

La Traction Avant Citroën



Indissociable de l'histoire de la marque Citroën, la Traction Avant a ouvert la voie à l'automobile moderne grâce à ses nombreuses innovations technologiques, dont le fameux dispositif à cardans. A sa sortie en 1934, elle a pris 20 ans d'avance sur la concurrence. Pour Citroën, c'est la 7, la 11 et la 15. Pour tous les autres, c'est la Traction.

La Citroën Traction est produite entre 1934 et 1957 par Citroën à l'usine du quai de Javel.

La création de la Traction

La conception de la Citroën-Traction est très rapide, elle dure 18 mois, et n'a pas été suffisamment longue pour bien mettre au point la voiture, dont les premiers clients seront victime par ce manque de fiabilité. Les cardans cèdent entraînant la perte des roues avant, la caisse monocoque qui n'est pas assez résistante plie et le moteur et la boîte de vitesses connaissent d'innombrables pannes. Le réseau Citroën, pas assez formé, a du mal à reprendre en charge les Traction, de plus que la traction est une voiture totalement nouvelle et n'a aucune pièces moteur commune avec la Rosalie.

Cependant, la rapidité de la mise au point de la traction est due aux problèmes financiers de la marque.

La Citroën Traction Avant permit un grand pas pour le monde de l'automobile en son temps. Le système à cardans, les freins qui utilisent un système hydraulique à la place des câbles, l'absence de châssis grâce à la monocoque permet un abaissement du point de gravité, qui se traduit par une

meilleure tenue de route. De plus, l'adoption de la traction va dans cette direction.

La Traction se veut être une voiture innovante. La carrosserie monocoque en acier selon la technique de BUDD importée des USA, les freins à tambour hydrauliques Lockheed, les roues indépendantes, la suspension par barre de torsion ... Seule ombre au tableau, la boîte de vitesses, conçue trop rapidement pour palier aux problèmes insurmontables de la transmission automatique.

La traction marque une rupture importante par rapport à la Rosalie, la ligne de la Traction est aérodynamique du fait de la mode du Streamline moderne, et cette ligne différentes de ses contemporaines permis de la faire connaître du public. De plus, la traction dispose d'une particularité rare à cette époque, la voiture est tirée et non plus poussée. Cette technique est en France, à cette Citroën, ce qui lui vaudra son surnom « Traction ». Cependant, ce système de traction avant n'est pas nouveau puisqu'il est utilisé depuis 1929 par Cord. Autre nouveauté apportée sur la Traction, le châssis monocoque(et non plus séparé), qui lui permet une meilleure tenue de route que ses contemporaines. La publicité en fait un argument de vente : « *La centrifuge* ». La publicité en *Traction Avant dompte la force* améliorée par André Lefèbvre, Sans cesse embauché en mars 1933 par André Citroën, cette Citroën a ouvert la voie à la production en grandes série de véhicules équipés de cette technologie. C'est l'homme providentiel dont l'entreprise a alors besoin pour échapper à la faillite. L'ingénieur Lefebvre aime relever les défis. C'est donc sans regret qu'il a quitté Renault, où il s'ennuyait, pour rejoindre la marque aux chevrons.



Le cahier des charges du projet PV – pour Petite Voiture – est aussi limpide qu'ambitieux. La future Citroën 7 sera une 7 CV économique (7 litres aux 100), légère (800 kilos), rapide (100 km/h), et sûre.

André Lefebvre s'appuie sur des pros qui vont faire merveille : Maurice Sainturat crée le premier moteur culbuté de série, Pierre Franchiset et Raoul Cuinet développent la monocoque, Flaminio Bertoni trace les courbes élégantes de la carrosserie. Le délai est si court qu'il faut concevoir d'emblée la voiture définitive. Mais les problèmes succèdent aux problèmes.

L'équipe se débat avec la boîte automatique imposée par le patron et doit convertir en pouces toutes les cotes avant de les envoyer chez l'Américain Budd, qui fournit les matrices d'emboutissage de la carrosserie.

Après des progrès à marche forcée, un prototype est testé fin 1933. Mais le temps passe trop vite. En février 1934, Citroën ne fait plus face à ses échéances et la justice est saisie. La cadence s'accélère encore. On renonce à la boîte automatique, remplacée par une boîte classique en quelques semaines.

L'année 1934 est une année charnière, aussi bien pour la marque Citroën que pour son fondateur, André Citroën. Les finances de l'entreprise sont au plus bas. Aussi, Citroën se doit d'innover pour faire remonter les chiffres de production, qui baissent dangereusement et par la même assainir les finances de sa société. La Rosalie se vend bien mais pas assez pour assurer la pérennité de la société. Le modèle "sauveur" qui doit permettre à Citroën de remonter la pente est présenté place de l'Europe, le 18 avril 1934. Officiellement, il se nomme « 7 » pour la puissance fiscale de 7 CV, mais l'histoire le rebaptisera « *Traction Avant* »

Et, le 24 mars 1934, la 7 est enfin présentée. Son look racé fait grosse impression, surtout dans ses

versions roadster et faux cabriolet. Les journalistes et clients (les livraisons débutent le 3 mai) découvrent son admirable tenue de route, mais aussi les premiers pépins, car elle n'est pas au point.



Publicité de 1934 pour Traction 7cv

Dans un premier temps uniquement disponible en berline, la ligne moderne est l'œuvre du designer Flaminio Bertoni à qui le style Citroën devra tout pendant des années. Il dessinera les carrosseries de la Traction Avant, mais aussi les lignes de la 2CV, de l'Ami 6 et de la DS. Elle sera dans un premier temps disponible en berline, mais plus tard suivrons le coupé et le cabriolet. Les premières Traction Avant se reconnaissent à leur toit avec une partie en moleskine et non entièrement tôle comme ce sera le cas plus tard ainsi que par leur absence de malle ouvrante.



Cependant, les ingénieurs de l'entreprise n'auront de cesse d'améliorer et de fiabiliser le modèle tout en étendant la gamme vers le haut avec des mécaniques 4 cylindres plus puissantes (7B et 7C de 9 chevaux fiscaux, puis 7S et 11A/11AL de 11 chevaux fiscaux) et des moteurs bien plus gros : un 6 cylindres en ligne (15-6) et un 8 cylindres en V de 22 chevaux qui ne sera cependant jamais produit en série.

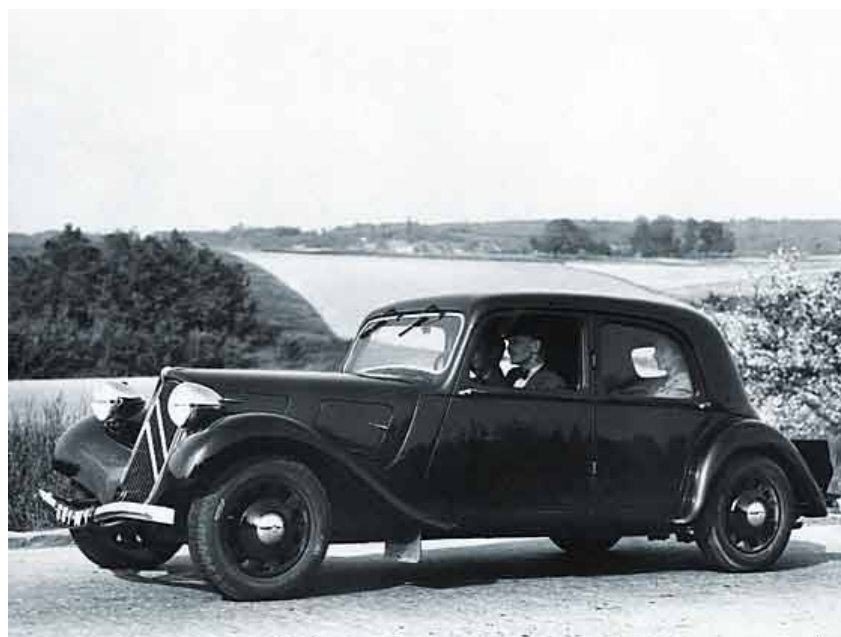
De l'avis général, la Traction est réellement devenue fiable et mature à partir des millésimes 1936. Mais les déboires des débuts auront raison de l'ancienne société Citroën qui déposa le bilan en 1935 et fut reprise par la famille Michelin avec le succès que l'on connaît.

Qu'importe : elle remporte les concours d'élégance et focalise l'attention. Au Salon de l'auto d'octobre 1934, Citroën expose in extremis une gamme complète. La 7 est complétée par la 11, plus longue et plus large, et la 22, un modèle de luxe tracté par un V8 de 100 chevaux.

Encore une idée du patron. La dernière, car en décembre 1934 André Citroën doit céder sa société à Michelin. Pierre Boulanger, le nouveau boss, s'évertue à corriger les imperfections de la voiture. Il condamne la 22, mais lance la 15, équipée d'un magnifique six-cylindres.

Déarrassée de ses défauts, la Traction roule désormais vers son fabuleux destin, qu'André Citroën ne connaîtra jamais. Épuisé, il s'éteint le 3 juillet 1935, mais sa voiture va régner sans partage

jusqu'au lancement de la DS, en 1955.



Traction 11 BL Berline 1937

Du fait de son excellente tenue de route et ses qualités de routière, la traction est adoptée par l'armée française. Puis elle sera en 1940 réquisitionnée par l'armée allemande, qui la fera aller dans les déserts africain ou dans le froid de l'hiver russe, sans avoir de problèmes. Elle deviendra une voiture emblématique quand les hommes de la Résistance l'utiliseront, et surtout lors de la libération où les tractions étaient siglées FFI sur les portières. Elle est par ailleurs la voiture de Pierrot le fou et du gang des Tractions Avant.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la production de la Traction reprend dès le second semestre 1945. Au salon de Paris 1952, la voiture recevra une malle arrière rectangulaire. Quant à la 15, elle sera équipée en 1954 d'une suspension hydro-pneumatique sur l'essieu arrière (modèle 15 H), innovation montée l'année suivante sur la DS (sur les quatre roues). La même année, le président René Coty, fraîchement élu à l'Élysée, passe commande de deux limousines carrossées par Franay sur un dessin réalisé par Chapron.



Guerre mondiale, la production reprend dès le second semestre 1945. Au salon de Paris 1952, la voiture recevra une malle arrière rectangulaire. Quant à la 15, elle sera équipée en 1954 d'une suspension hydro-pneumatique sur l'essieu arrière (modèle 15 H), innovation montée l'année suivante sur la DS (sur les quatre roues). La même année, le président René Coty, fraîchement élu à l'Élysée, passe commande de deux limousines carrossées par Franay sur un dessin réalisé par Chapron.

C'est à partir du moment où les journalistes ne s'intéressent plus à ce qu'ils considèrent être une voiture vieillissante que la Traction Avant va connaître une fin de carrière brillante. Les raisons sont nombreuses. Le rajeunissement, entrepris durant l'été 1952, commence par l'apparition de 4 clignotants avec un nouveau dessin du compteur et de la lèvres de tôle claire au sommet du tableau de bord. Puis, à l'automne, c'est l'apparition d'une malle avec une sellerie entièrement repensée et un tableau en deux tons qui transforment l'intérieur de la berline, la rendant plus claire et plus gaie. Le succès est immédiat et la clientèle se porte de plus en plus vers la Traction Avant, laquelle, compte

tenu de son rapport qualité/prix et de son habitabilité, restera jusqu'en 1957 une véritable affaire pour ceux qui ne sont pas très attentifs à la mode.

Seule ombre au tableau, la 11CV ne possède toujours qu'une seule couleur de carrosserie, le noir, jusqu'en 1953. La naissance de la Citroën DS, fin 1955, condamne la Traction Avant, mais sa disparition demeure néanmoins lente pour une simple raison : la DS ne pouvait pas intéresser les dizaines de milliers d'usagers pour lesquels mettre 600 000 F dans une voiture était un maximum, alors qu'on leur proposait à 900 000 F quelque chose de beaucoup plus voyant, pour une catégorie sociale plus riche.

Les différentes carrosseries de la Traction seront créées en version : berline, cabriolet, faux cabriolet (coupé), familiales ou Limousines

En 1957, fin de la production de la Traction Avant avec, pour la 7, 620 455 exemplaires et pour la 11, 759 123 exemplaires produits.

Les différents modèles de traction :

7A : première série de la traction, produite d'avril à juin 1934, environ 6.000 exemplaires produits

7B : remplace la 7A en juin 1934, moins de 10.000 exemplaires produits.

7C : produite d'octobre 1934 à 1941, à 67.000 exemplaires, elle remplace la 7B

7S : version sportive produite de juin 1934 à novembre 1934, environ 1.500 exemplaires construits.

11A : produit de novembre 1934, elle ont des caisses plus large et longues par rapport aux 7

11AL : produit de novembre 1934 à février 1937, elle succède à la 7S

11AM : version de la 11AL avec le moteur "performance", produite en 1937.

11B : elle succède à la 11A en 1937 à 1957

11BL : elle succède à la 11AL en 1937 à 1957

15/6G : au départ sous le nom 15, cette série prend la lettre G quand la série suivante prend le nom de 15/6D

15/6D : 15/6D à moteur modifié tournant à droite

15/6H : H pour hydro, le train arrière est équipée de suspension hydropneumatique dès 1954.

22 : prototypes à moteurs V8, jamais produit



L'historique des modifications de la Traction :

1934 : 18 avril : présentation de la Traction

juin : remplacement de la 7A par la 7B et lancement de la 7S

octobre : lancement la la 7C

novembre : la 11Al remplace la 7S et la 11A sort, avec une caisse plus large

1935 : octobre : la malle arrière s'ouvre depuis l'extérieur

1936 : mai : direction à crémaillère

1937 : février : remplacement de la 11AL par la 11BL et La 11B remplace la 11A

1938 : jantes pilote

1939 : mars : le moteur gagne 10CV

1942 : arrêt de la production

1945 : reprise de la production

1946 : la capot à volet est remplacé par un capot à fentes et remplacement des jantes pilotes par des jantes pleines

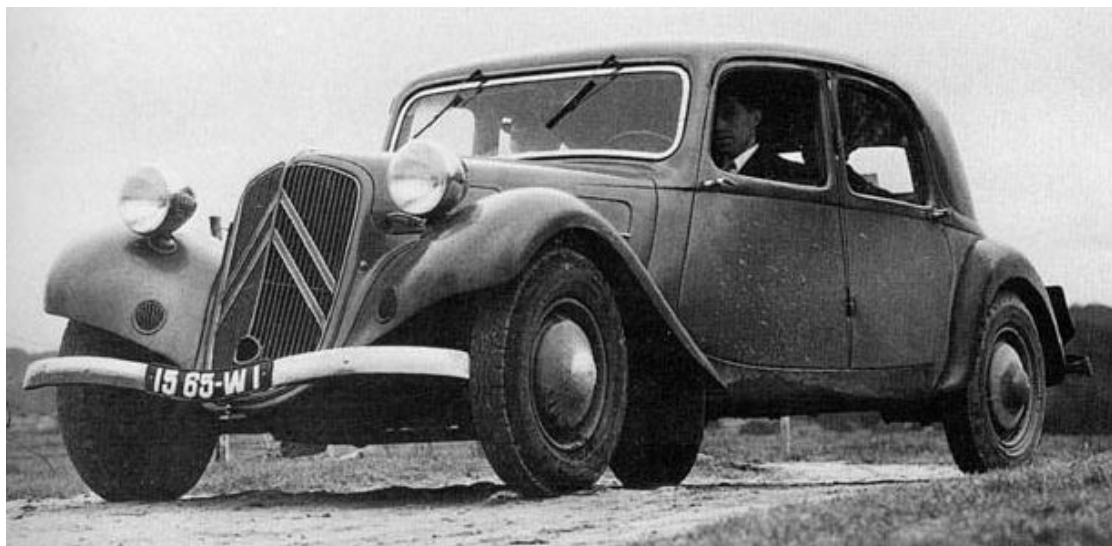
1949 : des fauteuils sans tube dorés sont montés

1952 : malle rectangulaire et les ailes reçoivent des clignotants

1954 : le train arrière de la 15 adopte la suspension hydropneumatique

1957 : fin définitive de la production

Les Tractions en chiffres



La 7 A

Première d'une formidable lignée de Traction, la berline "7 A" est livrée à partir du 3 mai 1934. Elle répondait au cahier des charges initial : "Une voiture de 900 kilogrammes, quatre à cinq places, et au dessous de 10 litres aux 100 kilomètres".

C'est est une "vraie" 7CV, avec un alésage de 72 mm et une course de 80 mm, le moteur d'une cylindrée de 1303 cm³ développe 32 ch à 3.800 tr/mn. La vitesse maximale est de 95 km/h. Son prix de lancement est fixé à 17.700 francs.



Publicité pour la 7 de 1934

La 7 B

En juin 1934, la "7 B" plus puissante remplace la "7 A". L'alésage est porté à 78 mm pour une cylindrée de 1529 cm³ et 35 ch, ce qui passe sa puissance fiscale à 9 CV. Sa vitesse maximale est de 100 km/h.

En juin apparaissent deux nouvelles carrosseries :le "roadster" et le "faux cabriolet" à 2 ou 4 places.

En juillet, le toit, dont une partie découpée était jusque là recouverte de simili-cuir (du Pégamoïd) pour faciliter l'emboutissage, devient entièrement tôle.



Cabriolet 7 de 1934

La 7 C

En décembre 1934, la "7C" remplace la "7B". Dans un souci de standardisation, la course passe à 100 mm pour un alésage de 72 mm, soit une nouvelle cylindrée de 1628 cm³. La puissance n'augmente guère à 36 ch. La puissance fiscale et la vitesse maximale sont inchangées. Dans les versions de carrosseries, le cabriolet remplace le roadster.

En février 1939, la "7C" devient "7C Économique" car sa consommation est réduite de 10 % par modification de l'admission et de la carburation.

De 1934 à 1941, seront fabriqués 88 066 type 7.

La 7S existe également en versions deux portes avec spider : le "Roadster" et le "Faux-Cabriolet".

En novembre 1934, la 7S est rebaptisée "11 AL".



Les 11 légères

La première Traction équipée du moteur 11 CV est la "7S" ou 7 Sport, sortie en juin 1934. Ce moteur adopte des côtes de 78x100 soit une cylindrée de 1911 cm³ fournissant une puissance de 46 ch à 3.800 tr/mn. La vitesse maximale est de 110 km/h. La berline est vendue au choix avec toit en simili ou toit en tôle.



Berline 11 BL 1938 - Archives Citroën



Faux-cabriolet 11 AL 1934 - Archives Citroën



Roadster 11 AL 1934

Les 11 normales

Au salon d'octobre 1934 apparaît la "11" qui conserve la définition mécanique de la "11 légère" mais sa carrosserie est plus longue de 20 cm et plus large de 12 cm.

Elle roule à 105 km/h et la berline est vendue 25.000 francs.

La 11 existe également en versions 2 portes : "*Roadster*" et "*Faux-Cabriolet*"



Traction 11BL cabriolet 1938



Traction 11 BL cabriolet



Traction 11B de 1939



Une Traction 11BL

Les 11 longues

Cette gamme s'enrichit de deux modèles à la carrosserie allongée encore de 20 cm et 6 places : la "Conduite intérieure" 5/6 place et la "Familiale" 7/9 places.

En 1935, s'ajoute un "Coupé de ville" 5 places, basé sur cette même carrosserie rallongée mais à 4 glaces seulement, vendu 31.000 francs.

En janvier 1937, les "11A" et "11AL" prennent les dénominations "11B" et "11BL" sans modification importante.

En février 1939, "11B" et "11BL" deviennent "11B Perfo" et "11BL Perfo". Des modifications sur l'admission et l'adoption d'un nouveau carburateur inversé en améliorent les performances : leur puissance passe de 46 à 56 ch et leur vitesse maximale devient 115 km/h pour la "11B Perfo" et 120 km/h pour la "11BL Perfo".

En octobre 1937, la "11 commerciale" à 6 glaces et hayon arrière est présentée au Salon de l'Automobile. Son prix: 28.900 francs en décembre.

Après la guerre, le public adopte pour les modèles "11BL Perfo" et "11B Perfo" des appellations différentes de celles de l'usine : "11 Légère" et "11 Normale".

Avec 620 455 exemplaires produits de 1934 à 1957, la "11" est le modèle le plus répandu.

La 15 Six Cylindres 1938/1956

Alors que des concurrents tels que Ford avec un moteur 8 cylindres en V et Renault avec un moteur 6 cylindres en ligne connaissent un certain succès dans le haut de gamme, il importe que Citroën, alors sous le contrôle de Michelin, se porte à leur hauteur.

Dans le courant de 1938, le choix est fait d'un moteur 6 cylindres en ligne de 2867 cm³, puissance 77 ch, couple 19,5 mkg à 1500 tr/mn.

La "15" affiche 16 CV fiscaux avec ce moteur souple et performant placé sur une caisse de "11 B", dont seule la longueur du capot diffère, l'empattement n'étant pas modifié.

La "15 Six" deviendra vite la "reine de la route", avec une vitesse maximale de 135 km/h et sa capacité à tenir sans peine le 100 km/h de moyenne grâce à son exceptionnelle tenue de route. Les 50 602 exemplaires construits contribueront grandement à la renommée de Citroën. La "15/6 G" est lancée discrètement en juin 1938, le véritable lancement se situant au salon d'octobre.

Son moteur tourne à gauche, d'où son appellation "15 Six G", le chiffre six rappelle le nombre de cylindres. Le prix de cette berline est alors de 36 300 francs.

A la berline se joignent :

- en février 1939, une familiale 8/9 places, 6 glaces,
- en mars 1939, une conduite intérieure 5 places, 6 glaces,
- quelques cabriolets (cinq recensés) furent réalisés en 1939 et 1947.

En mai 1947, le sens de rotation du moteur est rétabli et la "15 Six G" devient "15/6 D".

En avril 1954, la "15/6 H" reçoit à l'arrière une suspension hydropneumatique qui préfigure celle de la future "DS".

Éclipsées par la toute nouvelle DS19, les Traction ne connaîtront plus d'évolution, jusqu'à la

dernière 11, une familiale, livrée le 25 juillet 1957 au concessionnaire de Saint Malo.



Traction 15 –6cv cabriolet 1949



Traction 15-6 cabriolet



Traction 15 familiale



Traction 15-6cv



Traction 15-6 de 1953



Sources

- <http://voitures-anciennes.over-blog.com>
- <http://celestine.pagesperso-orange.fr>
- www.11bl1954.fr/story.htm l (article extrait de Wikipédia)
- <http://www.la-traction-universelle.org>
- <http://www.capital.fr>

