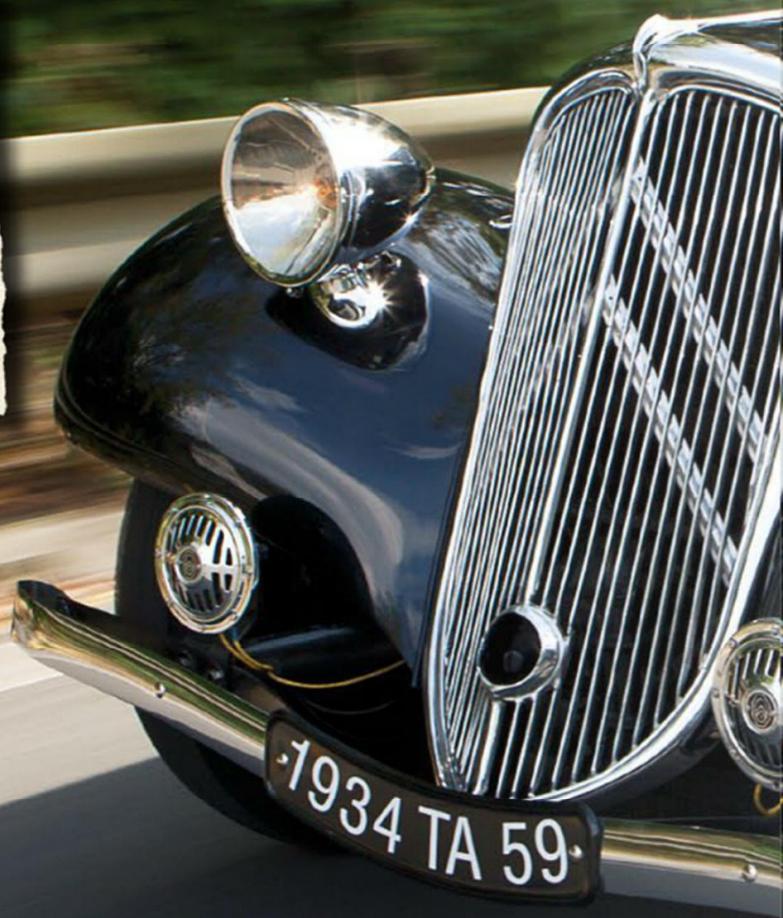


# PREMIÈRE DE LA LIGNÉE

Quelle évolution ! Comparée à une 11 BL, la 7A peut être considérée comme un embryon de Traction. Elle en a les formes, à quelques proportions près, la traction-avant mais avec des joints Tracta rapidement abandonnés, les suspensions à barres de torsion mais avec amortisseurs à friction, le moteur mais dans une version rikiki de 1.303 cm<sup>3</sup> pour seulement 32 ch, la tenue de route mais avec un boîtier de direction imprécis, l'endurance mais avec un refroidissement limité par les quatre pales du ventilateur, la sécurité mais avec des tambours s'échauffant trop vite... Ce qui explique une copie revisitée quelques semaines à peine après sa commercialisation, et tout l'intérêt que revêt cette séance de décortication de la première Traction de la lignée.

Texte Gaëtan Lamarque et Peter Fuchs - Photos Gaëtan Lamarque





Produite d'avril à juin 1934, la première des Trac­tion, la 7A, est aujourd'hui une rareté. Le dernier recensement fait état de 71 survivantes dans le monde entier, sur les 7.000 construites. Celle-ci a été mise en circulation le 11 mai 1934, la période charnière où ont été introduits un certain nombre de changements. La toute première vente a, elle, été enregistrée le 3 mai.





Jusqu'au 15 mai 1934, le bord intérieur des ailes est roulé. A partir de cette date et sur notre modèle, il est en gouttière.



Jantes pleines en tôle à bord arrondi. C'est la roue "Stop" dérivée de celle qui équipait les Rosalie. Elles sont dotées d'un enjoliveur à calotte chromé clipsable et ont été prévues pour les pneus Superconfort, développés par Michelin.



Deux avertisseurs chromés montés sur les ferrures de pare-chocs, de part et d'autre de la calandre. Bien que siglés Citroën, ils sont fabriqués par Klaxon, Lavalette, Gurtner ou Phénix. La lettre identifie le son : A pour aigu, côté droit, B pour grave, côté gauche.



Les feux AR d'ailes sont ronds, en verre rouge avec entourage chromé comportant une nervure.

Cache-roue de secours en trois parties démontables, avec une couronne autour du pneu que l'on serre grâce à une tige filetée et un écrou papillon, un flasque évidé et un cache-moyeu.



Plaque d'immatriculation rétro-éclairée à entourage peint (jusqu'en mai 1934) puis chromé, fixée sur le pare-chocs puis, à partir de mai 1934, par deux pattes sur la caisse. Deux bouchons de réservoir d'essence chromés. Pas d'accès au coffre par l'extérieur.

Les panneaux de portes adoptent un revêtement en drap de laine avec couture imitant une queue de comète. Ils comportent une aumônière.



C'est depuis le 15 mai 1934 que la jauge à essence est graduée jusqu'à 39 litres (auparavant : 35 litres).

Pédalier séparé, avec minuscule accélérateur (ce sera le même sur les autres modèles jusqu'en juin 1936).

La planche de bord de la 7A, aisément identifiable à quelques petits détails, à commencer par le levier de vitesse avec première en bas à droite et marche AR en haut à droite. Cette disposition sera, à partir de mai 1934, inversée. Le levier est courbé et prolongé par une boule noire.

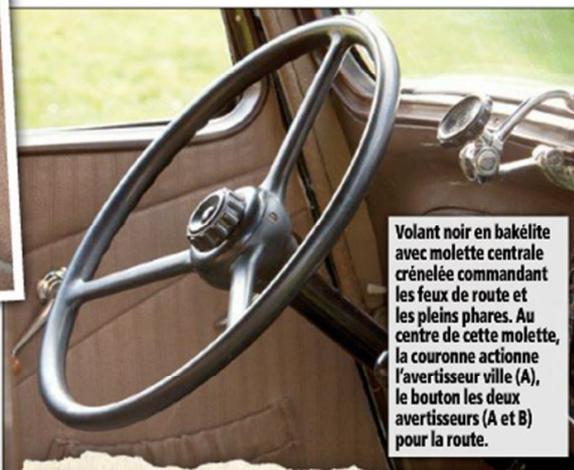


Le commodo Prélac prend trois positions : Arrêt, Ville et Route. Il pilote les phares. Arrêt : lumières éteintes. Ville : veilleuses AV et AR. Route : allumage des codes, le passage en feux de route et pleins phares se faisant au centre du volant.

Commande d'ouverture de pare-brise. Sur les autres modèles, elle est remplacée à partir de septembre 1934 par une commande Jaeger, toujours à molette mais sans indication et avec une vis sans fin.



Commande rotative des essuie-glaces.



Volant noir en bakélite avec molette centrale crénelée commandant les feux de route et les pleins phares. Au centre de cette molette, la couronne actionne l'avertisseur ville (A), le bouton les deux avertisseurs (A et B) pour la route.



Sièges en drap de laine assorti aux contre-portes avec renforts et coutures verticales.



Philippe Pauchet et sa Traction 7A 1934

# "PLUS DE 30 ANS DE VIE COMMUNE"

Citroëniste averti, Philippe Pauchet n'est pas peu fier de cette 7A qui lui appartient depuis plus de 30 ans. « Au printemps 1984, j'ai participé à un rallye de Traction au Royaume-Uni au volant de ma 11 BL de 1949. C'est là que j'ai eu le coup de cœur pour la 7A que j'ai suivie plusieurs jours durant. Je suis littéralement tombé sous le charme de sa silhouette plus fine et légèrement plus haute, de son toit souple en moleskine, de ses deux goulottes de remplissage d'essence, de l'absence de malle AR, bref de tout ce qui en faisait une Traction différente. J'en ai parlé à un ami collectionneur qui, divine surprise, possédait cet exemplaire et a accepté de s'en séparer. Le plus incroyable est que l'auto était restée une quarantaine d'années dans la même famille. Elle avait été acquise, neuve, par un artisan boulanger de la région de Clermont-Ferrand, en mai 1934. Quelques années plus tard, il l'a transmise à l'un de ses neveux qui l'a gardée jusqu'en 1974, avant de la revendre au garagiste du village pour la modique somme de 300 F ! Elle a été rachetée par un Parisien qui l'a cédée à mon ami, qui lui-même me l'a confiée. J'en étais donc le sixième propriétaire, mais il m'a fallu remonter jusqu'au deuxième, parce que la carte grise n'avait pas été modifiée depuis le 13 juillet 1951 ! Nous nous sommes rencontrés du côté de Lyon, où il m'a laissé de précieuses photos d'époque dont deux réalisées en 1934, lorsqu'elle était encore neuve. »

Bien conservée malgré son grand âge, la 7A fait cependant l'objet d'une rénovation en profondeur afin de la remettre dans une configuration s'approchant au plus près de celle affichée lors de sa sortie d'usine. Le moteur qui avait été



remplacé par un 9 CV est à nouveau un 7 CV déniché du côté de Cosne-sur-Loire, la peinture est une cellulose confectionnée dans les règles de l'art, les pneus sont des Michelin Superconfort Replica, la sellerie a été refaite avec du tissu qui était encore disponible chez Robi... Bref, il a retrouvé une 7A identique à celle qu'avait essayée pour la première fois l'artisan boulanger. « J'ai parcouru 11.265 km à son volant, à la vitesse "enivrante" de 80 km/h, et notamment 2.500 km en quinze jours dans les Vosges. J'avoue que c'était un peu fatigant pour le conducteur. Les silentbloks du fameux moteur flottant provoquent un phénomène de résonance au-dessus de 70 km/h. De plus, dès qu'une côte apparaît, il faut souvent rétrograder. L'ascension du Grand Ballon d'Alsace, j'ai même dû la faire en première ! Il est vrai que nous étions quatre à bord ! »



# PASSEPORT TECHNIQUE CITROËN TRACTION 7A

## MOTEUR

Type A, 4 cylindres en ligne, implanté longitudinalement à l'AV. Bloc et culasse en fonte, vilebrequin sur trois paliers, bielles réglées, soupapes en tête commandées par chaîne, arbre à



Le châssis 6.745 est associé à la coque AV 02.10. Il fait partie des dernières caisses de 7A assemblées et porte le numéro de carrosserie 1098.

comes latéral, tiges et culbuteurs ■ **Cylindrée** : 1.303 cm<sup>3</sup> ■ **Alésage x course** : 72 x 80 mm ■ **Rapport volumétrique** : 5,7:1 ■ **Puissance fiscale** : 7 CV ■ **Puissance maxi** : 32 ch SAE à 3.200 tr/mn ■ **Alimentation** : un carburateur horizontal Solex 30 BFHD 12 ■ **Allumage** : batterie 6 V 75 Ah, bobine et distributeur, bougies AC 45L, Champion H10, Eyquem 111, Marchal CR37 ou 39, Gergovia 514 ■ **Refroidissement** : liquide avec pompe, ventilateur quatre pales et radiateur.

## TRANSMISSION

Roues AV motrices ■ **Embrayage** : monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses** : trois rapports (1<sup>re</sup> non synchronisée) + MAR, commande au tableau de bord ■ **Rapports de boîte** : 1<sup>re</sup> : 0,310 - 2<sup>e</sup> : 0,515 - 3<sup>e</sup> : 0,785 - MAR : 0,230 ■ **Couple conique** : taille Gleason, 8 x 31 (8 x 35 spécial montagne).

## STRUCTURE

Caisse monocoque en tôle d'acier ■ **Suspensions AV** : roues indépendantes par barres de torsion longitudinales, amortisseurs à friction ■ **Suspensions AR** : roues semi-indépendantes par barres de torsion transversales, amortisseurs à friction ■ **Freins** : tamboeurs AV/AR, commande hydraulique ■ **Frein à main** : mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction** : Gemmer à vis et galet, un unique palier ■ **Jantes** : en tôle pleine, à cinq tocs et en 400, soit environ 16" ■ **Pneumatiques** : Michelin Superconfort 140 x 40 ■ **Dimensions** : (L x l x h) : 4,450 x 1,620 x 1,520 m ■ **Empattement** : 2,910 m ■ **Voies AV/AR** : 1,340/1,324 m ■ **Poids** : 900 kg à vide ■ **PTAC** : 1.255 kg.

## PERFORMANCES

**Vitesse maxi** : 100 km/h (donnée constructeur), dans la pratique

80 km/h ■ **Consommation** : 9 l (70 km/h).

## PRODUCTION

**De mai à juin 1934** : 7.000 exemplaires environ, numéros de série inclus dans la séquence 000.0001 à 000.7000 ■ **Prix en 1934** : 17.700 francs (tarif du 15 avril 1934) ■ **Teintes de carrosserie** : bleu franc A 651, noir 6 161, beige Maintenon Z 563, gris Spécial Z 976 et rouge Excelsior Z 1 870. Toujours avec ailes et roues noires. Moyennant supplément, on pouvait cependant obtenir une teinte monochrome.

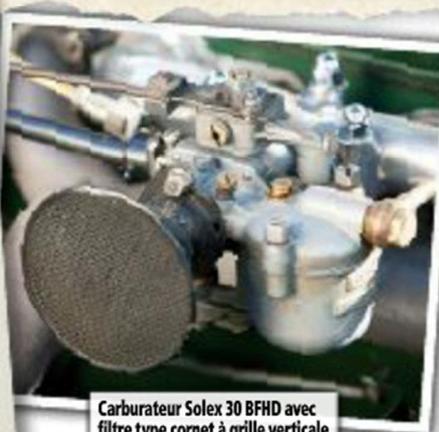
## GOTATION

Sa rareté brouille forcément le paysage, mais on peut estimer qu'une 7A dans un beau jus, comme celle de Philippe Pauchet, se négocie aux alentours de 20.000 euros. Soit 40 % plus cher qu'il y a dix ans.

## CARACTÉRISTIQUES MÉCANIQUES



## CARACTÉRISTIQUES DU CHASSIS-CARROSSERIE



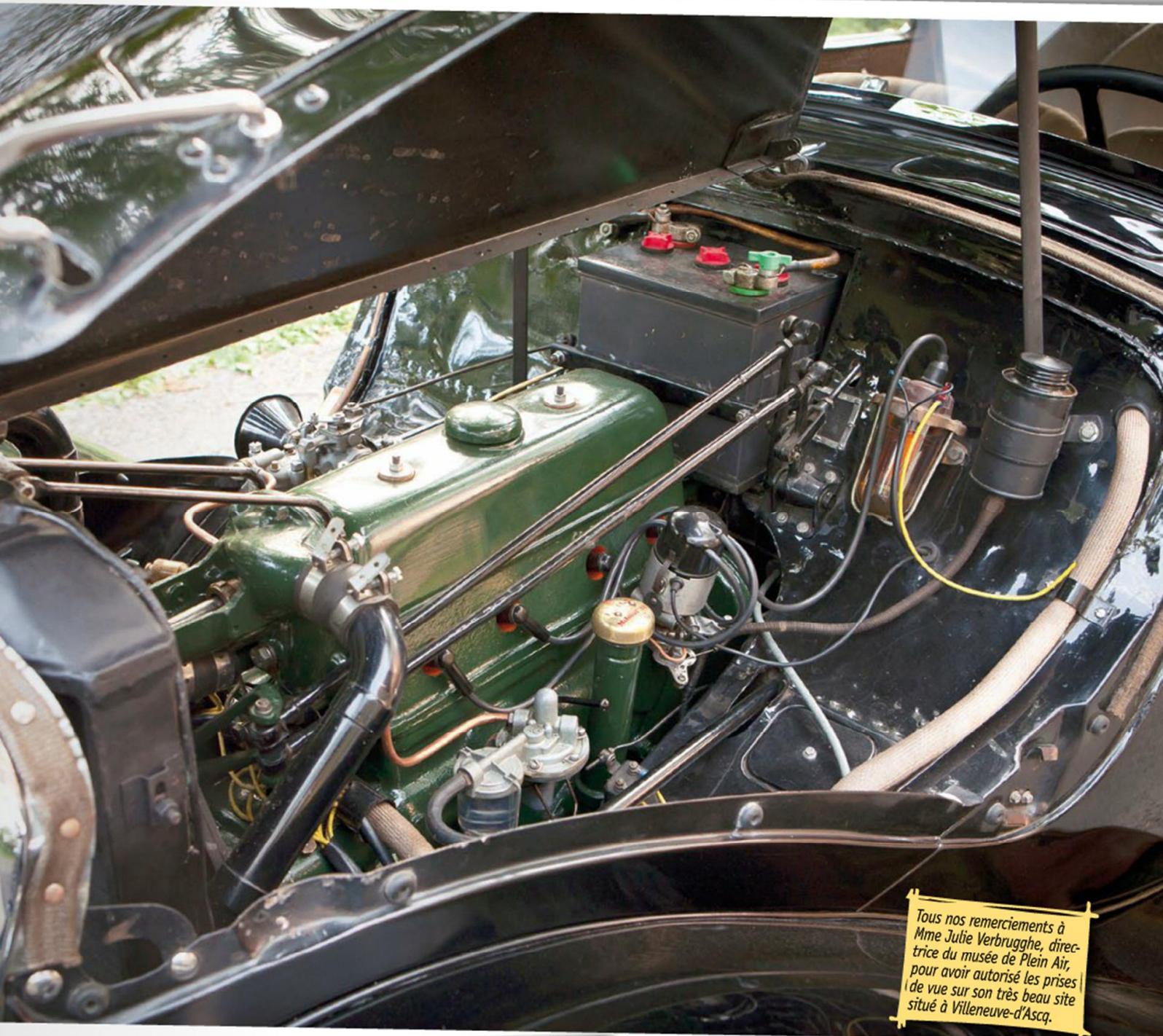
Carburateur Solex 30 BFHD avec filtre type cornet à grille verticale.



Bouchon de remplissage d'huile avec inscription recommandant les lubrifiants Mobilil.



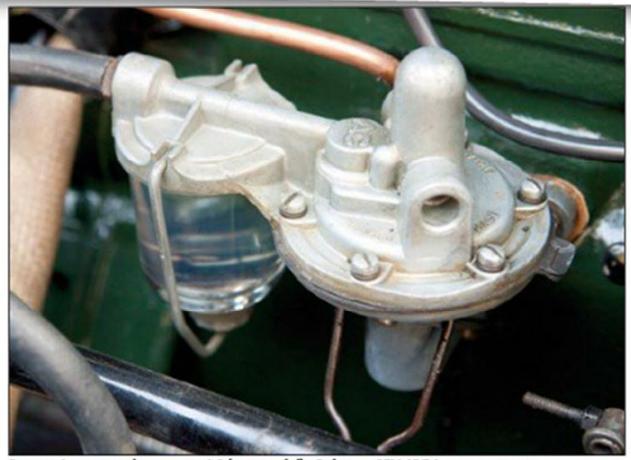
Bocal de liquide de freins positionné côté gauche.



Tous nos remerciements à Mme Julie Verbrugge, directrice du musée de Plein Air, pour avoir autorisé les prises de vue sur son très beau site situé à Villeneuve-d'Ascq.



Dynamo type compound à conjoncteur-disjoncteur Ducellier 18 Ah.



Pompe à essence de marque AC (comme ici), Guiot ou SEV 4BE à cuve en verre.