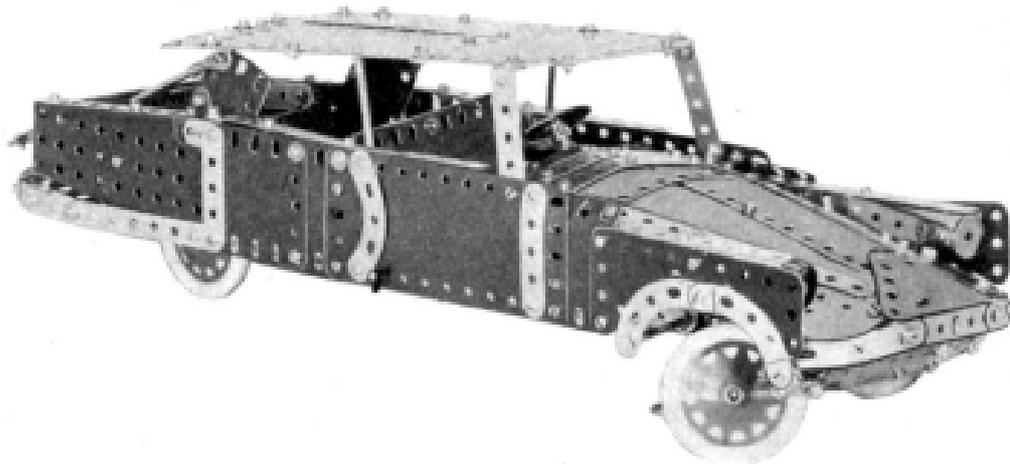


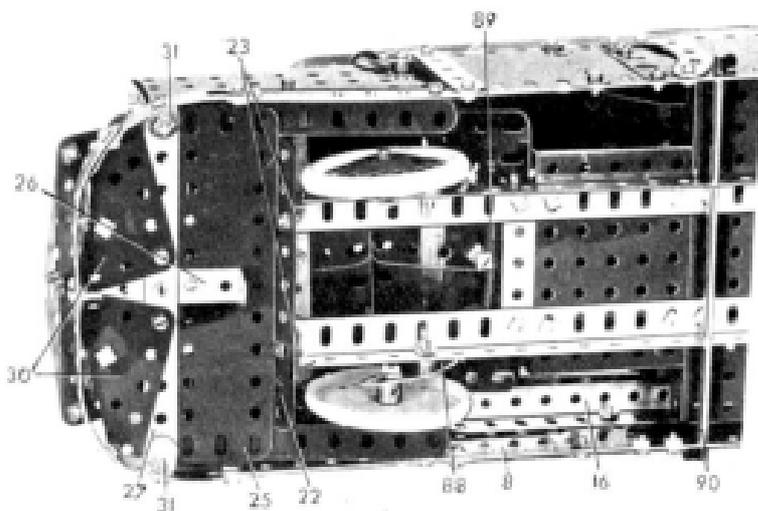
LA CITROËN D.S. 19

Si besoin était de faire la preuve que tout peut être reproduit en Meccano, la DS 19 en serait un exemple parfait. Cette voiture paraît se prêter difficilement au montage et pourtant la voici telle que vous pourrez tous la construire. Bravo à M. TRIBOULET qui nous a envoyé ce modèle.

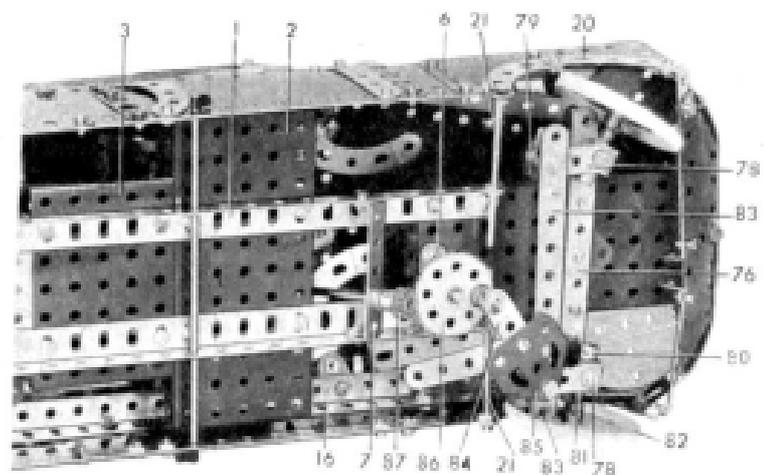


DESCRIPTION

Fixez, tout d'abord, 2 cornières de 25 trous (1) sur une plaque à rebords 14×6 (2) et sur une seconde à rebords 9×6 (3). L'avant de ces cornières se raccordera sur une plaque à rebords 14×6 (4) placée dans le sens de la longueur. Une bande coudée (5), fixée perpendiculairement, renforce le châssis. Vous pouvez déjà en profiter pour visser sur la plaque (4) un cavalier (6) et une bande coudée 60×12 (7) sur les cornières (1).



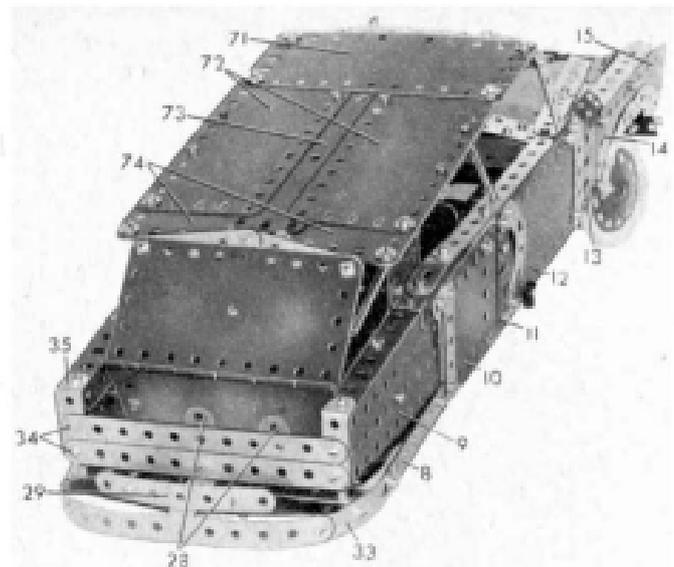
24



CARROSSERIE

Construction des côtés.

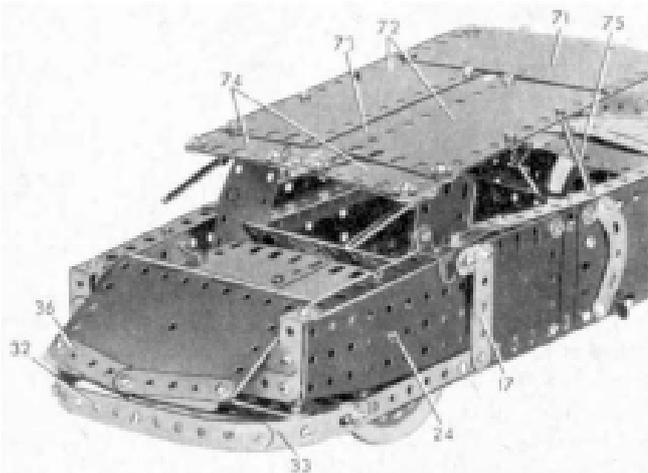
Fixez sur des bandes de 25 trous (8), en partant de l'arrière, une plaque secteur à rebords 112 mm (9), des plaques flexibles de différentes dimensions (10) 6 × 6, (11) 6 × 3, (12) 14 × 6, (13) 6 × 3, (14) 6 × 6, (15) 6 × 4, ces plaques sont soutenues derrière et vers le haut par une cornière de 25 trous (16). Chaque côté sera terminé par le bas par : une bande 5 trous (17), une incurvée épaulée (18), une de 5 trous (19) stylisant les portes et enfin 2 incurvées épaulées (20) terminent l'aile devant. Ces bandes incurvées sont raccordées au châssis - cornière (1) - par l'intermédiaire de 2 tiges filetées de 75 mm (21).



malle est réalisé avec 2 bandes de 11 trous (34) vissées sur des bandes coudées 38 × 12 (35). La plaque à charnière se rabat sur la malle et se termine par 2 bandes de 5 trous (36).

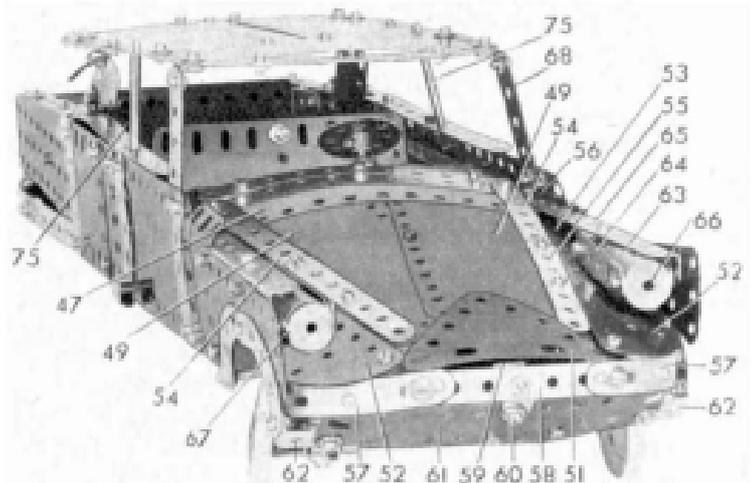
La plage arrière qui fait suite à la malle est reproduite en prenant 2 plaques flexibles 6 × 6 (37) fixées entre elles sur un trou et raccordées aux plaques secteurs au moyen d'équerres renversées de 12 mm (38). De ces équerres partent des bandes de 5 trous (39) qui complètent le modèle.

De chaque côté de la carrosserie une bande cintrée 75 mm à glissières (40) est vissée sur la plaque secteur correspondante d'un bout à l'autre sur une bande de 11 trous (41). Les montants arrière sont 2 plaques flexibles 6 × 3 (42) fixées par des équerres renversées de 12 mm (43). Les feux de position arrière sont réalisés avec des tringles de 5 cm (44) reliées aux plaques flexibles par des raccords

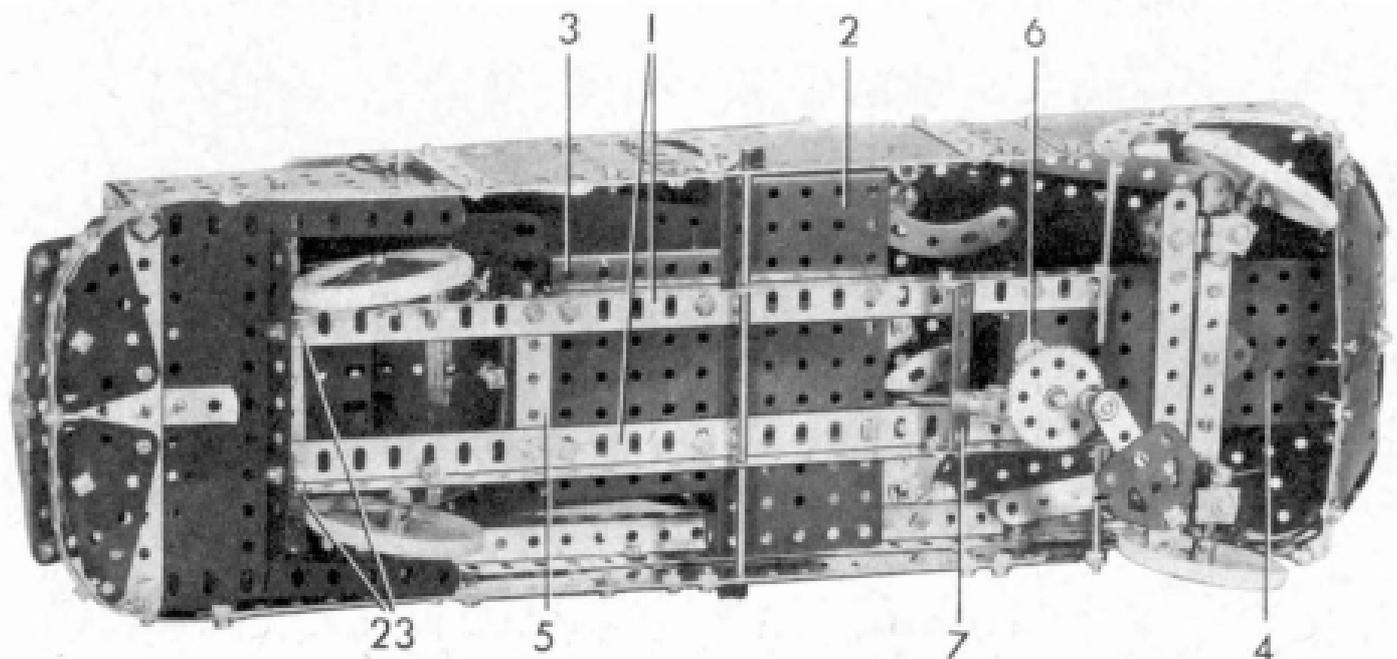


Arrière de la voiture.

Les cornières (1) sont fixées à l'arrière sur une plaque à charnière 11,5 × 6 (22) placée obliquement par l'intermédiaire de 2 équerres 13 × 10 (23). Deux autres équerres 25 × 25, invisibles sur les photos, consolideront cette plaque inclinée dans sa position ; les équerres se fixent sur la carrosserie au point (24). La plage arrière où se place la malle est constituée par une plaque flexible 14 × 4 (25) vissée sur une bande coudée 60 × 12 (26) laquelle supporte une bande plate de 11 trous (27). Cette bande de 11 trous soutient à son tour 2 bandes coudées 60 × 12 (28) sur lesquelles se visse une bande de 7 trous (29). Enfin, 2 plaques flexibles triangulaires (30) sont montées là pour achever le dessin du modèle. La bande de 11 trous est comme l'indiquent les photos, fixée à la carrosserie au moyen d'équerres 13 × 10 (31). Le pare-choc arrière est réalisé avec une bande de 11 trous (32) légèrement recourbée aux extrémités et fixée sur des bandes cintrées (33) elles-mêmes raccordées aux bandes (8). L'arrière de la



tringle et bande. Les sièges sont des plaques flexibles 6 × 6 vissées entre elles sur un trou (45) et raccordées au plancher de la voiture : pour l'arrière par 2 bandes coudées (5) et pour l'avant : par une bande coudée (46) placée dans le sens de la marche et fixée sur la plaque à rebords (2).



LE CAPOT

Celui-ci est fabriqué avec une majorité de plaques flexibles de toutes les dimensions.

Le haut, vers le volant, est obtenu avec 2 plaques 14×4 (47) reliées entre elles par des supports plats et renforcées par des bandes de 11 trous (48). Deux plaques 14×6 (49) se croisant au trou (7) font suite et 2 plaques 6×6 (50), invisibles sur les photos, terminent l'avant, ces plaques sont recouvertes par une plaque triangulaire 6×6 (51) dont les extrémités passent simplement sous 2 plaques semi-circulaires (52) vissées elles-mêmes sur des bandes de 11 trous (53). Deux bandes de 11 trous (54) vissées sur 5 trous avec des bandes de 7 trous (55) stylisent parfaitement le capot. Ce capot tient à la carrosserie par l'intermédiaire de 2 supports plats (56) placés au droit du pare-brise. Le pare-choc avant est obtenu en prenant 2 bandes cintrées à glissières (57) vissées sur une bande coudée 90×12 (58). Cette bande est raccordée au châssis grâce à une chape d'articulation (grande) (59). Une équerre 13×10 (60) légèrement ouverte supporte une plaque 14×4 (61) laquelle est terminée par 2 bandes coudées : l'une de 60×12 , l'autre de 90×12 (62). Ces bandes sont vissées aux bandes incurvées des ailes.

Les phares sont réalisés avec pour chacun d'eux un manchon (63) une bande de 5 trous (64) fixée sur la cornière par l'intermédiaire d'une équerre 13×10 (65). Les disques de 19 mm (66) tiennent à force au moyen de supports plats (67).

Le pare-brise est très simple à construire

en prenant 2 bandes de 5 trous (68) pour les montants, 2 bandes incurvées (69) reliées entre elles par une bande de 7 trous (70).

LE TOIT

Toujours les plaques flexibles qui, décidément, sont d'une grande utilité. Cette fois elles sont réparties de la façon suivante : à l'avant une 14×6 (71) dans le sens de la largeur, deux 14×6 (72), une 14×3 (73) dans le sens de la longueur et deux 6×6 (74) toutes ces plaques reposent sur des bandes de 11 et 7 trous pour les côtés et de 6 trous pour l'arrière. Deux tringles (75), simplement passées dans les trous du toit et de la carrosserie, assurent les montants de la cabine.

SYSTÈME DE DIRECTION

Une bande de 11 trous (76) est maintenue fixe sur 2 embases triangulées coudées (77) vissées entre elles. Sur cette bande (76) on a vissé à contre-écrous des bandes de 3 trous (78) reliées ensemble par des supports doubles (79) fixés l'un sur l'autre par une tige filetée de 20 mm invisibles sur les photos. Les supports placés à l'avant de ce trapèze tiennent chacun une tringle terminée à l'intérieur par une bague d'arrêt (80) à l'extérieur par un ressort d'attache (81) et la roue (82).

La bande de 11 trous (83) assure le mouvement de direction puisqu'elle est raccordée aux bandes (78) et fixée à contre-écrous.

Le mouvement est commandé par un bras de manivelle (84) prolongé par une embase triangulée plate (85).

Ce bras de manivelle se fixe sur une roue de 57 dents numéro 27a (86) au moyen d'une petite tringle et de 2 bagues d'arrêt. La roue est vissée sur une tringle qui passe au travers d'un cavalier vissé sur la plaque (4), une bague d'arrêt fixe cette tringle. Enfin, un pignon de 19 dents, légèrement incliné (87) est vissé sur une tringle qui passe au travers de la bande coudée (7) pour supporter le volant, lequel

est tenu par une équerre 13 × 10 légèrement ouverte fixée sur le capot. C'est une roue barillet qui stylise le volant lui-même. Les roues arrière sont montées curieusement sur des bandes cintrées 75 mm (88) lesquelles se rejoignent au moyen d'un ressort de traction (89) assurant une suspension parfaite. La tringle de 16,5 (90) n'a d'autre but que d'éviter un écartement des flancs de la carrosserie.

