

l'auto-journal

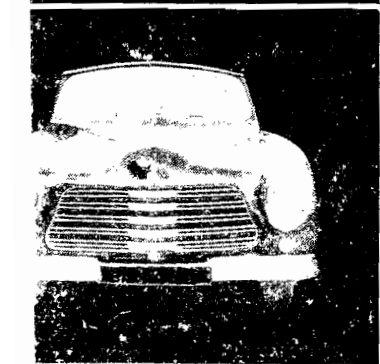
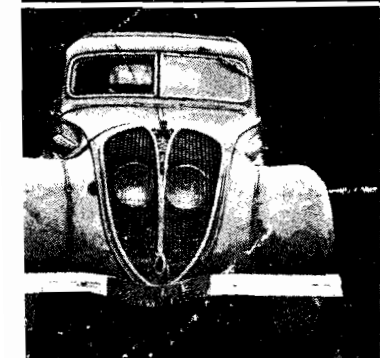
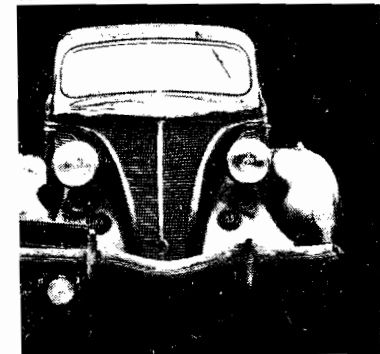
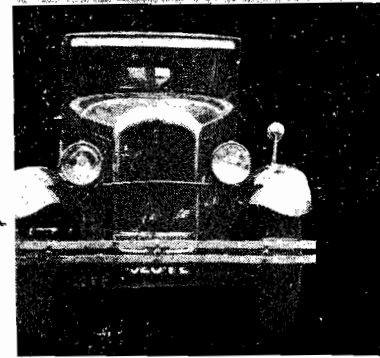
a étudié

pour vous

les

voitures

d'occasion



Commencée en 1928, sa fabrication s'est poursuivie jusqu'en 1932; quelques voitures dites « fin de série » furent même encore vendues en 1933. D'une puissance fiscale de 9 CV la première année, elle est passée à 10 CV en 1930, sans être modifiée, puis a été ramenée à nouveau à 9 CV en 1931. En 1933, parallèlement à la C.4 IX, toujours d'une puissance fiscale de 9 CV, est apparue la C.4 G admise pour 10 CV, d'une cylindrée légèrement supérieure et livrée au choix équipée du moteur normal ou du moteur flottant que nous retrouvons dans les séries suivantes.

CHASSIS

Châssis en tôle emboutie supportant une carrosserie d'une seule pièce style « monocoque » représentant pour l'époque une technique ultra-moderne.

MOTEUR

4 cyl. en ligne à soupapes latérales. Alésage 72, course 100, sauf pour les C 4 G, dont l'alésage a été porté à 75. Cylasse en fonte. Cylindrée 1:628 cm³ pour tous les modèles, sauf la C4 G, 1.767 cm³. Puissance réelle : 30 CV à 3.000 t/mn pour les premières séries, 32 CV pour la C 4 G. Taux de compression : 5,25 pour les C 4, et 5,30 pour les C 4 G. Vilebrequin à 3 paliers. Carburateur Solex muni d'un starter à partir du modèle F. Allumage par batterie 6 V, 90 amp (sauf sur les tout premiers modèles, 6 V, 75), delco et bobine. Graissage par pompe. Capacité en huile, 5 l. Refroidissement par pompe, capacité en eau, 9 l. jusqu'aux C 4 F, 11 l. pour les C 4 G.

EMBRAYAGE

Disque unique. Commande par pantographe sur les G-MFP.

BOITE DE VITESSES

3 vit. M.A. non synchronisées.

TRANSMISSION

L'arbre de transmission est en tôle roulée du type tubulaire. Le pont arrière est du type banjo avec couple et différentiel supportés par le nez de pont.

SUSPENSION

Par quatre ressorts à lames multiples et amortisseurs, à friction pour les premiers modèles, hydrauliques par la suite.

DIRECTION

Vis sans fin et roue sur les premiers modèles; vis globique et secteur à 2 dents sur les C 4 F. Vis globique et secteur à 3 dents sur les suivantes.

FREINS

Freins mécaniques avec servo-frein à dépression. Frein à main indépendant agissant sur les transmissions.

RESERVOIR D'ESSENCE

En charge, remplissage sous le capot. Capacité 29 litres.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

On note une tendance de ce véhicule à rompre ses ressorts de suspension. Il est toutefois admissible que ce défaut soit imputable aux charges que l'on impose très souvent aux C 4. Amortisseurs qui sont dans la plupart des cas hors d'usage. Etat du servo-frein. Jeu du boîtier de direction. Commande de l'embrayage pour les premières voitures équipées de moteur flottant.

SES POSSIBILITES

NEUVE

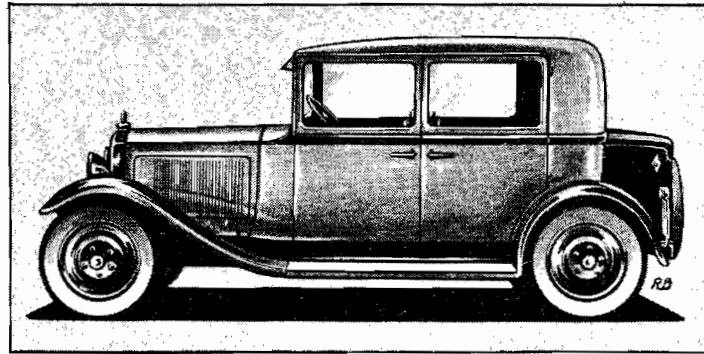
Les archives du constructeur ayant été détruites au cours de la dernière guerre, il ne nous a pas été possible de consulter de documentation publicitaire remontant à l'époque du lancement de ce modèle. Toutefois d'après les notices d'entretien, nous avons pu reconstituer certaines des possibilités annoncées pour ce véhicule. Il n'est fait, nulle part, mention de vitesse maximum, mais la notice prescrit « vitesses à ne pas dépasser, 25 km/h en première, 40 km/h en seconde, 80 km/h en troisième ». On peut donc en déduire que la vitesse maximum était d'environ 90 km/h.

CONSOMMATION : Elle était annoncée pour 10 litres d'essence aux 100 km.

ACTUELLEMENT

Etant donné sa robustesse et sa sobriété par rapport à sa puissance, cette voiture peut être considérée comme un engin de travail capable de rendre encore des services appréciables. De nombreux exemplaires circulent toujours dans nos campagnes ou dans les petits centres, partout où ses vastes proportions ont leur utilité, sans que sa lenteur puisse être trop gênante. Les usagers des grands centres l'ont abandonnée surtout par goût des petites cylindrées ou des lignes plus modernes.

CONSOMMATION : Sa consommation est restée très modeste pour une voiture de cette taille. Elle oscille entre 11 et 12 litres. Quant à la consommation d'huile, elle atteint rarement 2 litres aux 1.000 km.



SES AVANTAGES

Conçue suivant une technique assez nouvelle pour l'époque et inspirée, en partie, de la construction américaine, cette voiture est exceptionnellement robuste, tant du point de vue moteur que du point de vue carrosserie. Cette dernière, en effet, devient souvent bruyante, mais ne prend pratiquement, pas de jeu. Habitabilité extrêmement appréciable grâce à ses vastes dimensions, accès facile et forme permettant, sans grandes dépenses, la transformation en véhicule utilitaire. Vaste malle arrière. Assez bonne étanchéité. Très bonne qualité de la peinture et des chromes. Entretien pratique facilité par une assez bonne accessibilité des organes.

SES DEFAUTS

Moteur trop mou. Manque de reprises. Donne, dans l'ensemble, une voiture lente. Impression de lourdier en côte accentuée par une deuxième trop courte. Ne peut pas être considérée comme une bonne grimpeuse. Boîte de vitesses bruyante à passages peu aisés. Tenue de route très aléatoire, d'autant que les amortisseurs sont devenus à peu près inefficaces sur toutes les voitures circulant encore. Sa hauteur la rend sensible au vent et oblige à de sensibles ralentissements dans les virages. Rayon de braquage très insuffisant. Direction assez dure, ayant tendance à prendre du jeu et nécessitant de fréquentes révisions. Freins demandant à être souvent réglés et ne restant efficaces que pendant un court laps de temps après réglage.

AMENAGEMENT

Le nombre de carrosseries était suffisant pour répondre à tous les besoins : berlins, limousines, 4 et 6 places, coupés, faux cabriolets, cabriolets, torpédos et torpédos commerciales. Au cours des diverses années, l'aspect général a peu changé, et seules quelques modifications dans la disposition des chromes et des aménagements intérieurs, permettent de reconnaître l'année des véhicules.

CONFORT

Les qualités de l'habitabilité sont complétées par des sièges relativement agréables et compensant en partie les défauts de la suspension. Les accessoires intérieurs sont assez bien finis, le tableau de bord est relativement complet et assez pratique. L'aération est assurée de façon satisfaisante par des glaces descendantes et un pare-brise ouvrant largement.

PNEUMATIQUES

Chaussée à l'origine en 13x45 (sauf pour les C 4 G), cette dimension accentuait la dureté de suspension. Certains usagers ont donc adopté des pneumatiques de dimensions supérieures : 14 x 45. Mais la transformation qui semble avoir donné les meilleurs résultats est l'adaptation de pneus super-confort 140 x 40 ou 150 x 40, dimensions qui avaient d'ailleurs été adoptées par le constructeur et montées en série sur les C 4 G. Le réapprovisionnement en pneumatiques est encore possible dans toutes ces dimensions; toutefois, il est beaucoup plus aisé pour les 140 ou 150 x 40.

ENTRETIEN

Les services de pièces détachées Citroën ne sont plus en mesure de fournir qu'un nombre restreint de pièces d'origine et à peu près exclusivement pour le moteur. Toutefois, les fabricants de pièces adaptables peuvent encore à la demande, fournir toutes les pièces nécessaires à l'entretien et à la réparation des organes mécaniques. En ce qui concerne la carrosserie, il n'en est malheureusement pas de même, et certaines pièces doivent être exécutées spécialement sur commande.

PRIX ACTUEL
de 60 à 90.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Leur aspect démodé, ayant entraîné une dévaluation sensible de leur cote, leur robustesse et leur consommation très raisonnables pour l'usage qu'il est permis d'en attendre, font de ce modèle une voiture qui peut être considérée comme économique. Le fait que les pièces adaptables soient plus onéreuses que celles d'origine ne contrebalaie que faiblement ces avantages, les pannes étant, à vrai dire, relativement rares.

Les caractéristiques générales des 8 et 10 CV étant identiques, nous présenterons ensemble ces deux modèles. Nous retrouvons, d'ailleurs, sur la 10 CV, une extrapolation du moteur de la C. 4 qui a déjà été utilisé pour certaines séries des C. 4 G. Les 8 et 10 CV « moteur flottant », populaires sous le nom de « Rosalie », ont fait leur apparition en 1933. Leur fabrication s'est poursuivie jusqu'en 1935.

MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes latérales. A ébage 68 pour les 8 CV, 75 pour les 10 CV. Course 100. Cylindrée, 8 CV : 1452 cm³ et 10 CV : 1767 cm³. Taux de compression 5,35 sur les premières séries, puis 5,55 et 5,7. Puissance réelle 8 A et B 32 CV, 10 A. B. AL. BL. 35 CV à 3200 t/m. Culasse en fonte. Vilebrequin à trois paliers. Carburateur Solex 30 V.A.F.D. Allumage par batterie 6 V. 9J ampères, bobine et delco. Graissage sous pression par pompe. Capacité en huile : 5 litres. Refroidissement par pompe. Capacité en eau : 8 CV : 9,5 litres et 10 CV : 11,8 litres. La fixation du moteur se caractérise par le montage flottant.

EMBRAYAGE

A disque sec unique commandé par pantographe.

BOITE DE VITESSES

3 vitesses et marche arrière, 2^e et 3^e synchronisées. Capacité en huile 1,5 litre. A noter que certaines séries sont équipées d'un dispositif de roue-libre.

TRANSMISSION

L'arbre de transmission porte un cardan (Glaenzer) à chaque extrémité, celui de l'avant étant coulissant. Le pont arrière est du type banjo avec boîtier de différentiel d'une seule pièce supporté par le nez de pont. Capacité en huile 1,8 litre pour les 8 A. et B. et les 10 AL. et BL.; 1,6 litre pour les 10 A. et B.

SUSPENSION

Par quatre ressorts longitudinaux et amortisseurs à friction.

DIRECTION

Boîtier Gemmer à vis g'oblique et secteur à trois dents.

FREINS

Bendix auto-serreur sur les quatre roues.

RESERVOIR D'ESSENCE

En charge sur les 8 CV, à l'arrière sur les 10. Capacité 39 litres pour les 8 A. et B., 45 litres sur les 10 A. et B., 41 litres pour les 10 AL. et BL.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

Fuite d'huile au palier arrière qui peut avoir des conséquences multiples : embrayage qui broute ou patine, désagrégation du support de caoutchouc du moteur. Etat des freins dans lesquels s'infiltre souvent de la graisse provenant d'un graissage trop abondant des câbles de commande de frein. Fixation du tuyau d'échappement dont la rupture est assez fréquente en raison du montage flottant du moteur.

SES POSSIBILITES

NEUVE

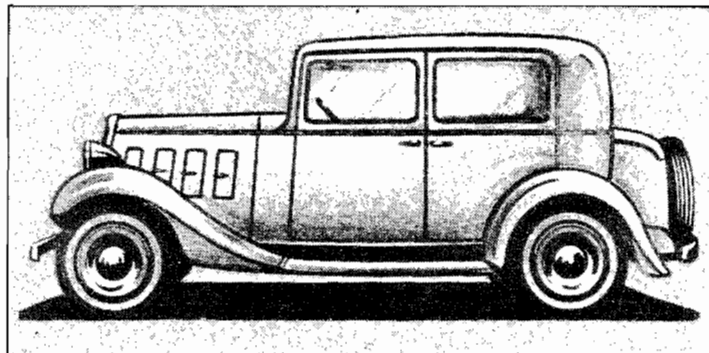
Profitant de la réputation des C. 4., les 8 et 10, moteur flottant, pouvaient aisément se dispenser d'une publicité tapageuse. Néanmoins, la 8 CV a réussi à établir, entre le 15 mars et le 27 juillet 1932, un record qui devait longtemps rester imbattu. Elle avait, en effet, parcouru, pendant cette période, 300.000 km sur l'autodrome de Montlhéry, à la moyenne horaire de 93,469 km. Cependant, les notices d'entretien ne faisaient mention d'aucune vitesse maximum.

CONSOMMATION : La 8 CV était prévue pour 9-10 litres. Les 10 légères pour 11 litres environ et les 10 normales pour 12 à 13 litres.

ACTUELLEMENT

Il est difficile de considérer ces voitures comme brillantes par rapport à leur puissance. Par contre, ce sont de bonnes « locomotives », toujours prêtes à prendre la route. Leur vitesse de pointe s'établit à peu près comme suit : 8 CV. 90 km/h; 10 A. et B. : 95 km/h; 10 AL. et BL. : 100 km/h. Toutefois, il est raisonnable de n'utiliser les 8 CV qu'à une vitesse de croisière de 70-75 km/h et les 10 CV à 75-80 km/h, selon les modèles. Ce qui permet encore des moyennes de l'ordre de 55 km/h pour les 8 CV et de 60-65 km/h pour les 10 CV.

CONSOMMATION : 8 CV A. et B. : 10 à 11 litres; 10 CV : 11 à 13 litres, selon les modèles et les carrosseries.



SES AVANTAGES

La robustesse de ces modèles est légendaire. Moteur souple. Bon refroidissement. Assez bonne accessibilité des organes moteur, sauf le bouchon de remplissage d'huile. Entretien facile. Direction relativement douce. Tenue de route acceptable à allure moyenne. Suspension « confortable » complétée par des sièges agréables. Bonne étanchéité. Très bonne aération assurée par glaces descendantes et pare-brise ouvrant. Sa très grande habitabilité et sa robustesse constituent ses principales qualités. Assez bonne finition, peinture et chromes de bonne qualité. Tableau de bord assez complet, mais relativement peu lisible. Coffre à bagages d'accès très facile et de contenance moyenne.

SES DEFAUTS

Voiture lourde par rapport à la puissance. Moteur assez bruyant. Vibrations à régime élevé. Manque de nervosité. Trou important entre la 2^e et la 3^e vitesse qui en fait une grimpeuse très moyenne. Embrayage sec ayant tendance à brouter, défaut souvent accentué par des infiltrations d'huile provenant du palier arrière. Rayon de braquage insuffisant. Tenue de route très aléatoire et même dangereuse à grande vitesse. Étanchéité moteur-cabine douteuse. Freins brutaux nécessitant de fréquents réglages et perdant en grande partie leur efficacité à chaud. Visibilité très moyenne, angles morts gênants, pare-brise trop petit, l'importance du capot et les sièges trop bas augmentent encore ce défaut.

AMENAGEMENT

De ligne très classique, ce modèles marquaient néanmoins un assez net progrès sur les séries antérieures. Le nombre de carrosseries était également plus varié, surtout dans les séries 10 CV : berlines légères, normales, familiales, cabriolets décapotables, coachs 2 porte 2 glaces et 2 portes 4 glaces. En 1934, la modification apportée à la calandre, plus mince et légèrement inclinée, a donné un aspect moins lourd à ces modèles.

CONFORT

Ces voitures ne peuvent être considérées comme véhicules de luxe ni même de demi-luxe mais elles offrent à l'acheteur d'une solide voiture de travail un confort suffisant, des sièges permettant de rester de longues heures au volant sans trop de fatigue, un emplacement utilisable très appréciable, complété par une grande facilité d'accès. La finition est soignée et l'ensemble semble assez homogène. L'aération est très satisfaisante et les accessoires sont de bonne qualité.

PNEUMATIQUES

A l'origine, les 8 CV étaient chaussées en 140 x 40 et les 10 CV A. B. AL. et BL. en 150 x 40. Il est encore à l'heure actuelle assez facile de se réapprovisionner dans ces dimensions et nous n'indiquerons donc pas de dimensions de remplacement. Il est à signaler qu'un certain nombre d'usagers ont adopté, du moins pour l'arrière, des pneumatiques de dimensions nettement supérieures. Il semble que ce ne soit pas un souci de confort ni de tenue de route qui ait présidé à ce choix, mais le fait que nombre des 8 et 10 CV circulant encore à l'heure actuelle font beaucoup plus un travail de véhicules utilitaires que de voitures de tourisme.

ENTRETIEN

Le constructeur fabrique encore un assez grand nombre de pièces mécaniques. Malheureusement, il n'est plus possible de procéder à un échange standard du moteur, du moins accepté et garanti par l'usine, et l'on est trop souvent obligé de recourir aux pièces détachées adaptables qui, si elles peuvent donner d'aussi bons résultats, sont d'un prix de revient beaucoup plus élevé.

PRIX ACTUEL
de 90 à 120.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

De puissance fiscale très raisonnable pour les grands services qu'elles peuvent encore rendre, ces voitures peuvent être considérées comme d'un prix de revient kilométrique intéressant. Leur consommation, sans être faible, ne dépasse pas la normale. Seules de grosses réparations ou réfections obligeant l'acquisition de pièces adaptables peuvent faire défavorablement pencher la balance.