les  
Sapeurs-Pompiers  
0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0

- Baptêmes de l'air en ULM
- Démonstration -ATC
- TRIAL
- BI-CROSSING
- MOTO-CROSS
- AUTO 4x4 avec la participation de TROSSAT pilote LADA
- 4x4 MILITAIRES
- etc....
- STAND des Chevrônnes et présentation de nos tractions.

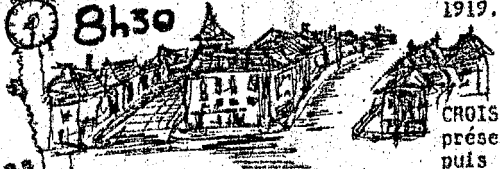


## Programme

PROGRAMME DU 16 JUIN 85

CHACUN REJOINDRA LOUHANS PAR LA ROUTE DE SON CHOIX

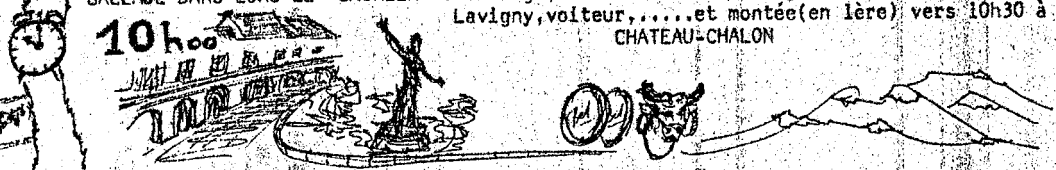
RENDEZ-VOUS AU GARAGE CHEVRIER (en arrivant à Louhans) concessionnaire CITROEN depuis 1919.....



.....qui nous offrira:

CROISSANTS-TARTINES-CAFE .....LA GOUTTE !!!  
présence des journaux locaux. Petit tour dans Louhans,  
puis à 9h00 départ pour Ratte, Beaurepaire, Courlaoux, LONS

BALLADE DANS LONS-LE-SAUMIER : Montaigu, maison natale de Rouget de Lisle, puis Lavigny, voitur, .....et montée (en lère) vers 10h30 à CHATEAU-CHALON



ARRIVEE A CHATEAU-CHALON : dans le Village,

11h00  
-visite  
-accueil spécial des viticulteurs  
-dégustation dans leurs caves  
-achat possible de vin du Jura, vin de paille et bien-sûr de Chateau-Chalon



MISE EN PLACE DE NOS TRACTIONs sur le plateau de la manifestation.  
Les organisateurs nous offrent un casse-croûte et une boisson et de l'argent au club en cas de réussite.  
A mon avis, prévoir un pic-nique, barbecue .....



MIDI

LES CHEVRONNES DE LOUHANS vous espèrent très très nombreux dans le cadre MAGNIFIQUE de cette petite ville si typique du JURA.

A bientôt à TOUS !!!!!

Michel Baron  
Philippe Poffin

merci de bien vouloir me retourner le papillon détachable ci après avant le 1<sup>er</sup> mai  
MICHEL BARON - 21 RUE LUCIEN GUILLEMAUT 71500 LOUHANS 68175-20-04

LES 2 BARONS DEVANT VOTRE D<sup>U</sup> VOTRE LE TYPE ET L'ANNEE DE VEHICULE??

VOUS M'EN VOUS !!

VOI MENON !!

VOU PLAIT VOTI ADRERE!!!

CHIEF Y VONT A CHATEAU CHALON COMBIEN STRONT DANS L'AUTO??

CHIEF C'EST LES CHEVRONNES. ON VERBALISE??

TYPE	ANNEE



# LA PEINTURE

par Denis MARTIN

PREMIERE REGLE: La préparation est primordiale.

## LA ROUILLE.

La méthode qui consiste à gratter, brosser et poncer est insuffisante: il restera toujours des particules de métal qui, enfermées dans les pores de la tôle auront un malin plaisir à gangréner la tôle pour cloquer la peinture. La rouille est une réaction chimique, il faut donc la combattre chimiquement. (certains préconisent le sablage des parties sensibles telles que bas de caisse). Deux catégories de produits existent: en gelée, pour les écailles et liquides pour des surfaces plus importantes? Dans les 2 cas, il faudra éliminer au maximum la rouille avant application.

L'IMPRESSION: Elle s'applique sur des surfaces mises à nu dans le but de protéger le métal et de fournir une meilleure base pour la fixation de l'apprêt.

L'APPRET: Il sert à garnir et masquer les fonds. Mieux vaut en mettre plusieurs couches minces qu'une épaisse. L'apprêt se ponce au papier fin.

LE MASTIC: Le nitrocellulosique est le plus répandu. Séchage rapide. ATTENTION! Le mastic s'applique par couches très fines et respecter le temps de séchage. Sur une couche épaisse, seule la surface en contact avec l'air sèche vite, le reste mettant plusieurs mois à sécher avec l'énorme avantage de rétrécir et d'apparaître en creux sur votre belle portière!

Le mastic se ponce au papier fin et s'apprête.

LA PEINTURE: Un petit truc: passer sur votre voiture un coton imbibé de diluant cellulosique. Si la peinture se dissout et que le coton se charge, c'est une cellulosique. Si la peinture se ramollit, c'est une glycérophtalique à séchage à l'air (peinture ancienne). Si des fissures apparaissent, c'est une glycérophtalique à séchage à l'air, mais peinture récente.

Si enfin il n'y a aucune réaction, c'est une glycérophtalique cuite au four, ou une acrylique cuite au four.

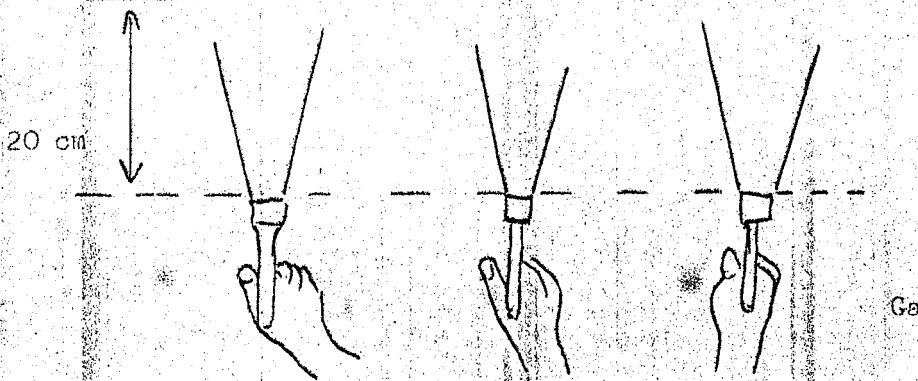
NE JAMAIS OUBLIER! Les mastics, apprêts et peintures doivent être appliqués sur des fonds dégraissés, poncés, sans poussière

Les mastics, apprêts et peintures, produits chimiques, sont indépendants. ILS DOIVENT ETRE COMPATIBLES entre eux. S'en

assurer à chaque fois. AUCUN SOLVANT, ENFIN, N'EST UNIVERSEL!

# AVANTAGES ET INCONVENIENTS

Peinture CELLULOSIQUE	PEINTURE SYNTHETIQUE	PEINTURE ACRILIQUE
Avanatges		
1) séchage rapide 2) polissage facile	1) brillance élevée 2) bon pouvoir couvrant 3) résiste aux intempéries	1) séchage rapide 2) polissage très facile 3) Dureté de surface 4) n'est pas attaqué par la pollution de l'air 5) Haute résistance aux intempéries. 7) Particulièrement adapté aux coloris métallisés.
INCONVENIENTS.		
1) Résistance limitée 2) Perte de brillance 3) Jaunissements 4) mal adaptée aux coloris métallisés. 5) Pouvoir couvrant moyen 6) Son application sur une synthétique à séchage à l'air récente la fait cloquer	1) lentuer de séchage 2) polissage seulement après plusieurs mois 3) Non adaptée aux coloris métallisés	1) Pouvoir couvrant moyen 2) son application sur une peinture synthétique à séchage à l'air récente la fait cloquer



GARDER LE PISTOLET EN LIGNE DROIT

Garder le poignet flexible.

# CALENDRIER

Les prochaines sorties du club auront lieu:

- \*\* Le Dimanche 14 Avril, sortie dans le JURA organisée par Jacky GAUTHRONNET.  
pour s'inscrire: Tel. (80) 66.35.68
- \*\* Le Dimanche 5 Mai, 5ème Anniversaire du Club.  
Sortie dans la région de Bèze, organisée par Denis MARTIN.
- \*\* Le Dimanche 16 Juin, participation à la grande fête des pompiers à Chateau-Chalon (Jura).  
Organisation: Michel BARON et Philippe SORLIN.  
(inscriptions: voir article dans ce journal)

## BILAN DE LA SOIRÉE DISCO

Daniel SOUPEY, notre trésorier, nous communique un premier compte-rendu financier de la "Soirée Disco" du 2 Mars:

Chiffre d'affaire : 12279,85 F  
Répartis en : entrées: 6997,65 F  
vestiaire: 66,00 F  
buvette: 5216,20 F

## PETITES ANNONCES

..... VENDS DS 20 1968

196 922 Kms. Blanche, intérieur rouge (Tissu)  
B.V Hydrau. Moteur 30 000 Kms. Visible garage AUGRAS  
PRIX: 10 000 F fermes.

..... VENDS 11 BL 1951

complète, à restaurer. Avec C.G. Prix: 5000 F à déb.  
Moteur + boîte ID, T.B.E.

Mr JAMES Tel. (84) 65.37.78

..... VENDS Galerie T.A bleu nuit (montée sur familiale)

Cache-trou de manivelle 11 B.  
Miniatures diverses.

Mr KAHN Tel (80) 30.32.71



- .... VENDS PEUGEOT 403 1964, 8 CV. TOIT OUVRANT.  
TBE D'origine, 1ère main. Visible à Dijon.  
Prix: 2500 F. Contacter B. OUDRY  
Tel (80) 73.34.54.
- .... VENDS PEUGEOT 203 1957,  
T.B.E. Mécanique 120000 Kms. Complète,  
carrosserie à revoir.  
Prix: 2500 F à débattre.  
Tel. (80) 33.69.34 après 18 H  
à partir du 18/03/85
- .... VENDS ID 19 1967 Noire, pour pièces.  
Bon état général (intérieur, carrosserie).  
Bonne mécanique, bonne hydraulique. Choc avant.  
Prix: 1500 F  
Bruno OUDRY Tel (80) 73.34.54
- .... VENDS SIMCA ARONDE P 60.  
Bon état général, tournante.  
Prix: 2000 F à débattre  
Tel (80) 33.69.34 après 18 H  
à partir du 18/03/85
- .... VENDS PANHARD PL 17, a restaurer.  
Complète, C.G. Visible à:  
Statio SHELL. UNIVERSITE Boulevard MANSARD  
Prix: 1000 F

## SELLERIE AUTOMOBILE

MICHEL CLERC  
12, RUE JULES VIOLLE  
21000 DIJON

TÉLÉPHONE : 86.67.73  
R. C. EN COURS

\*  
SPECIALISTE DE LA  
HOUSSE SUR MESURE  
TOUTES GARNITURES  
TAUDS DE BATEAUX  
CAPOTES  
FAUTEUILS DE BUREAU  
VOITURES ANCIENNES  
SELLES BI PLACE